

URDHËR
Nr. 3746, datë 10.7.2017

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË URDHËRIN NR. 151, DATË 9.4.2014, “PËR
MIRATIMIN E RREGULLORES PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT
ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE”¹**

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

URDHËROJ:

1. Në rregulloren që i bashkëlidhet urdhrit nr. 151, datë 9.4.2014, të ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës, të bëhen ndryshimet dhe shtesat sipas rregullores bashkëlidhur këtij urdhri.
 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
Sokol Dervishaj

¹ Ky urdhër është përafruar pjesërisht me:

Rregulloren (BE) nr. **800/2013** e Parlamentit dhe Këshillit Evropian, datë 14 gusht 2013; Rregulloren (BE) nr. **71/2014** e Parlamentit dhe Këshillit Evropian, datë 27 janar 2014; Rregulloren (BE) nr. **379/2014** e Parlamentit dhe Këshillit Evropian, datë 7 prill 2014, Rregulloren (BE) nr. **2015/140** e Parlamentit dhe Këshillit Evropian, datë 29 janar 2015, Rregulloren (BE) nr. **2015/1329** e Parlamentit dhe Këshillit Evropian, datë 31 korrik 2015; Rregulloren (BE) nr. **2015/2338** e Parlamentit dhe Këshillit Evropian, datë 11 dhjetor 2015; të cilat **amendojnë Rregulloren (BE) nr. 965/2012**, që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative që lidhen me operimet ajrore në përputhje me Rregulloren (KE) nr. 216/2008 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian.

RREGULLORE

PËR DISA SHITESA DHE NDRYSHIME NË RREGULLOREN QË I BASHKËLIDHET URDHRI NR.151, DATË 9.4.2014, TË MINISTRI TË TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS, “PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE”

Në rregulloren që i bashkëlidhet urdhrit nr. 151, datë 9.4.2014, të ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, bëhen ndryshimet dhe shtesat si më poshtë:

Neni 1

Neni 1 riformulohet si më poshtë:

“Neni 1

Objekti dhe fusha e veprimit

1. Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për operimet ajrore me avionë, helikopterë, balona dhe planera/velore, duke përfshirë inspektimet e operatorëve të avionëve në rampe, nën mbikëqyrjen e sigurisë nga një shtet tjetër, kur ulja kryhet në aerodrome që ndodhen në territorin e një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

2. Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për kushtet e lëshimit, mbajtjes, ndryshimit, kufizimit, pezullimit ose tërheqjen e certifikatave të operatorëve të avionit referuar në nenin 4(1)(b) dhe (c), të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, përfshirë në operime të transportit tregtar ajror, privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave, ashtu si dhe kushtet nën të cilën operimet duhet të jenë të ndaluara, kufizohen ose subjekt i disa kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

3. Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për kushtet dhe procedurat për deklarimin dhe mbikëqyrjen e operatorëve të përfshirë në operime të specializuara tregtare të një avioni kompleks me fuqi motorike.

4. Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për kushtet nën të cilat disa operime të specializuara, me rreziqe të mëdha tregtare, duhet të jenë subjekt i një autorizimi në interes të sigurisë, për kushtet e lëshimit, mbajtjes, ndryshimit, kufizimit, pezullimit ose heqjen e autorizimeve.

5. Kjo rregullore nuk do të zbatohet për operimet ajrore brenda fushëveprimit të nenit 1(2)(a) të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, të ndryshuar.

6. Kjo rregullore nuk mund të zbatohet në operimet ajrore me balonat dhe zepelinët e lidhur me tokën, si dhe me balonat që fluturojnë, por që janë të lidhura me tokën”.

Neni 2

Në nenin 2 pas pikës 7 shtohen pikat me përmbajtje si më poshtë:

“8. “Navigim i bazuar në performancë (PBN)” nënkupton navigimin e zonës bazuar në kushtet e performancës për funksionimin e mjeteve të fluturimit përgjatë një rrugëkalimi ATS, në një procedurë afrimi me instrument ose në një hapësirë ajrore të përcaktuar.

9. “Operim taksi ajrore” nënkupton, për qëllime të kohës së fluturimit dhe kufizimeve të kohës së punës, një veprimtari të paprogramuar sipas kërkesës së operimit të transportit tregtar ajror me një aeroplan, me një maksimum vendesh operimi deri në 19 pasagjerë.

10. “Operim i specializuar” nënkupton çdo operim ndryshe nga transporti tregtar ajror ku avioni është përdorur për aktivitete të specializuara, siç janë: agrikulturë, ndërtim, fotografi, matje gjeodezike, mbikëqyrje, patrullim dhe reklama ajrore.

11. “Operime të specializuara tregtare me rreziqe të mëdha” nënkupton çdo operim avioni tregtar i specializuar që kryhet mbi një rajon ku siguria në tokë e palës së tretë ka shumë mundësi të rrezikohet në rast të një emergjence, ose siç përcaktohet nga autoritetet kompetente të vendit ku është kryer operimi, çdo operim special tregtar ajror që, për arsye të natyrës së tij specifike dhe ambienti i rajonit ku kryhet (operimi), ka një rrezik të madh, në veçanti për palët e treta në tokë.

12. “Fluturim fillestar” nënkupton çdo fluturim pa përfitim ose konsiderohet me vlerë (monetare) që përbën një udhëtim ajror me një kohë të shkurtër, e dhënë nga një organizatë trajnimi e aprovuar ose një organizatë e krijuar me qëllim promovimin e sportit ajror, ose kënaqësisë së aviacionit, për të ftuar

të trajnuarit e rinj ose anëtarë të rinj.

13. “Fluturim garash” nënkupton çdo aktivitet fluturimi ku avioni përdoret në gara ajrore ose testim (midis avionëve), ashtu si dhe kur avioni është përdorur për t’u praktikuar për gara ajrore dhe të fluturojë për në garë ose në kthim, ose evenimente testimi (midis avionësh).

14. “Shfaqje fluturimi” nënkupton çdo aktivitet fluturimi me qëllim performimi dhe të japë shfaqje ekspozite të një evenimenti reklame, e hapur për publikun, duke përfshirë ku është përdorur avioni për t’u praktikuar për shfaqje fluturimi dhe për të fluturuar në vendin e shfaqjes dhe largimin prej tij”.

Në fjalinë e fundit të nenit 2, togfjalëshi “për qëllime të aneksit II deri në V” zëvendësohet me togfjalëshin “për qëllime të aneksit II deri në VIII”.

Neni 3

Në nenin 5 bëhen ndryshimet dhe shtesat e mëposhtme:

1. Pas pikës 1 shtohet pika 1a me këtë përmbajtje:

“1a. Operatorët që marrin pjesë në operimet CAT, që fillojnë dhe mbarojnë në të njëjtin aerodrom/vend operimi me avionë të performancës së klasit B ose helikopterët jekompleks, duhet të përputhen me dispozitat kryesore të anekseve III dhe IV”.

2. Pika 2 ndryshohet si më poshtë:

“2. Operatorët duhet të jenë në përputhje me dispozitat përkatëse të aneksit V kur operojnë:

(a) Aeroplanë dhe helikopterë që përdoren për:

(i) operimet në përputhje me navigimet e bazuara në performancë (PBN);

(ii) operimet në përputhje me navigimet e bazuara në specifikimet minimale të performancës (MNPS);

(iii) operimet në përputhje me hapësirën ajrore të reduktuar në minimum të ndarjes vertikale (RVSM);

(iv) operimet me shikueshmëri të ulët (LVO).

(b) Aeroplanët, helikopterët, balonat dhe deltaplanet/hidroplanet, që përdoren për transportin e mallrave të rrezikshme (DG).

(c) Avionët me dy motorë që përdoren për operime me distanca të gjata (ETOPS) në transportin tregtar ajror.

(d) Helikopterët që përdoren për operimet e transportit tregtar ajror me ndihmën e sistemeve të imazhit për largpamësi natën (NVIS).

(e) Helikopterët që përdoren për operimet komerciale për ngritjen e transportit ajror (HHO); dhe

(f) Helikopterët që përdoren për operimet komerciale të shërbimeve emergjente mjekësore të transportit ajror (HEMS)”.

3. Pikat 3, 4 dhe 5 ndryshohen si më poshtë:

“3. Operatorët e avionëve dhe helikopterëve kompleks me fuqi motorike që marrin pjesë në operime jotregtare duhet të deklarojnë mundësitë e tyre dhe të mjeteve për të shkarkuar përgjegjësitë e tyre, që shoqërohen me operimin e avionit, dhe të operojnë avionin në përputhje me dispozitat e specifikuara në aneksin III dhe aneksin VI. Ky grup operatorësh, kur përfshihen në operime të specializuara jotregtare, duhet të operojnë avionin në përputhje me dispozitat e specifikuara në aneksin III dhe VIII.

4. Operatorët, ndryshe nga ata me avionë kompleks me fuqi motorike, helikopterët, si dhe balonat dhe glajderat, që marrin pjesë në operime jotregtare, duke përfshirë operime jotregtare të specializuara, duhet të operojnë avionin në përputhje me dispozitat e specifikuara në aneksin VII.

5. Organizatat e trajnimit që kanë vendin kryesor të punës në Republikën e Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe dhe të aprovuar në bazë të urdhrit të ministrit të Transportit nr. 250, datë 12.9.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, kur kryhen fluturime trajnimi për të vajtur, brenda ose kur largohen nga EU, duhet të operojnë:

(a) avionët dhe helikopterët kompleks me fuqi motorike në përputhje me dispozitat e specifikuara në aneksin VI;

(b) avionët dhe helikopterët e tjerë, balonat, si dhe planerat duhet të operojnë në përputhje me dispozitat e përcaktuara në aneksin VII”.

4. Pas pikës 5, shtohen pikat 6 dhe 7 si më poshtë:

“6. Operatorët duhet të operojnë vetëm me atë avion që ka qëllim operime tregtare të specializuara, siç specifikohet në anekset III dhe VIII.

7. Fluturimet që kryhen menjëherë para, gjatë ose menjëherë pas operimeve të specializuara dhe të lidhura direkt me këto operime, duhet të kryhen në përputhje me paragrafët 3, 4 dhe 6, në qoftë se është e aplikueshme. Përveç anëtarëve të ekuipazhit, personat që nuk janë të domosdoshëm për misionin, nuk do të mbahen në bord”.

Neni 4

Në nenin 6 bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

1. Pika 1 shfuqizohet.

2. Pas pikës 4 shtohet nënpika 4a, me këtë përmbajtje:

“4a. Duke u shmangur nga neni 5(1) dhe 6, operimet e mëposhtme me avionë, ndryshe nga avionët e helikopterët kompleks me fuqi motorike, operimet me balona dhe hidroplane mund të kryhen në përputhje me aneksin VII:

(a) Ndarja e barabartë e shpenzimeve të fluturimeve nga individë privatë, me kushtin që kostoja direkt të shpërndahet me të gjithë pjesëmarrësit në fluturim (brenda në avion), duke përfshirë pilotin dhe numrin e personave që ndajnë koston direkt, që është e kufizuar deri në 6 veta.

(b) Fluturime garash ose shfaqje fluturimi, me kusht që paraja në dispozicion ose çdo vlerë materiale e dhënë për këto lloj fluturimesh mbulon (jo më shumë) koston direkt të shpenzimeve dhe kontributin proporcional vjetor të harxhimeve, si dhe çmimet me vlerë jo më shumë se ç’është specifikuar nga autoriteti kompetent.

(c) Fluturimet e para, hedhjet me parashutë, planera me tërheqje ose fluturime akrobatike (figura pilotazhi), që kryhen nga një organizatë trajnimi, që kanë selinë në Republikën e Shqipërisë dhe janë aprovuar në përputhje me urdhrin e ministrit të Transportit nr. 250, datë 12.9.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, ose nga një organizatë e krijuar me qëllim promovimin e sporteve të ajrit ose kënaqësisë për aviacionin, me kusht që avioni të operohet nga organizatë pronare ose qiradhënëse, që fluturimi nuk duhet të nxjerrë fitime që të shpërndahen jashtë organizatës, dhe kushdo person joanëtar i organizatës që merr pjesë, këto lloj fluturimesh përfaqësojnë aktivitetin kryesor të organizatës”.

3. Pas pikës 6 shtohet pika 7, me këtë përmbajtje:

“7. Pavarësisht nga pika SPA.PBN.100 PBN e aneksit V, operacionet jotregtare me avionë me motor jokompleks në hapësirat ajrore të përcaktuara, në rrugëkalimet ose në përputhje me procedurat ku janë përcaktuar specifikimet për navigim, që bazohet në performancë (PBN), do të vazhdojnë të operojnë sipas kushteve të parashtruara në ligjin e Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, derisa të miratohen dhe aplikohen rregullat përkatëse të zbatimit”.

Neni 5

Neni 8 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 8

Kufizimet e kohës së fluturimit

1. Operimet CAT me aeroplanë do t’i nënshtrohen dispozitave të nënpjesës FTL të aneksit III.

2. Me përjashtim të paragrafit 1, taksia ajrore, shërbimi i urgjencës mjekësore dhe operimet CAT me aeroplan me 1 pilot do t’i nënshtrohen nenit 8(4) dhe nënpjesës Q të aneksit III, të urdhrin të ministrit të Transportit nr. 92, datë 28.9.2011, “Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil”, dhe në varësi të përjashtimeve kombëtare të bazuara në vlerësimin e risqeve të sigurisë që kryhen nga autoritetet kompetente.

3. Operimet CAT me helikopterë duhet të jenë në përputhje me kërkesat kombëtare.

4. Operimet jotregtare, përfshirë operimet e specializuara jotregtare, me avionë kompleks me fuqi motorike dhe helikopterë, si dhe operime tregtare të specializuara me avionë, helikopterë, balona dhe planera/velore duhet të vazhdojnë të kryhen në përputhje me legjislacionin e aplikuar kombëtar të kufizimit të kohës së fluturimit derisa të përshtaten dhe aplikohen futjet e rregullave të reja”.

Neni 6

Neni 9 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 9

Lista minimale e pajisjeve

1. Listat minimale të pajisjeve (MEL - *minimum equipment lists*), aprovuar nga shteti i operatorit ose regjistrorit, përpara aplikimit të kësaj rregulloreje, janë gjykuar të aprovohen në përshtatje me këtë rregullore dhe mund të vazhdojnë të përdoren nga operatori.

2. Pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, çdo ndryshim të lista minimale e pajisjeve (MEL), referuar të nënparagrafi i parë për të cilën lista minimale model e pajisjeve (MMEL) është vendosur si pjesë e të dhënave të përshtatshme operuese në përshtatje me urdhrin e ministrit të Transportit nr. 149, datë 7.4.2014, “Mbi përcaktimin e rregullave implementuese për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve, produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të ngjashme me to, gjithashtu dhe për certifikimin e organizatave projektuese dhe prodhuese”, duhet të bëhet në përshtatje me pikën ORO.MLR.105 të pjesës 2 të aneksit III të kësaj rregulloreje sa më parë, por jo më vonë se data 18 dhjetor 2017, ose dy vite pas aprovimit të të dhënave të përshtatshme operuese.

3. Çdo ndryshim i një MEL-i referuar brenda nënparagrafit të parë, për të cilën një MMEL nuk është vendosur si pjesë e të dhënave të përshtatshme operuese, duhet të vazhdojë të jetë në përshtatje me MMEL pranuar nga shteti i operatorit ose i regjistrimit sipas rastit”.

Neni 7

Pas nenit 9 shtohet neni 9a dhe neni 9b, me këtë përmbajtje:

“Neni 9a

Trajnimi i ekuipazhit fluturues dhe i kabinës

Operatorët duhet të sigurojnë që anëtarët e ekuipazhit fluturues dhe të kabinës, që janë në operim dhe kanë mbaruar trajnimin në përshtatje me nënpjesën FC (*Flight Crew* - Ekuipazhi i fluturimit) dhe CC (*Cabin Crew* - Ekuipazhi i kabinës të aneksit III, në të cilën nuk përfshihen elementet e detyrueshme të vendosura në bazë të të dhënave të përshtatshme operuese, i nënshtrohen trajnimit duke përfshirë këto elemente të detyrueshme jo më vonë se 18 dhjetor 2017, ose dy vite pas aprovimit të të dhënave të duhura operuese (varet cila është e fundit).

Neni 9 b

Rishikimi

Agjencia duhet të bëjë vazhdimisht rishikimin e efektivitetit për rishikimin e kufizimit të kohës së punës dhe të fluturimit dhe kërkesat për çlodhje, që ndodhen në anekset II dhe III. Jo më vonë se 18 shkurt 2019, Agjencia duhet të japë raportin e parë për rezultatet e kësaj analize.

Ky rishikim duhet të bëhet me ekspertizë shkencore dhe të bazohet në mbledhjen e të dhënave operuese me asistencën e shteteve anëtare, me pikësynim të largët, pas datës së aplikimit të kësaj rregulloreje.

Analiza që i referohet paragrafit 1 duhet të kontrollojë impaktin në gatishmërinë e ekuipazhit fluturues si më poshtë:

- (a) detyrat që zgjasin më shumë se 13 orë në kohën më të favorshme të ditës;
- (b) detyrat që zgjasin më shumë se 10 orë në kohën më pak të favorshme të ditës;
- (c) detyrat e anëtarëve të ekuipazhit që zgjasin më shumë se 11 orë në kushte përshtatshmërie të panjohura;

(d) detyrat që përfshijnë nivel të lartë sektorësh (më shumë se 6);

(e) detyrë gatishmërie si i gatshëm ose rezervë dhe vazhdon me detyrë fluturimi, gjithashtu;

(f) grafik i paparashikuar;

3. Aneksi II është përshtatur në përputhje me aneksin I të kësaj rregulloreje.

4. Aneksi III (PART-ORO) është përshtatur në përputhje me aneksin II të kësaj rregulloreje.

5. Aneksi V (PART-SPA) është amenduar në përputhje me aneksin II të kësaj rregulloreje”.

Neni 8

Në nenin 10, pas pikës 2 shtohen pikat 3, 4 dhe 5 me këtë përmbajtje:

“3. Duke shmangur parashikimet për hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, AAC mund të vendosë që të mos aplikohen dispozitat e anekseve II, III, VII dhe VIII për operimet e specializuara deri më 21 prill 2017.

4. Duke shmangur parashikimet për hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, AAC mund të vendosë që të mos aplikohen dispozitat e anekseve II, III dhe IV për:

(a) Operimet CAT që fillojnë dhe mbarojnë në të njëjtin aerodrom/vend operimi me performancë të klasit B të avionëve ose helikopterëve jokompleks deri më 21 prill 2017; dhe

(b) Operimet CAT me balona dhe planera deri më 21 prill 2017.

5. Kur AAC vendos të përdorë shmangien që është dhënë në paragrafët 3 dhe 4, ajo duhet të njoftojë Ministrinë dhe Agjencinë sipas Marrëveshjes së Punës që ka me të. Ky njoftim duhet të përshkruajë arsyet e kësaj shmangieje, për sa kohë zgjat, si dhe programin për implementimin, i cili përmban veprimet paraprake dhe kohën që duhet”.

Neni 9

Në aneksin I bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

1. Titulli i aneksit I ndryshohet në “Përkufizimet për termat e përdorura në anekset II deri në VIII”.

2. Përkufizimi (39) riformulohet me këtë përmbajtje:

“(39) “Marrëveshje qiraje e thatë” nënkupton një marrëveshje të bazuar midis palëve në të cilën avioni operon nën certifikatën e operatorit ajror (AOC) të qiramarrësit ose, në rastin e operateve tregtare ndryshe nga CAT, nën përgjegjësinë e qiramarrësit”.

3. Përkufizimi (117) riformulohet me këtë përmbajtje:

“(117) “Ngarkesë trafiku” nënkupton, masat e përgjithshme të pasagjerëve, ngarkesa dhe pajisjet speciale që mbahen në dorë (në çanta, valixhe) dhe, përveç balonave, duke përfshirë çdo kundërpeshë”.

4. Përkufizimi (123) riformulohet me këtë përmbajtje:

“(123) “Marrëveshje e qirasë së njomë” nënkupton, një marrëveshje:

- në rastin e operateve CAT, midis shoqërive ajrore mbështetur në atë që një avion operon me një AOC të qiradhënësit; ose

- në rastin e operateve tregtare të ndryshme nga ato të CAT, midis operatorëve në bazë të të cilit avioni operon nën përgjegjësinë e qiradhënësit”.

5. Shtohen përkufizimet me përmbajtje si më poshtë:

“(125) “Aerodrom me kushte të lejueshme moti” nënkupton një aerodrom i përshtatshëm ku, për kohën e parashikuar të përdorimit/shfrytëzimit, raportet ose parashikimet e motit, ose çdo kombinim tjetër i tyre, tregojnë se kushtet e motit do të jenë në nivelin minimal të operimit të nevojshëm për aerodromin ose sipër tij, dhe raportet për gjendjen e sipërfaqes së pistës tregojnë se do të jetë e mundshme kryerja e një uljeje të sigurt në tokë.

(126) “Masa bosh e balonës” nënkupton, masën e përcaktuar duke peshuar balonën me të gjitha pajisjet e instaluar siç specifikohet në AFM.”

(127) “Mjete fluturimi ELA1” nënkupton, Mjete të Lehta Fluturimi Europiane, të drejtuara nga njeriu, siç vijojnë më poshtë:

(a) Një avion me një peshë maksimale në ngritje (MTOM) prej 1200 kg ose më pak, i cili nuk klasifikohet si mjet fluturimi kompleks me fuqi motorike.

(b) Një velor ose velor me motor me MTOM prej 1200 kg ose më pak.

(c) Një balonë me një volum maksimal të projektuar, me gaz ose ajër të nxehtë, prej jo më shumë sesa 3400 m³ për balonat me ajër të nxehtë, 1050 m³ për balonat me gaz, 300 m³ për balonat me gaz, të cilat lidhen me kavo me tokën ose me një automjet.

(128) “Mjete fluturimi ELA2” nënkupton, Mjete të Lehta Fluturimi Evropiane, të drejtuara nga njeriu, siç vijojnë më poshtë:

(a) Një avion me një peshë maksimale në ngritje (MTOM) prej 2000 kg ose më pak, i cili nuk klasifikohet si mjet fluturimi kompleks me fuqi motorike.

(b) Një velor ose velor me motor me MTOM prej 2000 kg ose më pak.

(c) Një balonë.

(d) Një “Rotorcraft” (mjet fluturimi që ngrihet duke përdorur helika) shumë i lehtë, me një MTOM që nuk i tejkalon 600 kg, i cili është me projekt të thjeshtë, i projektuar për të mbajtur jo më shumë se dy persona, pa motor me turbinë dhe/ose motorë rakete; i kufizuar vetëm në operate VFR gjatë ditës.

(129) “Procedurë operimi me afrim sipas lartësisë vertikale (APV)” nënkupton një afrim me instrumente, i cili përdor udhëzime laterale dhe vertikale, por nuk plotëson kriteret e përcaktuara për afrimin me precizion dhe operimet e uljes në tokë, me lartësi minimale (për të marrë vendim për t’u ulur) (DH) jo më të ulët sesa 250 ft dhe shikim horizontal vizual të pistës (RVR) jo më pak sesa 600 m.

(130) “Specialisti i detyrës” nënkupton një person i vendosur në detyrë nga operatori ose një palë të tretë ose vepron si një (person) që vepron vetë, i cili kryen detyra në tokë drejtpërdrejt të shoqëruara me një detyrë të specializuar ose kryen detyra të specializuara në bord ose nga avioni”.

Neni 10

Në aneksin II bëhen ndryshimet dhe shtesat si më poshtë:

1. Në ARO.GEN.120(d)(1), pas fjalës “aprovuar” shtohet një presje dhe togfjalëshi “autorizim operimi special”.

2. Në ARO.GEN.200(c), pas fjalës “të certifikuara” shtohet togfjalëshi “ose të autorizuar nga” dhe pas tyre shtohet togfjalëshi “ose të bëjë deklarata tek”.

3. Në ARO.GEN.205(a) shtohet një presje dhe fjalët “autorizim i operimit special” janë shtuar pas fjalëve “certifikimi fillestar”.

4. Në ARO.GEN.205(b) shtohet një presje dhe fjala “autorizim” pas fjalës “certifikim”.

5. Në ARO.GEN.220(a) shtohen pika 4 a dhe pika 5:

(4a) procesi i autorizimit të operimit të specializuar tregtar me rrezik të lartë dhe vazhdimi i mbikëqyrjes së mbajtësit të autorizimit;

(5) proceset e deklarimit dhe mbikëqyrjen e vazhdueshme të organizatave të deklaruara.

6. Pika 5 bëhet pika 6 dhe pika 6 bëhet pika (7), e cila riformulohet si më poshtë:

“(7) mbikëqyrja e personave dhe organizatave që kryejnë aktivitete brenda territorit të Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, por të mbikëqyrura, certifikuar ose të autorizuar nga një autoritet kompetent i një shteti tjetër ose agjencisë në bazë të dakordësisë së këtyre autoriteteve dhe mbikëqyrja e operimeve me mjete fluturimi me motorë jekompleksë nga operatorët jotregtarë”.

7. Pika 7 bëhet pika 9 dhe pas togfjalëshit “që i nënshtrohen certifikimit” shtohet “ose autorizimit”.

8. Në ARO.GEN.220, shkronja (b) ndryshohet si më poshtë:

“(b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbajë një listë të të gjitha certifikatave të organizatave dhe autorizimet speciale të operimeve që janë lëshuar, si dhe deklarimet që janë marrë.”.

9. Në ARO.GEN.300, shkronja (a) ndryshohet si më poshtë:

“(a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë:

1. Pajtueshmërinë me kriteret që aplikohen në organizata ose tipa operimesh, përpara dhënies së një certifikatë ose një aprovimi, si të jetë e aplikueshme.

2. Pajtueshmërinë e vazhdueshme me kriteret që aplikohen në organizata të cilat i ka certifikuar, ose për operime të specializuara që autorizuar, ose nga organizata për të cilat ka marrë një deklaratë, në varësi të aplikimit;

3. Pajtueshmërinë e vazhdueshme me kriteret që aplikohen në operatorë jotregtarë të avionëve të tjerë nga ata me fuqi motorike, dhe

4. zbatimin e masave të duhura të sigurisë të urdhëruara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, siç përkufizohet në ARO.GEN.135(c) dhe (d)”.

10. Në ARO.GEN.305, shkronjat (d) dhe (e) do të bëhen respektivisht (e) dhe (f) dhe do të shtohen shkronjat (d) dhe (d1) si më poshtë:

“(d) Për organizatat që deklarojnë aktivitetin e tyre tek Autoriteti i Aviacionit Civil, programi i mbikëqyrjes do të zhvillohet duke marrë në konsideratë natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj dhe rezultatet e aktiviteteve të mbikëqyrura në të kaluarën dhe do të bazohet në vlerësimin e risqeve përkatëse. Ai do të përfshijë auditimet dhe inspektimet, përfshirë inspektimet në vendqëndrime dhe inspektimet e panjoftuara paraprakisht, si të jetë e përshtatshme.

(d1) Për organizata që mbajnë autorizime të operimeve speciale, programi i mbikëqyrjes duhet të vendoset në përputhje me pikën (d) dhe gjithashtu duhet të marrin parasysh të kaluarën dhe procesin aktual të pajisjes me autorizim dhe periudhën e vlefshmërisë së autorizimit”.

11. Pas ARO.GEN.330 shtohet ARO.GEN.345 me përmbajtje si më poshtë:

“ARO.GEN.345 Deklarata - organizatat

(a) Me marrjen e një deklarate nga një organizatë e cila është duke zhvilluar ose synon të zhvillojë aktivitete për të cilat është e nevojshme një deklaratë, Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë se deklarata përmban të gjitha informacionet e nevojshme sipas Pjesës-ORO dhe do të pranojë marrjen e deklaratës tek organizata.

(b) Nëse deklarata nuk përmban informacionet e nevojshme ose përmban informacione që tregojnë papajtueshmëri me kriteret e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë organizatën për

papajtueshmëri dhe do të kërkojë informacione të mëtejshme. Nëse konsiderohet e nevojshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do të kryejë një inspektim të organizatës. Nëse konfirmohet papajtueshmëria, Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprime, siç përcaktohet në ARO.GEN.350.

12. Në ARO.GEN.350, shkronja (b) është zëvendësuar si më poshtë:

“(b) Një gjetje e nivelit 1 duhet të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është vërejtur ndonjë mospërputhje e rëndësishme me kërkesat e aplikueshme të udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, me procedurat dhe manualët e organizatës ose, sipas kushteve të një aprovimi, certifikatë, autorizimi të operimeve speciale, ose me përmbajtjen e një certifikatë që ul nivelin e sigurisë ose rrezikon në mënyrë serioze sigurinë e fluturimit”.

13. Në ARO.GEN.350 (b) (2) dhe (3) respektivisht fjalët “autorizimet e operimeve speciale” janë futur pas fjalëve “certifikatë organizate”.

14. Në ARO.GEN.350, shkronja (c) është zëvendësuar si më poshtë:

“(c) Një gjetje e nivelit 2 duhet të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur vërehet ndonjë mospërputhje e kërkesave të aplikueshme të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit civil”, me procedurat dhe manualët e organizatës ose në bazë të kushteve të aprovuara, të certifikatave, autorizimit të operimit special ose me përmbajtjen e një certifikate e cila mund të ulë sigurinë ose rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit”.

15. Në ARO.GEN.350(d1) shtohet një presje dhe togfjalëshi “autorizim operimesh të specializuara” pas fjalës “certifikatë”.

16. Në ARO.GEN.350(e) shtohet një presje dhe togfjalëshi “ose autorizuar nga”, pas fjalëve “një organizatë e certifikuar nga”; dhe shtohet togfjalëshi “ose i deklaron aktivitetin e tij” pas fjalëve “e certifikuar nga”.

17. Shtohet ARO.GEN.360 si më poshtë:

“ARO.GEN.360 Gjetjet dhe masat shtrënguese – të gjithë operatorët

Në qoftë se gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mënyrë tjetër evidenca tregon një mospërputhje me kërkesat e aplikueshme nga një operator që është subjekt i kërkesave të shtruara në udhëzimin e ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, autoriteti kompetent që e identifikon mospërputhjen, duhet të marrë çdo masë të nevojshme shtrënguese për parandalimin e vazhdimësisë së mospërputhjes.

18. Në ARO.OPS.100 shtohet shkronja (c) si më poshtë:

“(c) AAC mund të vendosë (gykojë) kufizime specifike operuese. Këto kufizime duhet të dokumentohen në specifikimet e operimeve.

19. Në nënpjesën OPS Operimet Ajrore, pas seksionit I shtohet seksioni Ia me përmbajtje si më poshtë:

“Seksioni Ia

Autorizim i operimeve tregtare të specializuara me risqe të larta

ARO.OPS.150 Autorizim i operimeve të specializuara me risqe të larta

(a) Me të marrë një aplikim për lëshimin e një autorizimi të operimeve tregtare të specializuara me risqe të larta, Autoriteti i Aviacionit Civil i operatorit duhet të rishikojë dokumentacionin e vlerësimit të riskut të operatorit dhe procedurat standarde të operimit (SOP), në varësi të një ose më shumë planeve operuese të zhvilluara në përputhje me kërkesat kryesore të aneksit VIII (Part-SPO).

(b) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil është i kënaqur me vlerësimin e risqeve dhe (SOP), duhet ta lëshojë autorizimin siç është vendosur në shtojcën VI. Autorizimi mund të lëshohet me një afat kohe ose kohëzgjatje të pacaktuar. Kushtet nën të cilat një operator është autorizuar të kryejë një ose më shumë operime tregtare të specializuara me risqe të larta, duhet të specifikohen në autorizim.

(c) Me të marrë një aplikim për ndryshim në autorizim, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përputhë veprimet me pikën (a) dhe (b). Ai duhet të përshkruajë kushtet nën të cilat operatori mund të operojë gjatë ndryshimit, përndryshe autoriteti vendos që autorizimi ka nevojë të pezullohet.

(d) Me të marrë një aplikim për rinovimin e autorizimit, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përputhë veprimet me pikat (a) dhe (b). Ai duhet të marrë parasysh proceset pas marrjes së autorizimit dhe aktivitetet e mbikëqyrjes.

(e) Pa rënë ndesh me masat shtrënguese shtesë, kur operatori fut ndryshimet pa dorëzuar një vlerësim të risqeve të amenduar dhe SOP, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të pezullojë, zvogëlojë ose tërheqë autorizimin.

(f) Me të marrë një aplikim për të lëshuar një autorizim të operimit tregtar të specializuar me risqe të

larta për kalim kufiri, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të rishikojë dokumentacionin e vlerësimit të risqeve të operatorit dhe procedurat standarde të operimeve (SOP) në koordinim me autoritetin kompetent të vendit ku planifikohet se do të kryhet operimi. Kur autoritetet së bashku janë të kënaqura me vlerësimin e risqeve dhe SOP, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të lëshojë autorizimin.

ARO.OPS.155 Marrëveshjet e qirasë

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të aprovojë një marrëveshje qiraje ku merr pjesë një avion i regjistruar i një vendi të tretë ose një operator i një vendi të tretë, kur operatori SPO ka treguar përputhshmëri me ORO.SPO.100.

(b) Marrëveshja e qirasë së thatë e aprovuar mund të pezullohet ose revokohet në çdo kohë që certifikata e vlefshmërisë ajrore të avionit pezullohet ose revokohet”.

20. Në ARO.OPS.200, shkronja (b) do të zëvendësohet si vijon:

“(b) Kur bindet se operatori ka demonstruar përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të lëshojë ose të bëjë ndryshime në aprovim. Aprovimi duhet të specifikohet në:

(1) specifikimet e operimeve, siç përcaktohet në shtojcën II, për operimet e transportit tregtar ajror; ose

(2) listën e aprovimeve specifike, siç përcaktohet në shtojcën V, për operimet jotregtare dhe operime të specializuara.

21. ARO.OPS.210 është zëvendësuar si më poshtë:

“ARO.OPS.210 Përcaktimi i distancës ose i sipërfaqes lokale

Autoriteti kompetent vendos (përcakton) një distancë ose sipërfaqe lokale me qëllim operimi”.

22. Pas ARO.OPS.225 shtohen ARO.OPS.230 dhe ARO.OPS.235 si më poshtë:

“ARO.OPS.230. Për qëllime të kufizimeve të kohës së fluturimit, Autoriteti i Aviacionit Civil do të përcaktojë, në përputhje me emërtimin “tip i hershëm” dhe “tip i vonshëm” të grafikëve të paparashikuar të orareve në pikën ORO.FTL.105 të aneksit III, se cili prej këtyre dy llojeve të grafikut të paparashikuar të orareve do të aplikohet tek të gjithë operatorët CAT nën mbikëqyrjen e Autoritetit.

ARO.OPS.235 Aprovimi i skemave specifike të kohës individuale të fluturimit

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të miratojë skemat e specifikimit të kohës së fluturimit të propozuara nga operatorët e CAT, në qoftë se operatori tregon përputhshmëri me udhëzimin e ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil” dhe nënpjesën FTL të aneksit III të udhëzimit.

(b) Sa herë që një skemë e specifikimit të kohës së fluturimit e propozuar nga një operator devijon nga specifikat e certifikimit të zbatueshme, të dhëna nga Agjencia, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të aplikojë procedurën në përputhje me nenin 22 (2) të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

(c) Kur një kohë fluturimi e veçantë e propozuar nga një operator përjashtohet nga aplikimi i rregullave të zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të aplikojë procedurën në përputhje me nenin 14 (6) të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

(d) Devijimet e miratuara apo përjashtimet do t’i nënshtrohen, pasi të jenë aplikuar, një vlerësimi, për të përcaktuar nëse këto devijime apo përjashtime duhet të konfirmohen apo ndryshohen. Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Agjencia do të kryejnë një vlerësim të pavarur në bazë të informacionit të dhënë nga operatori. Vlerësimi duhet të jetë proporcional, transparent dhe i bazuar në parimet shkencore dhe në njohuri.

23. Në nënpjesën ARO.OPS shtohet SEKSIONI III si më poshtë:

“SEKSIONI III

ARO OPS

Mbikëqyrja e operimeve

ARO.OPS.300 Fluturimet fillestare

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë kushte shtesë për fluturimet fillestare që plotësohen në përputhje me Part-NCO në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së sipas marrëveshjes shumëpalëshe. Këto kushte shtesë duhet të sigurojnë operime të sigurta dhe të jenë proporcionale.

24. Në nënpjesën RAMP, shtojca I ndryshohet si më poshtë:

“Shtojca 1

Certifikata e operatorit ajror

(Program i aprovuar për operatorët ajrorë)

Llojet e operimeve: Operim tregtar ajror (CAT)

☐ Pasagjerët ☐

Mallrat;

☐ Të tjerat ⁽¹⁾

> _____ < ⁽²⁾

	Shteti i operatorit ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Autoriteti që e ka aprovuar ⁽⁴⁾	
AOC ⁽⁶⁾	Emri i operatorit ⁽⁷⁾	Pikat e kontaktit të operimit ⁽⁹⁾
	Emri tregtar i operatorit (Dba) ⁽⁸⁾	Detajet e kontaktit, në të cilin menaxhimi i operimit mund të lidhet pa vonesa për shkaqe të pajustificuara, janë listuar në..... ⁽¹²⁾
	Adresa e operatorit: ⁽¹⁰⁾	
	Telefon: ⁽¹¹⁾ Faks: Email:	

Kjo certifikatë vërteton që.....⁽¹³⁾ është i autorizuar të kryejë operime tregtare ajrore, siç përcaktohet në specifikimet e operimeve bashkëngjitur, në përputhje me manualin e operimeve, aneksin IV të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

Data e lëshimit ⁽¹⁴⁾ :	Emri dhe Firma ⁽¹⁵⁾ : Titulli ⁽¹⁶⁾ :
-----------------------------------	---

(
1)

Specifiko llojet e tjera të operimeve.

⁽²⁾ > _____ <

⁽³⁾ Zëvendësuar nga emri i shtetit të operatorit.

⁽⁴⁾ Zëvendësuar nga identifikimi i autoritetit aprovues.

⁽⁵⁾ Për përdorimin e autoritetit kompetent.

⁽⁶⁾ Referencat e aprovimit sipas shqyrtimit të autoritetit kompetent.

⁽⁷⁾ Zëvendësuar nga emri i regjistruar i operatorit.

⁽⁸⁾ Emri tregtar i operatorit, në të kundërt vendosni ‘dba’ (doing business as) përpara emrit tregtar.

⁽⁹⁾ Specifikimet lidhur me kontaktin përfshijnë numrin e telefonit dhe faksin, prefiksin e vendit dhe adresën e *email*-it (nëse ka), në të cilën menaxhmenti i operimit mund të kontaktohet pa vonesa për shkaqe të pajustificuara, për çështje lidhur me operimet e fluturimeve, vlefshmërinë ajrore, me kompetencat e ekuipazhit të fluturimit dhe të kabinës, mallrat e rrezikshme dhe çështje të tjera të vlerësuara si të përshtatshme.

⁽¹⁰⁾ Adresa e selisë së operatorit.

⁽¹¹⁾ Numri i kontaktit të selisë së operatorit, faksi dhe prefiksi i vendit. *Email*-i (nëse ka).

⁽¹²⁾ Shtimi i dokumenteve të kontrolluara, të mbajtura në bord, në të cilat listohen specifikimet lidhur me kontaktin, bashkëngjitur me numrat e paragrafëve dhe faqeve përkatëse. Për shembull: detajet lidhur me kontaktin janë listuar në manualin e operimit, kryesor/bazë, kapitulli 1, 1.1; ose “...janë listuar në specifikimet e operimit faqja 1”, ose “...janë listuar në dokumentin që i bashkëngjitet këtij material”.

⁽¹³⁾ Emri i regjistruar i operatorit.

⁽¹⁴⁾ Data e lëshimit të AOC (dita-muaji-viti).

⁽¹⁵⁾ Titulli, emri dhe firma e autoritetit përfaqësues. Përveç kësaj, vula zyrtare e vendosur në licencën e AOC-së.

Forma e AAC 138, lëshimi 1, sipas formës së EASA 138, lëshimi 1.”.

25. Në shtojcën II, shtohen shënimet fundore si më poshtë:

⁽¹⁾ “1. Numri i telefonit dhe faksi i autoritetit kompetent, prefiksin e vendit dhe adresën e *email*-it (nëse ka).

⁽²⁾ Futja e numrit të certifikatës së operatorit ajror (AOC).

⁽³⁾ Futja e emrit të regjistruar të operatorit, si dhe e emrit tregtar të tij, në të kundërt vendosni “dba” (doing business as) përpara emrit tregtar.

⁽⁴⁾ Data e lëshimit të AOC (dita-muaji-viti) dhe firmat e përfaqësuesve të autoritetit kompetent.

⁽⁵⁾ Futja e përcaktimeve të ICAO-s për prodhimin e avionëve, modelin, serinë ose master series, nëse seria është përcaktuar (për shembull: Boeing-737-3K2 ose Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Secila nga shenjat e regjistrimit ndodhet e listuar në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Më pas, specifikimet e bashkëngjitura të operimeve duhet të përmbajnë një referencë me faqet që lidhen në manualin e operimit. Në rastet kur jo të gjitha miratimet specifike aplikohen për modelin e avionit, shenjat e regjistrimit të avionit mund të shtohen në kolonën e shënimeve që lidhet me miratimin specifik.

⁽⁷⁾ Listimi i hapësirave gjeografike i operimeve të autorizuar (nga koordinatat gjeografike ose rrugët e specifikuar, informacioni i fluturimit të rajonit, shtetit ose kufijve).

⁽⁸⁾ Listimi i kushtëzimeve specifike që aplikohen (për shembull: VFR vetëm, vetëm ditën etj.).

⁽⁹⁾ Listimi në këtë kolonë i kriterëve të lejueshme për secilin tip aprovimi (me kriterin e caktuar).

⁽¹⁰⁾ Futja e aplikimit të kategorive të afrimit me precizion: LTSCAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT III B ose CAT IIIC. Futja e rrezes minimale të shikimit të pistës (RVR) në metra dhe lartësia e marrjes së vendimit (për ulje) në këmbë. Një paragraf është përdorur për listën e kategorisë së afrimit (për ulje).

⁽¹¹⁾ Futja e ngritjeve RVR të miratuara, në metër. Një linjë për miratim mund të përdoret nëse janë dhënë miratime të ndryshme.

⁽¹²⁾ Kutia nuk aplikohet (NA), mund të çekohet vetëm në rastet kur tavanin maksimal i avionit është më pak se FL 290.

⁽¹³⁾ Operacione të gamës së zgjeruar (ETOPS), që aktualisht përdoren vetëm në dy avionë me motorë. Prandaj, kutia nuk aplikohet (NA), mund të çekohet vetëm në rastet kur ka më shumë ose më pak se dy motorë.

⁽¹⁴⁾ Duhet të listohet distanca e pragut (në NM), si dhe tipi i motorit.

⁽¹⁵⁾ Navigimet e bazuara në performancë (PBN): Një linjë përdoret për secilën PBN komplekse të miratuar specifikisht (për shembull: RNP AR APCH), me kufizimet e përshtatshme të listuara tek kolona “Specifikimet dhe shënimet”. Aprovimet individuale të procedurave specifike të RNP AR APCH duhet të listohen në specifikimet e operimit ose në manualin e operimeve. Më pas, specifikimet duhet të kenë një referencë lidhur me faqen e manualit të operimeve që i referohet.

⁽¹⁶⁾ Saktëso nëse specifikimet e miratimit janë të limituara vetëm për disa dalje apo aerodrome.

⁽¹⁷⁾ Miratimin për të kryer trajnimin dhe provimin nga aplikantët e ekuipazhit të kabinës, me anë të një dokumenti që vërteton kryerjen e këtij specifikimi, sipas përcaktimeve të aneksit V (Part-CC) urdhër i ministrit të Transportit nr. 250, datë 12.9.2014.

⁽¹⁸⁾ Miratimin për të lëshuar vërtetimin e ekuipazhit të kabinës sipas përcaktimeve të aneksit V (Part-CC) urdhër i ministrit të Transportit nr. 250, datë 12.9.2014.

⁽¹⁹⁾ Emrin e personit apo organizatës që është përgjegjëse për të siguruar vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, bashkëngjitur edhe me referencën ligjore.

⁽²⁰⁾ Këtu mund të përfshihen miratime dhe të dhëna të tjera, që përfshijnë një linjë (ose disa blloqe me shumë linja) për autorizime (për shembull: operimet me ulje të shkurtra, operimet me qasje të pjerrët, operimet me helikopter nga/për qëllime publike, operimet me helikopter mbi një mjedis armiqësor të vendosur jashtë një zone të populluar, operimet me helikopter pa një aftësi të sigurt të uljes së detyruar, operimet me *increased bank angles*, distancë maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm, për avionët me dy motorë pa miratim ETOPS, avionët që përdoren për operime jotregtare).

Forma e AAC 138, lëshimi 2, sipas formës së EASA 138, lëshimi 2.”.

26. Në aneksin II do të përfshihet **shtojca V** dhe shtojca VI me përmbajtje si më poshtë:

“Shtojca V

Lista e aprovimeve specifike

Operimet jotregtare

Operimet e specializuara

(subjekt i kushteve të specifikuara në aprovim dhe të përfshira në manualin e operimeve ose në manualin operues të pilotit)

Autoriteti lëshues ⁽¹⁾:

Lista e aprovimeve specifike ⁽²⁾:

Emri i operatorit:

Data ⁽³⁾:

Nënshkrimi:

Modeli i mjetit të fluturimit dhe karakteristikat e regjistrimit ⁽⁴⁾:

Llojet e operimit të specializuar (SPO), nëse janë të aplikueshme:

σ ⁽⁵⁾:

Aprovime specifike ⁽⁶⁾ :	Specifikime ⁽⁷⁾ :	Vërejtje:
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Dhënia e emrit dhe detajeve të kontaktit.

⁽²⁾ Dhënia e numrit përkatës.

⁽³⁾ Dhënia e datës së aprovimeve specifike (dd-mm-vvvv) dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent.

⁽⁴⁾ Dhënia e përcaktimit të Ekipit të Sigurisë për Aviacionin Tregtar (CAST)/ICAO për prodhimin e mjetit të fluturimit, modelin dhe serinë, ose serinë speciale, nëse është përcaktuar një seri (për shembull: Boeing-737-3K2 ose Boeing-777-232). Klasifikimi CAST/ICAO është i disponueshëm në: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Karakteristikat e regjistrimit ose duhet të shënohen në listë në Listën e Aprovimeve Specifike ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, Lista e Aprovimeve Specifike do t'i referohet faqes përkatëse në manualin e operimeve.

⁽⁵⁾ Specifikoni llojin e operimit, për shembull: bujqësi, ndërtim, fotografim, rilevim, mbikëqyrje dhe vërtetim, reklama ajrore.

⁽⁶⁾ Listoni në këtë kolonë të gjitha operimet e aprovuara, për shembull: mallrat e rrezikshme, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

⁽⁷⁾ Listoni në këtë kolonë kriteret më të lejueshme për çdo aprovim, për shembull, lartësinë dhe distancën (e shikimit) minimale të marrjes së vendimit RVR për CAT II.

Shtojca VI

AUTORIZIM PËR OPERIME TREGTARE TË SPECIALIZUARA ME RISQE TË LARTA	
Autoriteti lëshues ⁽¹⁾ :	
Numri i autorizimit ⁽²⁾ :	
Emri i operatorit ⁽³⁾ :	
Adresa e operatorit ⁽⁴⁾ :	
Telefoni ⁽⁵⁾ :	
Fax:	
Email:	
Modeli i avionit dhe shenjat e regjistrimit ⁽⁶⁾ :	
Operime të specializuara të autorizuar ⁽⁷⁾ :	
Rajoni i autorizuar ose vendi i operimit ⁽⁸⁾ :	
Kufizime speciale ⁽⁹⁾ :	
Kjo konfirmon që është i autorizuar të kryejë operim(e) të specializuar tregtar me risqe të larta në përputhje me këtë autorizim, me procedurat standarde të operimit të operatorit, aneksi IV i udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".	
Data e lëshimit ⁽¹⁰⁾ :	Emri dhe Nënshkrimi ⁽¹¹⁾ : Detyra:

Forma 151 e RSH sipas modelit EASA-s **Lëshimi 1**

(1) Emri dhe detajet e kontaktit të autoritetit kompetent.

(2) Vendosja e numrit që shoqëron autorizimin.

(3) Vendosja e emrit të operatorit të regjistruar dhe emri i operatorit të shkëmbimit tregtar në qoftë se është (emër) tjetër, vendos 'DbA' para operatorit të shkëmbimit tregtar (*DbA – Doing business as, është*

duke bërë biznes si).

(4) Vendi kryesor i operatorit dhe adresa e biznesit.

(5) Vendi kryesor i biznesit të operatorit, të dhënat e telefonit dhe faksit, duke përfshirë prefiksin e shtetit. *Email* të jepet në qoftë se është e mundur.

(6) Vendoset Ekipi i Sigurisë Tregtare Ajrore (CAST)/ICAO, shenja e prodhuesit të avionit, modeli dhe seria, ose seria kryesore, në qoftë se seria është e përcaktuar (për shembull, Boeing –737-3K2 ose Boeing –777-232). CAST/ICAO mund të gjendet tek: <http://www.intaviationstandards.org/h>.

(7) Specifikimi i tipit të operimit, për shembull: bujqësi, ndërtim, fotografim, matje të tokës, mbikëqyrje dhe patrullim, reklama ajrore.

(8) Lista e rajoneve gjeografike ose vendeve të operimeve të autorizuar (me koordinata gjeografike ose informacione fluturimi të rajonit ose rajone kombëtare, ose kufijtë rajonalë).

(9) Lista e kufizimeve speciale të aplikueshme (për shembull: vetëm VFR, vetëm Diten etj.).

(10) Data e lëshimit të autorizimit (data - - muaji - - viti - - -).

(11) Detyra, emri dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent. Si shtesë, një vulë zyrtare duhet të vendoset në autorizim.

Neni 11

Në **aneksin III** bëhen ndryshimet dhe shtesat si më poshtë:

1. Teksti i ORO.GEN.005 është zëvendësuar si më poshtë:

“ORO.GEN.005 Qëllimi

Ky Aneks ka vendosur kërkesat që të ndiqet nga një operator ajror që kryhen:

(a) operime tregtare të transportit ajror (CAT);

(b) operime tregtare të specializuara;

(c) operime jotregtare me avion kompleks me fuqi motorike;

(d) operime të specializuara jotregtare me avion kompleks me fuqi motorike”.

2. Në ORO.GEN.105 Autoriteti kompetent, pas fjalës “certifikim” shtohet togfjalëshi “ose detyrimit të deklarimit, ose autorizimit të operimeve të specializuara”.

3. Në ORO.GEN.110 Përgjegjësitë e operatorit, bëhen këto ndryshime:

3.1. Shkronja (a) zëvendësohet si më poshtë:

“a) Operatori është përgjegjës për operimin e avionit në përputhje me aneksin IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, siç aplikohet, kërkesat kryesore të këtij aneksi dhe certifikata ajrore e tij (AOC) ose autorizimin e specializuar të operimit (autorizimi SPO), ose deklarimin”.

3.2. Në shkronjën (c), pas fjalës “certifikatë”, shtohen fjalët “autorizimit të operimeve të specializuara ose deklarimit”.

3.3. Pas shkronjës (j) shtohet shkronja (k), si më poshtë:

“(k) Pavarësisht nga (j), operatori i planerit ose i një balone, ose fluturime që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom, ose fushë operimi nën kushtet e VFR ditën, me

(i) avionë me një motor me helikë që kanë masën maksimale ose më pak se 5700 kg të certifikuar në ngritje dhe (MOPSC) 5 ose më pak vende ulje për pasagjerë; ose

(ii) ndryshe nga helikopterët kompleks me fuqi motorike, njëmotorësh, me (MOPSC) 5 ose më pak vende ulje për pasagjerë;

Duhet të sigurojë që anëtarët e ekuipazhit kanë marrë trajnimin e duhur ose përgatitjen paraprake (para fluturimit) që t'i njohë ata me ngarkesat e rrezikshme të pa deklaruara të sjella në bord nga pasagjerët ose si mallra”.

4. ORO.GEN.115 zëvendësohet me përmbajtje si më poshtë:

“**ORO.GEN.115** Aplikim për AOC

a) Aplikimi për një certifikatë të operimit ajror ose ndryshimi i një certifikate ekzistuese duhet të bëhet në atë formë të kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil bazuar në kërkesat e vendosura nga udhëzimi i ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011.

b) Aplikuesit për certifikata të reja duhet t'i mundësojnë AAC dokumentacionin e nevojshëm, i cili demonstroi se si ata do të plotësojnë nevojat e vendosura nga udhëzimi i ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011. Ky dokumentacion duhet të përfshijë një procedurë e cila përshkruan se si ndryshimet të cilat kërkojnë një miratim paraprak do të menaxhohen dhe evidentohen në organet kompetente.

5. Në ORO.GEN. 120 Mjetet e përputhshmërisë, shtohen shkronjat (c) dhe (d) si më poshtë:

“c) Një operator të cilit i është kërkuar të deklarojë aktivitetin e tij, duhet të pasqyrojë në AAC listën

e mjeteve alternative në përputhje me zbatimin e tyre duke u bazuar në udhëzimin e ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011.

d) Kur një operator, subjekt i autorizimit SPO dëshiron të përdorë alternativa të mjeteve të pajtueshmërisë, duhet të përputhë me (b) çdo mjet pajtueshmërie alternative që ndikon në procedurat e operimit që janë pjesë e autorizimit dhe me (c), për pjesën e deklaruar të operimit dhe organizimit të saj.”.

6. ORO.GEN.125, ORO.GEN.130 dhe ORO.GEN.135 zëvendësohen me parashikimet si më poshtë:

“ORO.GEN.125 Kushtet e aprovuara dhe privilegjet e mbajtësit të një AOC

Një operator i certifikuar duhet të veprojë bazuar në qëllimin dhe privilegjet e përcaktuara në specifikimet e operimit të bashkëngjitura në certifikatën e operatorit.

ORO.GEN.130 Ndryshimet e bazuara të mbajtësit të një AOC

a) Çdo ndryshim i prekshëm:

1) Qëllimin e certifikatës ose specifikimet e operimeve të operatorit; ose

2) çdo element të sistemit të menaxhimit të operatorit bazuar në ORO.GEN.200(a)(1) dhe(a)(2).

Duhet të kërkojë një miratim paraprak nga AAC.

b) Për çdo ndryshim që kërkon miratim paraprak në përputhje me udhëzimin e ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, operatori duhet të aplikojë dhe të marrë një miratim me shkrim nga AAC. Aplikimi duhet të bëhet përpara se të ndodhin ndryshime, me qëllim që të vendosë pajtueshmërinë e vazhdueshme midis udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, dhe ndryshime të kërkuara, nëse është e nevojshme, certifikatës së operatorit dhe kushteve që lidhen me aprovimin.

Operatori duhet t'i mundësojë AAC çdo dokument të kërkuar prej tij.

Ndryshimet do të implementohen vetëm pasi të jenë aprovuar në mënyrë formale nga AAC në përputhje me ARO.GEN.330.

Operatori duhet të operojë duke u bazuar në kushtet e parashikuara nga AAC gjatë këtyre ndryshimeve, për sa është e zbatueshme.

c) Të gjitha ndryshimet të cilat nuk kërkojnë një miratim paraprak do të menaxhohen dhe vihen në dijeni të AAC-së sipas procedurës të miratuar nga AAC në përputhje me ARO.GEN.310 (c).

ORO.GEN.135 Vazhdueshmëri e vlefshmërisë të një AOC-je

a) Certifikata e operatorit duhet të qëndrojë e vlefshme kur:

1) Operatori është në përputhje me kërkesat e udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, duke marrë parasysh kërkesat e ORO.GEN.150.

2) AAC do të sigurojë bazuar në ORO.GEN.140 vazhdimësinë sipas kërkesave të udhëzimit të ministrit të Transportit nr.3 datë 7.2.2011.

3) Certifikata nuk është pezulluar ose revokuar.

b) Në rastet e revokimit ose pezullimit, certifikata duhet t'i kthehet autoritetit kompetent pa vonesë.

7. Në ORO.GEN.140, shkronja (a), pas fjalës “certifikim”, shtohen fjalët “ose detyrimit të deklarimit, ose autorizimit të operimeve të specializuara” dhe në shkronjën (b), pas shprehjes “e përmendur në pikën “a”, shtohet shprehja “in the case of CAT”.

8. Në pikën **ORO.GEN.160**, shkronja (b) është zëvendësuar si më poshtë:

(b). Pa rënë në kundërshtim me pikën (a), operatori duhet të raportojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe tek organizata përgjegjëse projektuese e aeroplanit, çdo incident, keqfunksionim, defekt teknik që i kanë kaluar limitet teknike, ose gjetje të cilat dukshëm tregojnë pasaktësi, të paplotësuara, ose që përmbajnë informacion të paqartë në të dhënat e duhura operuese në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit” ose probleme të tjera të parregullta që kanë ose mund të kenë rrezikuar operimin e sigurt të aeroplanit dhe nuk ka rezultuar në aksident ose incident serioz.

9. ORO.GEN. 205 Aktivitetet e kontraktuara zëvendësohet me përmbajtjen si më poshtë:

“ORO.GEN.205 Aktivitetet e kontraktuara

a) Operatori duhet të sigurojë që kur kontraktot ose blejmë një pjesë të tij, shërbimi i blerë ose i kontraktuar, ose produkti bëhet në bazë të kërkesave të aplikueshme.

b) Kur një operator i certifikuar ose një mbajtës i autorizimit SPO kontraktin çdo pjesë të aktivitetit të tij tek një organizatë që për vete nuk është certifikuar ose autorizuar në përputhje me këtë pjesë që të kryejë këtë aktivitet, organizata e kontraktuar duhet të punojë nën (obligimet) e operatorin(rit) (të)

aprovuar.

Organizata kontraktuese duhet të sigurojë që autoritetit kompetent i është dhënë e drejta (mundësia) për të vendosur vazhdimin (e aktivitetit) në përputhje me kërkesat e aplikuara”.

10. Në **ORO.AOC.100**(a), fjala “transport” është futur para fjalës “operim”.

10.1 Në **ORO.AOC.100** shkronjat (b) dhe (c) janë zëvendësuar si më poshtë:

“b) Operatori duhet të japë informacionin e mëposhtëm tek Autoriteti i Aviacionit Civil:

1) emrin (e tij) zyrtar dhe emrin e biznesit, adresën dhe adresën postare të aplikantit;

2) një përshkrim të operimit që propozohet, ku përfshihen tipi (at), dhe numrin e avionit që do të operojë;

3) një përshkrim të sistemit të menaxhimit, përfshirë strukturën organizative;

4) emrin e drejtorit të përgjithshëm;

5) emrat e personave të emëruar sipas kërkesave të **ORO.AOC.135 (A)** së bashku me kualifikimet dhe eksperiencën e tyre;

6) një kopje të manualit të operimeve sipas kërkesave të **ORO.MLR.100**;

7) një vërtetim, ku të tregohet që të gjitha dokumentet e dërguara tek autoriteti kompetent janë verifikuar nga aplikanti dhe janë në përputhje me kërkesat e aplikuara.

c) Aplikantët duhet të tregojnë tek autoriteti kompetent që:

1) Ata janë në përputhje me të gjithë kërkesat e shtojcës IV të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, të ndryshuar, të këtij aneksi (pjesa –ORO), aneks IV (pjesa-CAT) dhe aneks V (pjesa-SPA) të kësaj rregulloreje.

2) Të gjithë avionët që operojnë kanë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore (CofA) në përputhje me urdhrin e ministrit të Transportit nr. 149, datë 7.4.2014, “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimit njedisor” ose janë në përputhje me qiranë e thatë në përputhje me **ORO.AOC.110 (d)**; dhe

3) Organizimi dhe menaxhimi janë të përshtatshme dhe përputhen siç duhet me shkallën dhe fushëveprimin e operimit.

10.2 Në **ORO.AOC.110**, shkronja (d) shtohet pika 4 me këtë përmbajtje:

“(4) avioni është i pajisur në përputhje me rregulloret përkatëse për operimet ajrore”.

11. Në **ORO.AOC.125**, shkronjat (a) dhe (b) janë zëvendësuar si më poshtë:

“a) Mbajtësi i një AOC-je mund të kryejë operacione jotregtare me një mjet fluturimi që është përdorur për operime të transportit tregtar ajror që janë shënuar në listë në specifikimet e operimeve të AOC-së së tij, me kusht që operatori:

1) të përshkruajë operime të tilla në detaje në manualin e operimeve, duke përfshirë:

(i) identifikimin e kërkesave të aplikueshme;

(ii) një identifikim të qartë të të gjitha dallimeve ndërmjet procedurave operuese që përdoren kur kryen operimet tregtare dhe jotregtare;

(iii) një mënyrë për të siguruar që i gjithë personeli i përfshirë në operim është plotësisht i familjarizuar me procedurat shoqëruese;

2) të paraqesë dallimet e identifikuara ndërmjet procedurave operuese të përmendura në (a)(1)(ii) tek autoriteti kompetent për miratim paraprak.

b) Mbajtësi i një AOC-je që udhëheq operime të referuara në (a), nuk do të duhet që të paraqesë një deklaratë në përputhje me këtë pjesë”.

12. Pas nënpjesës AOC shtohet nënpjesa DEC, me përmbajtje si më poshtë:

“NËNPJESA DEC

DEKLARATA ORO.DEC.100 Deklarata

Operatori jotregtar i mjetit të fluturimit kompleks me fuqi motorike:

(a) do t’i japë Autoritetit të Aviacionit Civil të gjitha informacionet e duhura përpara fillimit të operimeve, duke përdorur formularin që përfshihet në shtojcën I të këtij aneksi;

(b) do të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për listën e mjeteve alternative të pajtueshmërisë që përdoren;

(c) do të ruajë pajtueshmërinë me kriteret e aplikueshme dhe me informacionet e dhëna në deklaratë;

(d) do të njoftojë pa vonesë Autoritetin e Aviacionit Civil për të gjitha ndryshimet në deklaratën e tij ose mjetet/procedurat e pajtueshmërisë që përdor nëpërmjet paraqitjes së një deklarate të ndryshuar duke përdorur formularin që përmbahet në shtojcën I të këtij aneksi; dhe

(e) do të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil kur ai të ndalojë operimet.

13. Pas nënpjesës DEC shtohet **nënpjesa SPO**

“NËNPJESA SPO OPERIME TREGTARE TË SPECIALIZUARA

ORO.SPO.100 Kërkesa të përbashkëta për operatorë tregtarë të specializuar

(a) Një operator tregtar i specializuar përveç (kërkesave të) ORO.DEC.100, duhet gjithashtu të përputhet me ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 dhe ORO.AOC.150.

(b) Avioni duhet të ketë certifikatën e vlefshmërisë ajrore (CofA) në përputhje me urdhrin e ministrit të Transportit nr. 149, datë 7.4.2014, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”, ose mund të jepet me qira në përputhje me (c).

(c) Një operator tregtar i specializuar duhet të ketë (në dorë) një aprovim paraprak të autoritetit kompetent që përputhet me konditat e mëposhtme në qoftë se:

(1) Marrin me qira të lagur (*wet lease*) një avion të një operatori të një vendi të tretë:

(i) Standardet e sigurisë së operatorit të një vendi të tretë, duke marrë parasysh vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore dhe operimit ajror, janë të barabarta me kërkesat që aplikohen e të vendosura nga urdhri i ministrit të Transportit 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” të kësaj rregulloreje.

(ii) Avioni i operatorit të një vendi të tretë ka standardet CofA të lëshuar në përputhje me aneksin 8 të ICAO.

(iii) Kohëzgjatja e qirasë së lagur nuk e kalon shtatëmuajshin për çdo periudhë 12-mujore të pashkëputur; ose

(2) Marrja me qira të thatë (*dry lease*) e një avioni të regjistruar në një vend të tretë:

(i) Një nevojë shtesë operimi është identifikuar që nuk mund të plotësojë qiranë e një avioni të regjistruar në EU.

(ii) Kohëzgjatja e marrjes së qirasë së thatë nuk mund ta tejkalojë shtatëmuajshin e një periudhe 12-mujore pa shkëputje.

(iii) Përputhshmëria me kërkesat e aplikueshme të urdhrin të ministrit të Transporteve 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” është e siguruar.

(iv) Avioni është i pajisur në përputhje me aneksin VIII [nënpjesa-SPO].

ORO.SPO.100 Autorizim i operimeve tregtare të specializuara i risqeve të larta

(a) Një operator i specializuar tregtar duhet të aplikojë që të ketë një autorizim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil i operatorit para se të fillojë operimin tregtar të specializuar të risqeve të larta:

(1) kjo kryhet mbi një rajon ku siguria në tokë e palës së tretë ka shanse që të rrezikohet në rastin e një emergjence, ose

(2) kjo, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent i vendit ku kryhet operimi, si rezultat i natyrës specifike të saj dhe ambientit të zonës në të cilin ai është kryer, që përmban risqe të larta, dhe veçanërisht për palët e treta në tokë.

(b) Operatori duhet të japë informacionin e mëposhtëm tek autoriteti kompetent:

(1) emrin (e personit) zyrtar dhe emrin e biznesit, adresën dhe adresën e postës së aplikantit;

(2) një përshkrim i sistemit të menaxhimit, përfshirë strukturën organizative;

(3) një përshkrim të propozimit të operimit, përfshirë tipin (tipat), numrin e avionëve që do operojnë;

(4) dokumentacionin e vlerësimit të riskut dhe procedurat standarde në lidhje me operimet, kërkuar nga SPO.OP.230;

(5) një vërtetim (dëshmi) që të gjitha dokumentet e dërguara tek Autoriteti i Aviacionit Civil janë vërtetuar nga operatorit dhe plotësisht në përputhje me kërkesat e aplikuar (duhura).

(c) Aplikimi për një autorizim ose amendamentet e tij duhet të bëhen në formën dhe mënyrën e vendosur nga AAC, në bazë të kërkesave të aplikueshme të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

ORO.SPO.115 Ndryshimet

(a) Çdo ndryshim që ndikon në fushën e autorizimit ose operimet e autorizuar, duhet të kërkojë më parë një aprovim të AAC-së. Çdo ndryshim që nuk është mbuluar nga vlerësimi i riskut fillestar, do të kërkojë dorëzimin e një amendamenti të vlerësimit të riskut dhe SOP tek autoriteti kompetent.

(b) Aplikimi për aprovimin e një ndryshimi duhet të dorëzohet para se një ndryshim i tillë të hyjë në fuqi, në mënyrë që të mundësojë autoritetin kompetent të vendosë vazhdimin e pajtueshmërisë me udhëzimin të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe të amendojë autorizimin, në qoftë se është e nevojshme. Operatori duhet t’i japë AAC-së çdo dokument të nevojshëm.

(c) Ndryshimi mund të futet vetëm me marrjen e faturës (dokumentit) të aprovimit formal nga autoriteti kompetent në përputhje me ARO.OPS.150.

(d) Operatori duhet të operojë sipas kushteve të përshkruara nga autoriteti kompetent gjatë këtyre lloj ndryshimesh, nëse është e aplikueshme.

ORO.SPO.120 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një operator që mban një autorizim të operimit special, duhet të zbatojë të gjithë spektrin e privilegjeve të përcaktuara në autorizim.

b) Autorizimi i operatorit duhet të qëndrojë i vlefshëm dhe subjekt i:

1) operatorit që qëndron në përputhje me kërkesat kryesore të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, duke marrë parasysh dispozitat në bazë të zgjidhjes së gjetjeve, siç specifikohet nën ORO.GEN.150.

2) Aprovimit të lejes së hyrjes së autoritetit kompetent tek operatori, siç është përcaktuar në ORO.GEN.140 për të përcaktuar vazhdueshmërinë e pajtueshmërisë me kërkesat kryesore të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”; dhe

3) Autorizimi nuk është dorëzuar ose revokuar.

c) Me t’u revokuar ose dorëzuar, autorizimi duhet të kthehet pa vonesë tek autoriteti kompetent.

14. Në ORO.MLR.100, shkronja (b) është zëvendësuar si më poshtë:

“b) Përmbajtja e OM-së duhet të reflektojë kërkesat e vendosura në këtë aneks, aneksi IV (Part-CAT), aneksi V (Part-SPA), aneksi VI (Part-NCC) dhe aneksi VIII (nënpjesa-SPO), kur është e aplikueshme dhe nuk mund të shkelë (veprojë kundër) kushtet që ekzistojnë në specifikimet e operimeve të certifikatës së operimeve ajrore (AOC), autorizimin SPO-së ose deklaratën dhe listën e aprovimeve specifike, sipas rastit”.

15. Në ORO.MLR.100 pas shkronjës (g) është shtuar shkronja (g1):

“g1). Për mbajtësit e autorizimit SPO, çdo amendament i shoqëruar me procedurat operuese standarde të autorizuar, para aprovimit, duhet të merren para se amendamenti të ketë fuqi veprimi”.

16. Në ORO.MLR.100(h), fjalët “edhe (g1)” janë futur pas “Pavarësisht nga (g)”.

17. Në ORO.MLR.101, fjalia e parë është zëvendësuar si më poshtë:

“Përveç operimeve me avionë me helikë me një motor me një MOPSC (avionë që kanë 5 ose më pak ndenjës për t’u ulur) ose helikopterë jekompleks me një motor me një MOPSC (me të njëjtin kapacitet ndenjësesh, 5), që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom ose vend operimi, sipas rregullave VFR ditën, dhe për operimet me planera dhe balona, struktura kryesore e OM-së (Manualit të Operimeve) duhet të jetë si më poshtë”.

18. Në ORO.MLR.105, pika 1 e shkronjës (j) zëvendësohet si më poshtë:

(1) Instrumentet kryesore, pjesët dhe pajisjes ose funksionet janë brenda hapësirës së MMEL-it, siç është përcaktuar në pikën (a);

19. Në ORO.MLR.115, shkronja (a) është zëvendësuar si më poshtë:

“a) Rekordet e mëposhtme duhet të ruhen të paktën për 5 vjet.

1) Për operatorët CAT, rekordet e aktivitetit i referohen në ORO.GEN.200.

2) Për operatorët e deklaruar, një kopje e deklaratës së operatorit, detajet që mban aprovimi dhe manuali i operimeve.

3) Për mbajtësin e autorizimit SPO, në shtesë të (a)(2), rekordet e bazuara në vlerësimin e riskut kryhen në përputhje me SPO.OP. 230 bazuar në procedurat standarde të operimit.

20. Në ORO.MLR.115(b)(4), një presje dhe fjalët “nëse aplikohet” janë shtuar pas shprehjes “mallrat e rrezikshme”.

21. Në ORO.SEC.100.A. titulli ndryshohet si më poshtë:

“ORO.SEC.100 Siguria e kabinës së ekuipazhit të fluturimit – avionët”.

22. Në ORO.SEC.100.H titulli bëhet “Siguria e kabinës së ekuipazhit të fluturimit – helikopterët”.

23. **ORO.FC.005** është ndryshuar si më poshtë:

“ORO.FC.005. Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos kërkesat që duhet të arrihen nga operatori bazuar në trajnimin e ekuipazhit të fluturimit, eksperiencës dhe kualifikimit dhe përbërjes (së tyre):

(a) SEKSIONI 1 specifikon kërkesat e përbashkëta të aplikueshme për të dyja operimet jotregtare me avion kompleks me fuqi motorike dhe çdo operim tregtar.

(b) SEKSIONI 2 specifikon kërkesat shtesë të aplikueshme tek operimet e transportit tregtar ajror me përjashtim të:

(1) operimeve të transportit tregtar ajror të planerave/veloreve ose balonave; ose

(2) operimet tregtare të transportit ajror të udhëtarëve të kryera sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR) gjatë ditës, duke filluar dhe përfunduar në të njëjtin aerodrom ose në vendin e operimit dhe brenda një zone lokale të përcaktuar nga autoriteti kompetent, me

— aeroplanë me një motor me helikë që kanë një masë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 5 700 kg ose më pak dhe me një MOPSC prej 5 vende, ose

— helikopterë të tjerë – ndryshe nga helikopterët kompleks me fuqi motorike, me motor të vetëm, me një MOPSC prej 5 vende.

(c) SEKSIONI 3 specifikon kërkesat shtesë për operime tregtare të specializuara dhe për këto referuar te b(1) dhe (2)”.

24. Përpara ORO.FC.100 shtohet titulli:

“Seksioni 1

Kërkesat e përbashkëta”.

25. Në **ORO.FC.105** bëhen këto ndryshime:

25.1 Në shkronjën (a), pas fjalës “operatori”, shtohet togfjalëshi “si pilot në drejtim ose, për operime të transportit ajror tregtar, si komandant”.

25.2 Në shkronjën (c), në fillim të paragrafit shtohet togfjalëshi “Në rastin e operimeve tregtare të avionëve dhe helikopterëve” dhe vijohet me një presje.

25.3 Shkronja (d) është zëvendësuar si më poshtë:

“d) Shkronja (c) nuk mund të zbatohet në rastin e:

(1) avionëve të performancës të klasit B të përfshirë në operimet e transportit tregtar ajror sipas VFR ditën; dhe

(2) operimet tregtare të transportit ajror të udhëtarëve të kryera sipas VFR ditën, duke filluar dhe mbaruar në të njëjtin aerodrom ose në vendin e operimit, ose brenda zonës lokale të përcaktuar nga autoriteti kompetent, me helikopterë motorikë të ndryshëm, me një motor me një MOPSC prej 5 pasagjerësh.

26. Në pikën **ORO.FC.140**, shkronja (a) është ndryshuar si më poshtë:

“a) Anëtarët e ekuipazhit fluturues që operojnë në më shumë se një tip ose variant avioni, duhet të zbatojnë kërkesat e përshkruara në këtë nënpjesë për çdo tip ose variant, përveç krediteve të trajnimit, kontroleve dhe kërkesave të eksperiencave aktuale që janë përcaktuar në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura të operimit, vendosur në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”, për tipat ose variantet përkatëse”.

27. Në pikën **ORO.FC.145**, shkronjat (b) dhe (c) janë ndryshuar si më poshtë:

“b) Kur vendosen programet mësimore të trajnimit, operatori duhet të përfshijë elementet e përcaktuara të pjesës së detyrueshme të të dhënave të duhura të operimeve të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

c) Në rastin e operimeve CAT, trajnimi dhe programet e kontrollit, përfshirë leksionet dhe përdorimi individual i pajisjeve të trajnimit të imitimit të fluturimit (FSTDs), duhet të jenë aprovuar nga një autoritet kompetent”.

28. Përpara pikës **ORO.FC.200** është shtuar titulli:

“SEKSIONI 2

Kërkesa shtesë për operime ajrore tregtare”

29. Në pikën **ORO.FC.220**, shkronja (e) është ndryshuar si më poshtë:

“e) Në rastin e aeroplanëve, pilotëve që u janë dhënë lloje kualifikimesh, bazuar në trajnim me zero orë fluturimi (ZFTT), kursi duhet të:

(1) Fillojë fluturimet nën mbikëqyrje jo më vonë se 21 ditë pas përfundimit të testimit të aftësive ose mbas trajnimit të duhur, të dhënë nga operatori. Përmbajtja e këtij trajnimi duhet të jetë e përshkruar në manualin e operimeve.

(2) Kryejë gjashtë ngritje dhe ulje në simulator fluturimi (FSTD) jo më vonë se 21 ditë pas përfundimit të testit të aftësive nën mbikëqyrjen e një instruktori fluturimi për aeroplanë (TRI(A)) që zë vend në ndenjësen e pilotit tjetër. Numri i ngritjeve dhe uljeve mund të zvogëlohet, kur kreditet janë përcaktuar në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura operuese të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

Në qoftë se këto ngritje - ulje nuk janë kryer brenda 21 ditëve, operatori duhet të japë (fluturime kontroll) trajnim rifreskues, përmbajtja e të cilave duhet të jetë përshkruar në manualin e operimeve.

(3) Në fillim kryen katër ngritjet dhe uljet e LIFUS në një aeroplan nën mbikëqyrjen e një instruktori TRI(A) që zë vendin e pilotit tjetër. Numri i ngritjeve dhe uljeve mund të zvogëlohet kur kreditet janë përcaktuar në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura operuese të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012”.

30. Pas **ORO.FC.H.250** është shtuar SEKSIONI 3 si më poshtë:

“SEKSIONI 3

Kërkesa shtesë për operimet tregtare të specializuara dhe operimet CAT referuar në ORO.FC.005(b)(1) dhe (2)

ORO.FC.330 Kontrolli dhe trajnimi periodik – kontrolli i aftësive të operatorit

(a) Çdo anëtar ekuipazhi duhet të përfundojë kontrollin e aftësive të operatorit, që ai/ajo të demonstrojë kompetencë në kryerjen e procedurave normale dhe ato jonormale gjatë procedurave të emergjencës, duke mbuluar aspektet kryesore që shoqërohen me detyra të specializuara në manualin e operimeve.

(b) Konsideratat (udhëzimet) e duhura duhet të jepen kur operimet kryhen në kushtet e IFR-së ose natën.

(c) Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të aftësive të operatorit duhet të jetë 12 muaj kalendarik. Periudha e vlefshmërisë duhet të llogaritet në fund të muajit në të cilin është kryer kontrolli. Kur kontrolli i aftësive të operatorit është kryer në tre muajt e fundit të periudhës së vlefshmërisë, periudha e re e vlefshmërisë duhet të llogaritet duke filluar nga data origjinale e skadencës.

31. Parashikimet e **ORO.CC.005** do të ndryshohen si më poshtë:

“Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga operatori kur operon një mjet fluturues me ekuipazh kabine dhe përfshin:

(a) seksionin 1, i cili specifikon kriteret e përgjithshme që aplikohen në të gjitha operimet; dhe

(b) seksionin 2, i cili specifikon kriteret shtesë që aplikohen vetëm në operimet e transportit tregtar ajror”.

32. Te nënpjesa CC - Ekuipazhi i kabinës, titulli i seksionit 1 ndryshohet në “Kritere të përgjithshme”.

34. Në **ORO.CC.100**(a) tek fjalja e dytë shtohen në fillim fjalët “Përveç balonave, së paku një anëtar ...”.

35. Në **ORO.CC.125**, shkronja (b) është ndryshuar si më poshtë:

“b). Kur vendosim specifikat e tipit të avionit dhe përshtatjen e programeve mësimore të trajnimit të operatorit, ai (operatori) duhet të përfshijë, ku është e mundur, elementet kryesore të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura të operimeve vendosur në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

36. Në **ORO.CC.130**, shkronja (c) është ndryshuar si më poshtë:

“c). Kur programet mësimore të trajnimit kanë diferenca për një variant ose tip avioni që aktualisht është në operim, operatori duhet të përfshijë, ku është e mundur, elementet kryesore të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura të operimeve vendosur në përputhje me urdhrin e

ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

37. Në **ORO.CC.250(b)**, pika (1) është zëvendësuar si më poshtë:

“(1). Çdo variant ose tip avioni në fjalë, ku është e mundur, elementet kryesore të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura të operimeve të vendosura në përputhje urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2012, “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit” për tipin ose variantin e avionit”.

Neni 12

Në **aneksin III**, pas ORO.TC.240, shtohet nënpjesa FTL si më poshtë:

“Nënpjesa FTL

KUFIZIMET NË KOHEN E FLUTURIMIT DHE DETYRËS DHE KËRKESAT PËR

ÇLODHJE

Seksioni 1

Të përgjithshme

ORO.FTL.100 Fushëveprimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhen plotësuar nga një operator dhe anëtarët e tij të ekuipazhit në lidhje me kufizimet e kohës së fluturimit dhe detyrës gjithashtu, dhe me kërkesat e çlodhjes (pushimit) për anëtarët e ekuipazhit.

ORO.FTL.105 Përkufizimet

Për qëllime të kësaj nënpjesë do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

(1) “Përshtatshmëri” do të thotë një gjendje në të cilën koha biologjike 24-orëshe e një anëtari të ekuipazhit është e njëjtë me orën lokale ku ndodhet anëtari i ekuipazhit. Një anëtar ekuipazhi konsiderohet si i përshtatur në një gjerësi zonale 2-orëshe, që përfshin orën lokale në pikën e nisjes. Kur ora lokale në vendin e fillimit të detyrës ndryshon me më shumë se 2 orë nga ora lokale e vendit ku fillon detyra tjetër, anëtari i ekuipazhit, për llogaritjen maksimale të periudhës ditore të fluturimit, konsiderohet të jetë i përshtatur në përputhje me vlerat e tabelës 1.

Tabela 1

Diferenca e kohës(h) midis kohës së referuar dhe orës lokale ku anëtari i ekuipazhit fillon punën ditën tjetër	Koha e plotë e kaluar që raportohet në fillim të kohës së referencës				
	<48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	>ose= 120
< 4	B	D	D	D	D
<ose=6	B	X	D	D	D
<ose=9	B	X	X	D	D
<ose=12	B	X	X	X	D

“B” nënkupton përshtatjen sipas orës lokale me orën lokale të nisjes.

“D” nënkupton përshtatjen sipas kohës lokale ku anëtari i ekuipazhit (ai/ajo) fillon punën tjetër, dhe;

“X” nënkupton që anëtari i ekuipazhit është në një gjendje të panjohur përshtatshmërie me kohën zonale.

(2) “Koha referuese” nënkupton orën lokale në pikën e raportimit, e vendosur në një gjerësi zonale 2-orëshe brenda orës lokale ku anëtari i ekuipazhit është përshtatur.

(3) “Akomodimi” nënkupton, për qëllime të gatishmërisë dhe ndarjes së detyrës, një vend të qetë dhe të rehatshëm, jo i hapur për publikun, me mundësinë për të kontrolluar dritën dhe temperaturën, i pajisur me mobilie të përshtatshme, të cilat i krijojnë mundësi anëtarit të ekuipazhit për fjetje, me kapacitet të mjaftueshëm për të akomoduar të gjithë anëtarët e ekuipazhit të pranishëm në të njëjtën

kohë dhe mundësuar aksesin për ushqim dhe pije.

(4) “Akomodim i përshtatshëm” nënkupton, për qëllime të gatishmërisë, ndarjes së detyrës, dhe pushimit, dhoma të ndara për secilin anëtar të ekuipazhit, të vendosura në një ambient të qetë, të pajisura me një krevat, të ajrosura mjaftueshëmrisht, me kontroll temperature, drite, ushqim dhe pije.

(5) “Rritja e numrit të ekuipazhit të fluturimit” nënkupton atë ekuipazh fluturimi i cili përfshin më shumë se numri minimal i kërkuar për të operuar aeroplanin, duke i mundësuar çdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit që të lërë vendin e punës me qëllim që të pushojë gjatë fluturimit dhe të zëvendësohet nga një anëtar tjetër i kualifikuar i ekuipazhit. (6) “Pushim” (i shkurtër) nënkupton një periudhë kohe gjatë detyrës në fluturim, më e shkurtër se koha e çlodhjes, por llogaritet si punë gjatë së cilës çdo anëtar ekuipazhi është i lirë nga çdo detyrë.

(7) “Raport i vonuar” nënkupton shtyrjen e një FDP-je të programuar nga operatori përpara se një anëtar ekuipazhi të ketë lënë vendin e çlodhjes.

(8) “Grafik i paparashikuar oraresh” nënkupton listën e vogël të ekuipazhit që prish mundësinë e fjetjes gjatë kohës së rregullt të gjumit, e përbërë nga FDP ose një kombinim i FDP-ve, e cila është futur në fillim ose në fund, gjatë ditës apo natës, ku një anëtar i ekuipazhit është përshtatur. Një grafik mund të jetë i paparashikuar që në fillim, gjatë ose në përfundim të turnit të natës.

(a) “Tip i hershëm” i grafikut të paparashikuar të orareve nënkupton:

(i) periudha e fillimit të punës herët fillon midis orës 05:00 - 05:59 me orën lokale në të cilën një anëtar i ekuipazhit është përshtatur; dhe

(ii) për “mbarimin e turnit vonë” është detyrë e cila mbaron midis orës 23:00 - 01:59 me orën lokale në të cilën një anëtar i ekuipazhit është përshtatur.

(b) “Tip i vonshëm” i grafikut të paparashikuar të orareve nënkupton:

(i) “fillim i hershëm” detyrë, që fillon nga ora 05:00 - 06:59 me orën lokale në të cilën një anëtar i ekuipazhit është përshtatur; dhe

(ii) për “mbarim vonë” nënkupton kohën midis 00:00 - 01:59 me orën lokale në të cilën një anëtar ekuipazhi është përshtatur.

(9) “Shërbim natën” nënkupton periudhën e shërbimit që është midis orës 02:00 - 04:59 me orën lokale në të cilën anëtar i ekuipazhit është përshtatur.

(10) “Detyrë” nënkupton çfarëdo pune që anëtar i ekuipazhit bën për operatorin, duke përfshirë fluturimin, punën administrative, trajnimin ose marrjen e trajnimit, kontrollin, pozicionimin dhe disa elemente gatishmërie.

(11) “Periudha e detyrës” nënkupton një periudhë e cila fillon kur një anëtar i ekuipazhit i kërkohet nga operatori që të raportojë, nisë apo mbarojë një detyrë kur ky person është i çliruar nga të gjitha detyrat, duke përfshirë këtu edhe detyrat pas fluturimit.

(12) “Periudha e detyrës në fluturim (FDP)” nënkupton një periudhë që fillon kur një anëtar i ekuipazhit i kërkohet që të paraqitet në detyrë, ku përfshihen një sektor (rruge) ose disa sektorë, dhe përfundon kur avioni ndalon plotësisht dhe motorët janë të fikur deri në sektorin e fundit, ku anëtar i ekuipazhit vepron si anëtar ekuipazhi operues.

(13) “Kohë fluturimi” nënkupton, për aeroplanët dhe avionët shëtitës me motor, kohën midis lëvizjes së parë të avionit nga vendi i parkimit me qëllim për t’u ngritur deri në ndalimin e plotë të aeroplanit, fikjen e motorëve dhe ndalimin e plotë të helikave.

(14) “Bazë kryesore” nënkupton vendin e caktuar nga operatori për anëtarët e ekuipazhit nga ku anëtar i ekuipazhit normalisht fillon dhe mbaron periudhën ose disa punë rresht dhe ku, në rrethana normale, operatori nuk është përgjegjës për akomodimin e ekuipazhit në fjalë.

(15) “Ora lokale” nënkupton një periudhë 24-orëshe, që fillon në 00:00 sipas orës lokale.

(16) “Ora lokale e natës” nënkupton periudhën 8-orëshe nga 22:00 - 08:00 sipas orës lokale.

(17) “Anëtar ekuipazhi operues” nënkupton një anëtar ekuipazhi që kryen detyrën në një sektor.

(18) “Pozicionim” nënkupton transferimin e një anëtar i ekuipazhit jooperues nga një vend pune në një tjetër, me urdhër të operatorit, duke përfshirë:

- kohën e udhëtimit nga vendi privat i çlodhjes për te vendi i punës në bazën kryesore dhe anasjelltas;

- kohën për transferim lokal nga vendi i çlodhjes deri në fillimin e punës dhe anasjelltas.

(19) “Strukturë çlodhje” nënkupton një kolltuk me mbështetëse për këmbët, i përshtatshëm për të fjetur anëtarët e ekuipazhit në avion.

(20) “Rezervë” nënkupton periudha kohore gjatë së cilës një anëtar i ekuipazhit kërkohet nga operatori që të jetë në dispozicion për të marrë një detyrë për një FDP apo detyrë tjetër, i njoftuar 10

orë më parë.

(21) “Periudhe çlodhjeje” nënkupton një periudhe kohe të vazhdueshme pa ndërprerje, në një kohe të caktuar, pas mbarimit apo fillimit të punës, periudhë gjatë së cilës një anëtar ekuipazhi është plotësisht i çliruar nga të gjitha detyrat, në gatishmëri apo rezervë.

(22) “Rotacioni” nënkupton një detyrë ose seri detyrash, duke përfshirë të paktën një detyrë fluturimi dhe periudhën e çlodhjes jashtë bazës kryesore, duke filluar nga vendqëndrimi i bazës kryesore dhe duke mbaruar me kthimin përsëri në bazën kryesore për çlodhje, aty ku operatori nuk është më përgjegjës për akomodimin e anëtarit të ekuipazhit.

(23) “Një ditë e vetme çlirimi nga të gjitha detyrat” nënkupton në përputhje me dispozitat e udhëzimit të ministrit nr. 17, datë 28.9.2011, “Për organizimin e kohës së punës të punëtorëve të lëvizshëm në aviacionin civil”, kohën e çlirimit nga të gjitha detyrat dhe gatishmërisë, e cila konsiston në një ditë dhe dy net lokale të njoftuara më parë. Periudha e çlodhjes mund të përfshihet si pjesë e një dite të vetme të çlirimit nga të gjitha detyrat.

(24) “Sektor” nënkupton segmentin e një FDP-je midis avionit që lëviz për ngritje deri në ndalimin e plotë pas uljes në vendin e caktuar për parkim.

(25) “Gatishmëri” nënkupton një periudhe njoftim të hershëm dhe kohë të caktuar, gjatë së cilës një anëtar i ekuipazhit i kërkohet nga operatori të jetë i gatshëm për të marrë një detyrë për fluturim, pozicionim apo ndonjë detyrë tjetër pa ndërhyrje në periudhën e çlodhjes.

(26) “Aeroport i gatshëm” nënkupton gatishmërinë që ka aeroporti.

(27) “Gatishmëri tjetër” nënkupton gatishmëri në shtëpi ose në një vend të përshtatshëm.

(28) “Orët para agimit”(ËOCL) nënkupton periudhën midis orës 02:00 - 05:59 të orës lokale e të cilën anëtar i ekuipazhit është përshtatur.

ORO.FTL.110 Përgjegjësitë e operatorit

Një operator duhet:

(a) Të publikojë listën e turneve mjaftueshmërisht përpara, në mënyrë që t'i japë mundësi anëtarit të ekuipazhit që të planifikojë çlodhjen e duhur.

(b) Të bëjë të mundur që periudhat e detyrave në fluturim të jenë të planifikuara, me qëllim që anëtarët e ekuipazhit të jenë të çlodhur plotësisht, kështu që ata të mund të operojnë në një nivel të kënaqshëm sigurie në të gjitha rrethanat.

(c) Të përcaktojë kohët e raportimit që mundësojnë kohën e mjaftueshme për detyrat në terren.

(d) Të marrë parasysh lidhjen midis shpeshësisë së fluturimeve dhe alternimit të kohëve të fluturimit dhe pushimit, gjithashtu dhe t'i japë rëndësi efekteve të grumbulluara që shfaqen gjatë orëve të gjata të punës, të kombinuara me kohët minimale të çlodhjes.

(e) Të përcaktojë radhën e detyrave që shmangin praktikën të cilat shkaktojnë çrregullime të rënda të kohës së gjumit/punës, siç është, për shembull, alternimi i punës nga ditën/natën.

(f) Të zbatojë dispozitat në lidhje me grafikët e paparashikuar të orareve në përputhje me ARO.OPS.230.

(g) Të japë periudhë çlodhje me kohë të mjaftueshme, që anëtarët e ekuipazhit të jenë në gjendje të kapërcejnë efektet e turnit të mëparshëm dhe të jenë të çlodhur për fillimin e turnit pasues të fluturimit.

(h) Të njoftojë para kohe anëtarët e ekuipazhit për planin e zgjeruar të çlodhjes pas punës.

(i) Të planifikojë detyrat e fluturimit, me qëllim që të përfundojnë brenda kohës së lejuar të fluturimit, duke marrë parasysh kohën e nevojshme për përgatitjen para fluturimit, sektorin dhe kohën e përgatitjes për fluturimin e radhës (nga ulja deri në ngritjen e radhës).

(j) Të ndryshojë grafikun dhe/ose planifikimin e anëtarëve të ekuipazhit, në qoftë se operimi aktual e tejkalon maksimumin e periudhës së detyrës në fluturim më shumë se 33% të detyrës së fluturimit gjatë një periudhe sezonale të programuar.

ORO.FTL.115 Përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit

Anëtarët e ekuipazhit duhet:

(a) të zbatojnë pikën CAT.GEN.MPA.100(b) e aneksit IV (PART-CAT) dhe;

(b) të përdorin në mënyrë sa më optimale mundësitë dhe facilitetet e ambientit të vënë në dispozicion për çlodhje, të planifikojnë dhe shfrytëzojnë periudhën e tyre të çlodhjes siç duhet.

ORO.FTL.120 Menaxhimi i Rrezikut të Lodhjes (MRL)

(a) Kur kërkohet nga kjo nënpjesë Menaxhimi i Rrezikut të Lodhjes (MRL) apo një specifikim certifikimi i zbatueshëm, operatori duhet të përcaktojë, implementojë dhe mbajë një MRL si pjesë përbërëse e menaxhimit të sistemit të tij. Menaxhimi i rrezikut të lodhjes (MRL) duhet të jetë në përputhje me kërkesat thelbësore të pikave 7.f, 7.g dhe 8.f të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”. Menaxhimi i rrezikut nga lodhja

(MRL) duhet të jetë i përshkruar në manualin e operimeve.

(b) Menaxhimi i rrezikut të lodhjes (MRL) i përcaktuar, i zbatuar dhe i mirëmbajtur, duhet të sjellë përmirësim të vazhdueshëm të të gjithë performances së MRL-së dhe duhet të përfshijë:

(1) Një përshkrim të filozofisë dhe parimeve të operatorit në lidhje me menaxhimin e rrezikut të lodhjes (MRL); duke iu referuar si politika e MRL-së.

(2) Proceset e dokumentimit të MRL-së, duke përfshirë proceset për ta bërë personelin të vetëdijshëm mbi përgjegjësitë e tyre dhe procedurat për modifikimin e këtij dokumenti.

(3) Parimet shkencore dhe njohuritë.

(4) Një proces të vlerësimit dhe identifikimit të riskut që lejon administrimin e rrezikut operacional, si pasojë e lodhjes në mënyrë të vazhdueshme të anëtarit të ekuipazhit.

(5) Një proces zbutjeje të riskut që parashikon veprime korrigjuese, të cilat duhet të zbatohen menjëherë, sepse janë të nevojshme për të zbutur në mënyrë efektive rrezikun e operatorit, që vjen si pasojë e lodhjes së anëtarit të ekuipazhit, monitorim të vazhdueshëm dhe vlerësim të rregullt të zbutjes së rrezeqeve të lodhjes të arritura nga këto veprime.

(6) Proceset për garantimin e sigurisë të MRL-së.

(7) Proceset e promovimit të MRL-së.

(c) Menaxhimi i rrezikut të lodhjes (MRL) duhet të korrespondojë me skemën e specifikimit të kohës së fluturimit, madhësinë e operatorit, natyrën dhe kompleksitetin e aktivitetit të tij, duke marrë parasysh kërcënimet dhe rreziqet që lidhen me këto lloj aktiviteteve dhe me skemën e specifikimit të kohës së fluturimit.

(d) Operatori duhet të marrë masa lehtësuese, kur procesi i garantimit të sigurisë së MRL-së tregon se performanca e kërkuar e sigurisë nuk është ruajtur.

ORO.FTL.125 Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit

(a) Operatorët duhet të përcaktojnë, të zbatojnë dhe të mirëmbajnë skemat e specifikimit të kohës së fluturimit që janë të përshtatshme për llojin e operimit, të realizuara në përputhje me udhëzimin e ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, me këtë nën pjesë dhe me legjislacionet e tjera të aplikueshme, duke përfshirë këtu dhe udhëzimin e ministrit nr. 17, datë 28.9.2011, “Për organizimin e kohës së punës të punëtorëve të lëvizshëm në aviacionin civil”.

(b) Para se skemat e specifikimit të kohës së fluturimit të zbatohen, ato duhet të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duke përfshirë këtu çdo menaxhim të rrezikut të lodhjes (MRL), aty ku kjo shihet e nevojshme.

(c) Që të tregojë përputhshmëri me udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe me këtë nën pjesë, operatori duhet të zbatojë specifikimet e aplikueshme të certifikimit të miratuara nga Agjencia. Në të kundërt, nëse operatori dëshiron të shmangët nga këto specifikime të certifikimit, në përputhje me nenin 22(2) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011, duhet t’i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar një përshkrim të plotë të shmangies që parashikon të bëjë, përpara se ta zbatojë atë. Përshkrimi duhet të përfshijë çdo rishikim të manualeve apo procedurave që mund të konsiderohen të rëndësishme, si dhe një vlerësim që tregon se kërkesat e kësaj nën pjesë dhe dispozitat e udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011, janë përmbushur.

(d) Për qëllimet e pikës ARO.OPS.235(d), brenda 2 viteve nga zbatimi i një devijimi ose një shmangieje, operatori duhet të mbledhë të dhëna në lidhje me devijimin apo shmangien e miratuar dhe t’i analizojë këto të dhëna mbi bazën e parimeve shkencore, me qëllim përcaktimin e efekteve të devijimit apo shmangies së lodhjes tek ekuipazhi fluturues. Kjo lloj analize duhet të jepet në formën e një raporti tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

Seksion 2

Operatorët tregtarë të transportit ajror

ORO.FTL.200 Baza kryesore

Një operator duhet të përcaktojë një bazë kryesore për çdo anëtar të ekuipazhit.

ORO.FTL.205 Periudha e punës në fluturim (FDP)

(a) Operatori duhet:

(1) Të përcaktojë kohët e përshtatshme të raportimit për çdo operim individual në përputhje me ORO.FTL.110(c);

(2) Të vendosë procedura që specifikojnë se si komandanti, në rrethana të veçanta të cilat mund të çojnë në stërmundim dhe pas konsultimit me anëtarët e ekuipazhit përkatës, duhet të ulë FDP-në aktuale dhe/ose të rrisë kohën e çlodhjes, me qëllim eliminimin e ndonjë efekti të dëmshëm për sigurinë e fluturimit.

(b) Baza maksimale ditore e FDP-së.

(1) Maksimumi ditor i FDP-së, pa përdorur zgjatje oraresh për përshtatjen e anëtarëve të ekuipazhit, duhet të bëhet në përputhje me tabelën në vijim:

Tabela 2
Maksimumi ditor FDP – Përshtatja e anëtarëve të ekuipazhit

Fillimi i FDP-së te koha e referimit	1-2 Sektorët	Spektori 3	Spektori 4	Spektori 5	Spektori 6	Spektori 7	Spektori 8	Spektori 9	Spektori 10
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(2) Maksimumi ditor FDP, kur anëtarët e ekuipazhit janë në një gjendje të panjohur përshtatshmërie, do të jetë në përputhje me tabelën në vijim:

Tabela 3
Anëtarët e ekuipazhit në gjendje të panjohur përshtatshmërie

Maksimumi ditor FDP në bazë të sektorëve						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Maksimumi ditor FDP kur anëtarët e ekuipazhit janë në një gjendje të panjohur përshtatshmërie dhe kur operatori ka zbatuar një menaxhim të rrezikut të lodhjes (MRL), duhet të jetë në përputhje me tabelën në vijim:

Tabela 4

Anëtarët e ekuipazhit në një gjendje të panjohur përshtatshmërie në bazë të MRL-së

Vlerat në tabelën e mëposhtme të ofruara mund të aplikohen nga operatori i MRL-së që vazhdimisht monitoron që kërkesat e performancës së sigurisë janë ruajtur.

Maksimumi ditor FDP në bazë të sektorëve						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) FDP me kohë të ndryshme raportimi për ekuipazhin fluturues dhe ekuipazhin e kabinës.

Sa herë që ekuipazhi i kabinës kërkon më shumë kohë se ekuipazhi i fluturimit mbi informimin e tyre para fluturimit për të njëjtët sektorë ose disa sektorë, FDP-ja e ekuipazhit të kabinës mund të zgjatet në intervale kohore midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit. Diferenca nuk duhet të kalojë 1-orëshin. Maksimumi ditor FDP për ekuipazhin e kabinës duhet të bazohet në kohën në të cilën ekuipazhi fluturues raporton për FDP-në e tyre, por FDP-ja duhet të fillojë me kohën e raportimit të ekuipazhit të kabinës.

(d) FDP maksimale ditore për përshtatjen e anëtarëve të ekuipazhit duke përdorur zgjatjen e orëve pa çlodhje gjatë fluturimit.

(1) FDP maksimale ditore mund të zgjatet deri në 1 orë, por jo më shumë se 2 herë gjatë 7 ditëve të pandërprera. Në këtë rast:

- (i) minimumi i çlodhjes para dhe pas fluturimit duhet rritur me 2 orë; ose
- (ii) çlodhja pas fluturimit duhet rritur me 4 orë.

(2) Kur këto zgjatje orësh janë përdorur për disa FDP radhazi, çlodhja extra para dhe pas fluturimit midis dy FDP-sh me orar të zgjatur në përputhje me paragrafin 1, duhet të ofrohet në mënyrë të vazhdueshme.

(3) Përdorimi i zgjatjes duhet të planifikohet paraprakisht dhe nuk duhet t'i kalojë limitet maksimale të:

- (i) 5 sektorëve kur WOCL nuk është cenuar; ose
- (ii) 4 sektorëve kur WOCL është cenuar me 2 orë apo më pak; ose
- (iii) 2 sektorëve kur WOCL është cenuar nga më shumë se 2 orë.

(4) Zgjatja e FDP-së me bazë maksimale ditore pa pushim gjatë fluturimit nuk duhet kombinuar me çlodhjen extra gjatë fluturimit ose punës në të njëjtën periudhë shërbimi.

(5) Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të qartësojnë limitet e zgjatjes extra për FDP-në bazë maksimale ditore në përputhje me specifikimet e certifikimit të aplikueshme për llojin e operimit, duke marrë parasysh:

- (i) numrin e rrugëve që kanë fluturuar; dhe
 - (ii) cenimin e WOCL.
- (e) FDP-në maksimale ditore me përdorimin e zgjatjes extra për arsye të çlodhjes gjatë fluturimit.

Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të saktësojnë kushtet për zgjerimet extra për FDP-në bazë maksimale ditore, me çlodhje gjatë fluturimit në përputhje me specifikimet e certifikimit të aplikueshme për llojin e operimit duke marrë parasysh:

- (i) numrin e rrugëve që kanë fluturuar;
 - (ii) çlodhjet minimale gjatë fluturimit të caktuar për secilin anëtar të ekuipazhit;
 - (iii) llojin e faciliteteve për çlodhje gjatë fluturimit; dhe
 - (iv) rritjen graduale të numrit bazë të anëtarëve të ekuipazhit.
- (f) Rrethanat e paparashikuara gjatë operimeve në fluturim - sipas gjykimit të komandantit.

(1) Kushtet për të modifikuar kufizimet gjatë ushtrimit të detyrës në fluturim, shërbimit dhe periudhave të pushimit nga komandanti, në rrethana të paparashikuara gjatë operimeve në fluturim, që fillon në ose pas kohës së raportimit, duhet të jenë në përputhje me sa vijon:

(i) FDP maksimale ditore, që rezulton pas aplikimit të pikave (b) dhe (e) nga ORO.FTL.205 ose pikës ORO.FTL.220 nuk mund të rritet me më shumë se 2 orë, përveçse kur është rritur numri i ekuipazhit të fluturimit, rast në të cilin periudha e detyrës maksimale në fluturim mund të rritet, por jo më shumë se 3 orë.

(ii) Në qoftë se në sektorin final brenda FDP-së rritja e lejuar është tejkaluar për shkak të rrethanave të paparashikuara pas ngritjes (në fluturim), fluturimi mund të vazhdojë në destinacionin e planifikuar ose në aerodromin alternativ; dhe

(iii) periudha e çlodhjes pasuese sipas FDP-së mund të zvogëlohet, por kurrë nuk mund të jetë më pak se 10 orë.

(2) Në rastin e rrethanave të paparashikuara, të cilat mund të çojnë në tejldhje, komandanti duhet të zvogëlojë kohën aktuale të detyrës në fluturim dhe/ose zmadhojë kohën e çlodhjes, me qëllim që të eliminojë ndonjë efekt që cenon sigurinë në fluturim.

(3) Komandanti duhet të konsultohet me të gjithë anëtarët e ekuipazhit për nivelin e tyre të gatishmërisë përpara se të vendosë modifikimet sipas nënparagrafëve 1 dhe 2.

(4) Komandanti dorëzon një raport tek operatori kur një FDP është rritur ose periudha e çlodhjes është zvogëluar sipas gjykimit të tij/saj.

(5) Kur rritja e një FDP-je apo zvogëlimi i kohës së çlodhjes e tejkalon 1 orë, një kopje e raportit, në të cilin operatori duhet të shtojë komentet e tij, duhet të dërgohet nga operatori tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar jo më vonë se 28 ditë nga momenti i ngjarjes.

(6) Operatori duhet të zbatojë një proces jo ndëshkues për lirinë e veprimit të përshkruar në përputhje me këtë dispozitë dhe duhet ta bëjë atë pjesë të këtij manuali operues.

(g) Rrethanat e paparashikuara gjatë operimeve ajrore - raportim i vonuar.

Operatori duhet të përcaktojë procedurat në manualin e operimeve për raportim me vonesë në rastin e rrethanave të paparashikuara, në përputhje me specifikimet e certifikimit që aplikohen për një lloj operimi.

ORO.FTL.210 Kohët e fluturimit dhe periudhat e detyrës

(a) Periudha e plotë në detyrë në të cilën një anëtar i ekuipazhi mund të caktohet, nuk duhet të tejkalojë:

- (1) 60 orë pune në 7 ditë rresht;
- (2) 110 orë pune në çdo 14 ditë rresht; dhe

(3) 190 orë pune në çdo 28 ditë rresht, të shpërndara në mënyrë të barabartë gjatë gjithë periudhës (28-ditëshe).

(b) Koha totale e rrugëve të fluturimit, në të cilën një anëtar ekuipazhi është caktuar si një anëtar ekuipazhi në operim, nuk duhet të tejkalojë:

(1) 100 orë fluturimi në çdo 28 ditë rresht;

(2) 900 orë fluturimi në çdo vit kalendarik; dhe

(3) 1 000 orë fluturimi në çdo 12 muaj kalendarikë pa ndërprerje.

(c) Detyra pas fluturimit duhet të llogaritet si periudhë pune. Operatori duhet të specifikojë në manualin e tij të operateve periudhën minimale kohore për detyrën pas fluturimit.

ORO.FTL.215 Pozicionimi

Në qoftë se një operator pozicionon një anëtar ekuipazhi, duhet të aplikohen pikat e mëposhtme:

(a) pozicionimi pas raportimit, por para operimit, duhet llogaritur si FDP, por duhet llogaritur si sektor (ruge);

(b) e gjithë koha e shpenzuar në pozicion duhet të llogaritet si periudhë pune (në detyrë).

ORO.FTL.220 Ndarja e detyrave

Kushtet për zgjerimin e FDP-së me bazë maksimale ditore për shkak të një pushimi në tokë duhet të jenë në përputhje me pikat në vazhdim:

(a) Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të përcaktojnë elementet në vazhdim për ndarjen e detyrave në përputhje me specifikimet e certifikimit që aplikohen për llojin e operimit:

(1) minimumin e kohëzgjatjes së pushimit në tokë: dhe

(2) mundësinë e zgjerimit të FDP-së të përshkruar në përputhje me pikën ORO.FTL.205(b), duke marrë parasysh kohëzgjatjen e pushimit në tokë, facilitetet e ofruara anëtarëve të ekuipazhit për çlodhje, por edhe faktorë të tjerë.

(b) Pushimi në tokë duhet të llogaritet i plotë si një FDP.

(c) Ndarja e detyrës nuk duhet të pasohet me reduktimin e kohës së çlodhjes.

ORO.FTL.225 Gatishmëria dhe detyrat në aeroport

Në qoftë se një operator i cakton një anëtar të ekuipazhit që të qëndrojë në gatishmëri apo çdo lloj pune në aeroport, pikat e mëposhtme duhet të zbatohen në përputhje me specifikimet e certifikimit që aplikohen për llojin e operimit:

(a) Qëndrimi në gatishmëri dhe çdo detyrë në aeroport duhet të jenë në listë, edhe fillimi dhe mbarimi i kohës së gatishmërisë do të përcaktohet dhe do t'u njoftohet paraprakisht anëtarëve të ekuipazhit, me qëllim që atyre t'u jepet mundësia që të planifikojnë çlodhjen e duhur.

(b) Anëtar i ekuipazhit konsiderohet në gatishmëri në aeroport nga raportimi në vendin e paraqitjes, deri në përfundimin e periudhës së gatishmërisë në aeroport.

(c) Gatishmëria në aeroport duhet të llogaritet si periudhë pune e plotë për qëllime të pikave ORO.FTL.210 dhe ORO.FTL.235.

(d) Çdo detyrë në aeroport duhet llogaritur si periudhë pune e plotë dhe FDP-ja duhet të llogaritet e plotë që nga koha e paraqitjes për punë në aeroport.

(e) Operatori duhet t'u krijojë kushte akomodimi anëtarëve të ekuipazhit gjatë gatishmërisë në aeroport.

(f) Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të përcaktojnë elementet në vazhdim:

(1) maksimumin e kohëzgjatjes së çdo gatishmërie;

(2) Pasojat që vijnë nga koha e qëndrimit në gatishmëri në maksimumin e FDP-së që mund të jetë vendosur, duke marrë parasysh facilitetet që i ofrohen anëtarit të ekuipazhit për çlodhje dhe faktorë të tjerë të rëndësishëm, siç janë:

- nevoja për kalim të menjëhershëm në gatishmëri të anëtarit të ekuipazhit;

- interferenca e gatishmërisë me gjumin, dhe

- koha e mjaftueshme për të njoftuar mbi kohën e nevojshme për gjumë, midis thirrjes në detyrë dhe caktimit të FDP-së.

(3) Periudhën minimale të çlodhjes që pasohet nga gatishmëria, e cila nuk çon në caktimin e një FDP-je.

(4) Se si është shpenzuar koha në gatishmëri ndryshe nga gatishmëria në aeroport, e cila duhet llogaritur si shumë e përbashkët e kohës së detyrës.

ORO.FTL.230 Rezerva

Në qoftë se një operator cakton një anëtar të ekuipazhit në rezervë, kërkesat në vijim duhet të aplikohen në përputhje me specifikimet e certifikimit të aplikueshme për llojin e operimit:

(a) rezerva duhet të jetë në listë;

(b) skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të përcaktojnë elementet në vazhdim:

(1) kohëzgjatjen maksimale për çdo periudhë rezervë;

(2) numrin e ditëve rezervë pa ndërprerje, që mund t'i caktohen një anëtarit të ekuipazhit.

ORO.FTL.235 Periudhat e çlodhjes

(a) Periudha minimale e çlodhjes në bazën kryesore

(1) Periudha minimale e çlodhjes e dhënë përpara zbatimit të FDP-së, që fillon në bazën kryesore, duhet të jetë e gjatë të paktën aq sa periudha e detyrës së mëparshme, ose 12 orë, ose cilado që të jetë më e madhe.

(2) Me përjashtim të pikës (1), periudha minimale e çlodhjes e parashikuar sipas pikës (b) zbatohet nëse operatori i siguron një akomodim të përshtatshëm anëtarit të ekuipazhit në bazën kryesore.

(b) Periudha minimale e çlodhjes larg bazës kryesore

Periudha minimale e çlodhjes e dhënë përpara zbatimit të FDP-së që fillon larg bazës kryesore, duhet të jetë të paktën po aq e gjatë sa periudha e detyrës së mëparshme, 10 orë, ose cilado që të jetë më e madhe. Kjo periudhë duhet të përfshijë mundësinë për 8 orë gjumë përpos kohës së udhëtimit dhe nevojave fiziologjike.

(c) Çlodhje e reduktuar

Duke përjashtuar pikat (a) dhe (b), skemat e specifikimit të kohës së fluturimit mund të reduktojnë periudhën minimale të çlodhjes në përputhje me specifikimet e certifikimit të aplikueshme për llojin e operimit, duke marrë parasysh elementet në vazhdim:

(1) zvogëlim minimal të periudhës së çlodhjes;

(2) rritjen në vazhdimësi të periudhës së çlodhjes; dhe

(3) zvogëlimin e FDP-së duke pasuar me çlodhjen e reduktuar.

(d) Ripërtëritjen e zgjatjes së kohës së çlodhjes. Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të përcaktojnë ripërtëritjen e zgjatjes së kohës së çlodhjes për të kompensuar lodhjen e akumuluar. Periudha minimale e zgjatjes së kohës së çlodhjes duhet të jetë 36 orë, përfshirë 2 net (në vendin ku ndodhesh), dhe në çdo rast periudhën midis përfundimit të ripërtëritjes së një kohe shtese të çlodhjes dhe fillimit të periudhës tjetër të çlodhjes extra, nuk mund të jetë më shumë se 168 orë. Periudha e ripërtëritjes së zgjatjes së kohës së çlodhjes duhet të rritet me 2 ditë lokale, 2 herë në muaj.

(e) Skemat e specifikimit të kohës së fluturimit duhet të përcaktojnë periudha shtesë pushimi në përputhje me specifikimet e certifikimit të aplikueshme, për të kompensuar:

(1) efektet e ndryshimeve të orës lokale dhe shtesat e FDP-së;

(2) lodhjen shtesë, të grumbulluar si rezultat i ndërrimit të turneve; dhe

(3) ndryshimin e bazës kryesore.

ORO.FTL.240 Ushqimi

(a) Gjatë FDP-së duhet të jepet mundësia për vakte ushqimi dhe pije, me qëllim shmangien e ndonjë demis në performancën e anëtarit të ekuipazhit, veçanërisht kur FDP-ja i kalon 6 orët.

(b) Një operator në manualin e operimeve duhet të specifikojë se si sigurohet ushqimi gjatë FDP-je për anëtarët e ekuipazhit.

ORO.FTL.245 Regjistrat në bazën kryesore, kohët e fluturimit, puna dhe periudhat e çlodhjes

(a) Një operator, për një periudhë 24-orëshe duhet të mbajë:

(1) Regjistrimet individuale për çdo anëtar ekuipazhi, duke përfshirë këtu:

(i) kohët e fluturimit;

(ii) fillimin, kohëzgjatjen dhe mbarimin e çdo periudhe të punës dhe FDP-në;

(iii) periudhat e çlodhjes dhe ditët e pushimit për të gjitha detyrat; dhe

(iv) caktimin e bazës kryesore.

(2) Raportet për periudhat shtesë të fluturimit dhe kohët e reduktuara të çlodhjes.

(b) Sipas kërkesës, operatori duhet të sigurojë kopje të regjistrave individuale të kohëve të fluturimit, të kohës në detyrë dhe kohës së çlodhjes për:

(1) anëtarin e ekuipazhit përkatës; dhe

(2) operatorin tjetër, në lidhje me një anëtar ekuipazhi, i cili është ose do të bëhet anëtar ekuipazhi për operatorin në fjalë.

(c) Të dhënat referuar pikës CAT.GEN.MPA.100(b)(5) në lidhje me anëtarët e ekuipazhit që marrin përsipër detyra për më shumë se një operator, duhet të mbahen për një periudhë prej 24 muajsh.

ORO.FTL.250 Trajnimi për menaxhimin e lodhjes

(a) Operatori duhet t'i sigurojë një trajnim fillestar dhe periodik mbi menaxhimin e lodhjes anëtarëve të ekuipazhit, personelit përgjegjës për përgatitjen dhe mirëmbajtjen e listave të ekuipazhit dhe personelit të menaxhimit në fjalë.

(b) Ky trajnim duhet të pasojë programin e trajnimit të vendosur nga operatori dhe duhet të jetë i përshkruar në manualin e operimeve.

Programi i trajnimit duhet të mbulojë shkaqet e mundshme, pasojat e lodhjes dhe kundërmasat ndaj lodhjes.

Neni 13

Në fund të aneksit III, shtohet shtojca I si më poshtë:

Shtojca I

DEKLARATË në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 151, datë 9.4.2014, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore"
Operatori Emri: Vendi në të cilin operatori është vendosur ose banon dhe vendi nga i cili drejtohen operimet: Emri dhe detajet e kontaktit të drejtorit të përgjithshëm:
Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e organizatës në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, "Për miratimin e rregullores mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra" Emri dhe adresa e organizatës dhe referenca e aprovuar (për EASA-n, forma 14)
Operimi i avionit Data e fillimit të operimit/aplikimi i datës së ndryshuar:
Tipi (tipat) e operimit: ☐ Part-NNC: (specifiko për pasagjerë ose/mallra) ☐ Part-SPO: (specifiko ç'loj aktiviteti)
Tipi (tipat) i avionit, regjistrimi (regjistrimet) dhe baza kryesore:
Të dhënat e aprovimeve që ka në dispozicion (bashkëngjit listën e aprovimeve të specifikuara, nëse ka)
Të dhënat e autorizimeve të operimeve të specializuara që ka (bashkëngjit autorizimet nëse ka)
Lista alternative të mjeteve të pajtueshmërisë me referencat tek AMC që ato zëvendësojnë (bashkëngjitur te deklarata)
Pasqyrat (fletë dokumentesh me detaje) ☐ Dokumentet e sistemit të menaxhimit përfshirë manualin e operimeve që reflekton kërkesat e aplikueshme të shtruara në Part-ORO, Part-NCC, Part-SPO dhe Part- SPA. Të gjitha fluturimet duhet të kryhen në përputhje me procedurat dhe instruktivet e specifikuara në manualin e operimeve. ☐ Të gjithë avionët që operojnë të kenë një certifikatë të vlefshme të vlefshmërisë ajrore dhe të përputhet me urdhrin e ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, "Për miratimin e rregullores mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra" ☐ Të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe ekuipazhi i kabinës, nëse ka, janë trajnuar në përputhje me kërkesat e aplikuar. ☐ (Në qoftë se është e aplikueshme) Operatori ka futur dhe demonstruar përputhje të një standardi të njohur zyrtar të industrisë. Referenca e standardit: Certifikata e trupit: Data e auditit të fundit e konfirmuar:
☐ Çdo ndryshim në operim që ndikon në informacionin e hapur në këtë deklaratë duhet të njoftohet te autoriteti kompetent.
☐ Operatori konfirmon se informacioni i hapur në këtë deklaratë është korrekt.
Data, emri dhe nënshkrimi i drejtorit të përgjithshëm

Neni 14

Në aneksin IV bëhen ndryshimet si më poshtë:

1. Pas CAT.GEN.100 shtohet CAT.GEN.105 si më poshtë:

"CAT.GEN.105 Planerat shëtites me motor, veloret me fuqi (gazesh ose propane) dhe balona të përziera (të ndryshme)

(a) Veloret (*sailplanes*) me fuqi, përjashtuar planerat (*gliders*) shëtites me motor, duhet të operojnë dhe pajisen në përputhje me kërkesat që aplikohen për veloret.

(b) Planerat (*gliders*) shëtites me motor (TMGs) duhet të operojnë duke ndjekur kërkesat si më poshtë për:

(1) avionët, kur ata lëvizin me fuqi motorike; dhe

(2) veloret, kur operojnë pa përdorim të motorit.

(c) TMGs duhet të pajisen në përputhje me kërkesat e aplikueshme tek avionët, në të kundërt duhet të jetë e specifikuar në CAT.IDE.A.

(d) Balonat e (llojeve të) përziera duhet të operojnë në përputhje me kërkesat për balonat me ajër të nxehtë.

2. Pas CAT.GEN.120 shtohet CAT.GEN.124 si më poshtë:

CAT.GEN.MPA.124 Rulimi i avionëve

Operatori duhet të përcaktojë procedurat për rulimin e avionëve (*taxiing*) me qëllim që të sigurohet operimi i sigurt dhe me qëllim të përmirësimit të sigurisë së pistës

3. Tek CAT.GEN.MPA.180(a), (5) dhe (6) janë ndryshuar si më poshtë:

“(5) një kopje e vërtetë e certifikuar e një certifikate operimi (AOC), përfshirë përkthimin në anglisht kur AOC është lëshuar (më parë) në një gjuhë tjetër;

(6) specifikat e operimit bazuar në tipin e avionit, lëshuar me AOC, përfshirë përkthimin në anglisht, kur specifikat e operateve janë lëshuar në një gjuhë tjetër”.

4. Në nënpjesën A - Kërkesat e përgjithshme, në vazhdim është shtuar SEKSIONI 2:

“Seksioni 2

Avion pa - fuqi motorike

CAT.GEN.NMPA.100 Përgjegjësitë e komandantit

(a) Komandanti duhet:

(1) Të jetë përgjegjës për sigurinë e anëtarëve të ekuipazhit dhe pasagjerëve në bord sapo komandanti të arrijë në bordin e avionit, derisa komandanti largohet nga avioni në fund të fluturimit.

(2) Të jetë përgjegjës për operimin dhe sigurinë e avionit:

(i) për balonat, nga momenti i fillimit të fryrjes së membranës deri në shfryrjen e membranës, në të kundërt komandanti ka ngarkuar me përgjegjësi një person tjetër të kualifikuar gjatë fazës së mbushjes derisa mbërrin komandanti, e specifikuar sipas manualit të operimit (OM);

(ii) për planerat, që nga momenti kur fillon procedura e lëshimit derisa planeri ndalon plotësisht në fund të fluturimit.

(3) Ka autoritetin të japë të gjitha komandat dhe të veprojë në mënyrën e duhur me qëllim që të sigurojë të pacenuar personat, avionin dhe/ose vlerat (personale) që mbahen të ngarkuara 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) Ka autoritetin që të mos lejojë të hipë ose të zbresë këdo person që mund të përfaqësojë një rrezik potencial të sigurisë së avionit dhe udhëtarëve të tij.

(5) Të mos lejojë asnjë person të hipë në avion që duket se është nën influencën e alkoolit ose drogave në atë masë që siguria e avionit ose udhëtarëve të tij është shumë e mundur që të rrezikohet.

(6) Siguron që të gjithë pasagjerët të instruktohen për masat e sigurisë.

(7) Siguron që të gjitha procedurat e operateve dhe listëkontrolltet janë në përputhje dhe në përputhje me manualin e operateve.

(8) Siguron që inspektimi para fluturimit është kryer në përputhje me kërkesat e aneksit I (Part-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”.

(9) Është i kënaqur që pajisjet kryesore emergjente janë lehtësisht për t'u gjetur dhe për përdorim të menjëhershëm.

(10) Të zbatojë kërkesat kryesore të skemës së operatorit të raportimit të gjetjeve.

(11) Të zbatojë të gjitha kufizimet e kohës në detyrë në fluturim (FTL) dhe kërkesat për çlodhje të aplikueshme të aktivitetit të tij/saj.

(12) Kur ndërmerr detyra për më shumë se një operator:

(i) ruan rekordet individuale të tij/saj në bazë të kohës së fluturimit dhe të detyrës dhe periudhës së çlodhjes, referuar te kërkesat e aplikueshme FTL; dhe

(ii) i jep çdo operatori të dhënat e nevojshme për të programuar aktivitetet në përputhje me kërkesat e aplikueshme FTL.

(b) Komandanti nuk duhet të kryejë detyra në avion:

(1) kur është nën influencën e substancave psikoaktive ose alkoolit, ose kur nuk është i gatshëm si rezultat i plagosjes, i lodhur, me ilaçe, i sëmurë ose arsye të tjera të ngjashme;

(2) derisa të ketë kaluar një kohë e arsyeshme pas zhytjes së thellë nën ujë (si palombar) ose pas dhurimit të gjakut;

(3) në qoftë se kërkesat mjekësore të aplikueshme nuk janë përmbushur;

(4) në qoftë se ai/ajo ka dyshim se nuk është në gjendje të kryejë detyrën e tij/saj të caktuar; ose

(5) në qoftë se ai/ajo e di ose dyshon që po vuan nga lodhja siç referohet te pika 7.f e aneksit IV, të

udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, ose ndryshe e ndien veten të papërgatitur, deri aty sa fluturimi mund të rrezikohet.

(c) Komandanti duhet që, në rast të një situatë emergjente që kërkon një vendim ose një veprim të menjëhershëm, që komandanti e konsideron të nevojshëm për rastin e krijuar në përputhje me pikën 7.d të aneksit IV, udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”. Në raste të tilla ai/ajo devijon nga rregullat, procedurat e operimit dhe metodat në interes të sigurisë.

(d) Komandanti i një balone:

(1) duhet të jetë përgjegjës për instruktimet para fluturimit për ata persona që fryjnë dhe shfryjnë balonën;

(2) siguron që asnjë person nuk pi cigare në bord ose drejtpërsëdrejti pranë balonës; dhe

(3) siguron që personat që asistojnë në fryrjen dhe shfryrjen e balonës të vishen me rrobat e duhura mbrojtëse.

CAT.GEN.NMPA.105 Anëtarë ekuipazhi shtesë për balonën

(a) Kur një balonë merr më shumë se 19 pasagjerë, të paktën duhet një anëtar ekuipazhi shtesë i trajnuar, me eksperiencën e duhur që të jetë i pranishëm në bord për t’iu asistuar pasagjerëve në rastin e një emergjence.

(b) Anëtari shtesë i ekuipazhit nuk duhet të kryejë detyra në balonë:

(1) kur është nën influencën e substancave psikoaktive ose alkoolit;

(2) kur nuk është i gatshëm si rezultat i plagosjes, është i lodhur, merr ilaçe, është sëmurë ose arsye të tjera; ose

(3) derisa të ketë kaluar plotësisht një kohë e arsyeshme pas zhytjeve nën ujë (palombar) ose pas dhurimit të gjakut.

CAT.GEN.NMPA.110 Autoriteti i komandantit

Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që të gjithë personat e hipur në avion zbatojnë të gjitha komandat (urdhrrat) e ligjshme të dhëna nga komandanti me qëllim që të sigurojë integritetin e avionit dhe sigurinë e personave ose pronën e ngarkuar (në bordin e avionit).

CAT.GEN.NMPA.115 Gjuha e përbashkët (flitet e njëjta gjuhë)

Operatori duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit mund të komunikojnë me njëri-tjetrin në të njëjtën gjuhë.

CAT.GEN.NMPA.120 Pajisjet elektronike (personale)

Operatori nuk duhet të lejojë asnjë person të përdorë pajisje elektronike personale (PED) në bordin e avionit që mund të kenë efekte anësore në performancën e sistemeve të avionit dhe pajisjeve, dhe duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme të ndalojë përdorimin e tyre.

CAT.GEN.NMPA.125 Informacioni i pajisjeve të mbijetesës që ka (në avion) për emergjencë

Operatori duhet që gjatë gjithë kohës të ketë të gatshme për komunikim të menjëhershëm të listës së qendrës të koordinimit të shpëtimit (RCCs), që ka informacionin e emergjencës dhe pajisjes së mbijetesës, që mbahen në bord për çdo avion.

CAT.GEN.NMPA.130 Alkooli dhe drogat (ilacet)

Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme të sigurojë që asnjë person nuk hyn ose është në avion nën influencën e alkoolit ose ilaçeve në atë masë që mund të ndodhë që të rrezikohet siguria e avionit dhe udhëtarëve të tij.

CAT.GEN.NMPA.135 Rrezikimi i sigurisë

Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person që vepron në mënyrë të çrregullt ose neglizhente, ose ka tendencë të veprojë në këtë drejtim që mund të:

(a) rrezikojë një avion ose person brenda, ose në tokë; ose

(b) shkaktojë ose lejojë një avion të rrezikojë çdo person ose pronë.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumentet, manualët dhe informacioni që duhet të mbahen

(a) Dokumentet, manualët dhe informacioni i mëposhtëm duhet të mbahen me vete në çdo fluturim, si origjinalet ose kopjet, në të kundërt duhet të jetë e specifikuar:

(1) manuali i fluturimit të avionit (AFM), ose dokumenti(at) ekuivalent(e);

(2) certifikata origjinale e regjistrimit;

(3) certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CofA);

(4) certifikata e zhurmës nëse është e aplikueshme;

(5) një kopje të certifikatës së operimit ajror (AOC);

(6) specifikimet e operateve në bazë të tipit të avionit, lëshuar me AOC, nëse është e aplikueshme;

(7) licenca e radios së avionit, nëse është e aplikueshme;
(8) kualiteti i siguracionit të certifikatës (certifikatave) të palës së tretë;
(9) librezja e udhëtimit, ose e barabartë me të, për avionin;
(10) librezja teknike e avionit, në përputhje me aneksin I (Part-M) urdhrin të ministrit të Transportit 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”, nëse është e aplikueshme;

(11) MEL (lista minimale e pajisjeve) ose CDL (lista e konfigurimit të devijimit), nëse është e aplikueshme;

(12) detajet e planit të fluturimit të fushës së shërbimit të trafikut ajror (ATS), nëse është e aplikueshme;

(13) skemat (hartat) aeronautike të duhura, të vlefshme për rrugëkalimin e fluturimit të propozuar dhe për të gjitha rrugëkalimet që janë të arsyeshme, që mund të ndodhin në rast se fluturimi mund të devijojë;

(14) informacioni dhe procedurat e sinjaleve vizuale për përdorim kur shkëmbehem me një avion;

(15) informacionin në rastin e shërbimit të kërkim-shpëtimit për rajonin në të cilin mendohet se do të fluturohet;

(16) lajmërimet e duhura për pilotët (NOTAMs) dhe dokumentacionin e brifingut të shërbimit për informacionin aeronautik (AIS);

(17) informacionin e duhur të meteorologjisë;

(18) listat e pasagjereve, nëse është e aplikueshme;

(19) për planerat, dokumentacioni i masës dhe balancimit dhe për balonat, dokumentacionin e masës;

(20) planin e fluturimit të operimit, nëse është e aplikueshme;

(21) dhe çfarëdo dokumenti tjetër që ndikon në fluturim ose është kërkuar nga shtetet e interesuara për fluturimin e dhënë.

(b) Pavarësisht nga (a), dokumentet, manualët dhe informacioni i specifikuar aty mund të mbahet me një pajisje rimarrëse ose të mbahet në aerodrom, ose vendin e operimit të fluturimeve për të kryer:

(1) ngritje dhe ulje në të njëjtin aerodrom ose vend operimi; ose

(2) qëndron në të njëjtën zonë lokale të specifikuar në manualin e operimit.

CAT.GEN.NMPA.145 Dispozita të dokumentacionit dhe rekordeve

Komandanti duhet që, brenda një kohe të arsyeshme për të cilën është bërë kërkesa nga një person i autorizuar nga autoriteti, t'i japë këtij personi dokumentacionin e kërkuar që të merret në bord.

CAT.GEN.NMPA.150 Transporti i mallrave të rrezikshme

(a) Transporti i mallrave të rrezikshme duhet të lejohet, vetëm kur:

(1) ato nuk janë subjekt i instruksioneve teknike për sigurinë e transportit të mallrave të rrezikshme me anë të ajrit (ICAO Doc 9284-AN/ 905) në përputhje me Part 1 të këtyre instruksioneve; ose

(2) ato mbahen nga pasagjerët ose anëtarë të ekuipazhit, ose janë në bagazh, në përputhje me Part 8 të instruksioneve teknike.

(b) Operatori duhet të vendosë një procedurë për të siguruar që të gjitha masat janë marrë për të parandaluar që mallrat e rrezikshme të merren pa dashje në bord.

(c) Operatori duhet të ketë personelin me informacionin e nevojshëm që ata të mundin të zbatojnë përgjegjësitë e tyre.

5. Në nënpjesën B - Procedurat operuese - seksioni 1, bëhet ndryshimi si më poshtë:

Në CAT.OP.MPA.151 - Plani i karburantit - lehtësimet, pas shkronjës (a) shtohet shkronja (a1) si më poshtë:

“(a1) Pavarësisht nga CAT.OP.MPA.150(b) deri (d), për operate që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom ose vendin e operimit me avionët ELA2 sipas kushteve VFR ditën, operatori duhet të specifikojë rezervën minimale finale të karburantit në OM (manualin e operateve). Kjo rezervë e fundit minimale e karburantit nuk duhet të jetë më pak se sasia e nevojshme për të fluturuar për një periudhë prej 45 minutash”.

6. Në nënpjesën B – procedurat e operimit, shtohet seksioni 2 si më poshtë:

“SEKSIONI 2

Avion pa - fuqi motorike

CAT.OP.NMPA.100 Përdorimi i aerodromeve dhe vendeve të operimit

Operatori duhet të përdorë vetëm aerodromet dhe vendet e operimit që janë të përshtatshme për

tipin (tipat) e avionit (avionëve) dhe operimit (operimeve) që do të kryhen.

CAT.OP.NMPA.105 Procedurat e zvogëlimit të zhurmave – balonat dhe planerat me motor

Operatori duhet të llogarisë efektet e zhurmës së avionit ndërkohë që vendos që siguria ka prioritet më shumë sesa zvogëlimi i zhurmës.

CAT.OP.NMPA.110 Sasia e karburanti ose kundërpeshat dhe planifikimi – balonat

a) Operatori duhet të sigurojë që karburanti ose kundërpeshat e ngarkuara janë të mjaftueshme për kohëzgjatjen e fluturimit të përcaktuar, plus një rezervë fluturimi prej 30 minutash.

b) Përlllogaritja e ngarkesës me karburant dhe kundërpeshave duhet të bazohet vetëm në konditat e mëposhtme të operimeve në të cilën do të kryhet fluturimi:

(1) paraqitja e të dhënave të balonës nga prodhuesi;

(2) masat që parashikohen;

(3) kushtet e pritshme meteorologjike; dhe

(4) dhënësi(t) i shërbimit të navigimit ajror procedurat dhe kufizimet.

c) Llogaritjet duhet të dokumentohen në një plan operimi fluturimi.

CAT.OP.NMPA.115 Mbajtëse (karroca ose barela) për kategori speciale pasagjerësh (SCPs)

Personat që kërkojnë kushte speciale, asistencë dhe/ose pajisje kur merren në një fluturim duhet të sigurohen si SCPs dhe duhet të ngarkohen nën kushtet që të garantohet siguria e avionit dhe e udhëtarëve të tij mbështetur në procedurat e vendosura nga operatori.

CAT.OP.NMPA.120 Instruktimi i pasagjerëve

Operatori duhet të sigurojë që pasagjerëve u është dhënë më parë instruktimi i sigurisë ose, kur është e përshtatshme, gjatë fluturimit.

CAT.OP.NMPA.125 Përgatitja për fluturim

Para fillimit të fluturimit, komandanti duhet:

(a) të përcaktojë me çdo lloj mënyre të arsyeshme të mundshme që mjetet e tokës, përfshirë mjetet e komunikimit dhe stacioneve të mundshme ndihmëse të navigimit dhe janë kërkesë direkt për këtë lloj fluturimi për operim të sigurt të avionit, janë të përshtatshme për tipin e operimit nën të cilën ky fluturim do të kryhet; dhe

(b) të jetë familjarizuar me të gjithë informacionin e mundshëm meteorologjik të duhur për fluturimin që do të kryhet. Përgatitja për një fluturim larg afërsisë së vendit të ngritjes duhet të përmblidhë:

(1) një studim të raportit të motit aktual të mundshëm dhe parashikimin; dhe

(2) planifikimin e një kursi alternativ veprimi eventual, në rastet kur fluturimi nuk mund të përfundojë siç ishte planifikuar, për arsye të kushteve të motit.

CAT.OP.NMPA.130 Dorëzimi i planit të fluturimit ATS

(a) Në qoftë se një plan fluturimi ATS nuk është dorëzuar për arsye të rregullave të ajrit, informacioni i përshtatshëm duhet të depozitohet me qëllim që t'u lejojë shërbimeve të gatishmërisë të aktivizohen nëse kërkohet.

(b) Kur operohet, janë nga një bazë ku është e pamundur të dorëzohet një plan fluturimi ATS, plani ATS duhet të transmetohet sa më shpejt të jetë e mundur pas ngritjes, nga komandanti ose operatori.

CAT.OP.NMPA.135 Sigurimi i dhomave (kabinave) të pilotit dhe pasagjerit - balonat

Komandanti duhet të sigurojë që para ngritjes dhe uljes, dhe kur e shikon të nevojshme në interes të sigurisë:

(a) të gjitha pajisjet dhe bagazhet janë siguruar në mënyrën e duhur; dhe

(b) ekziston mundësia e largimit emergjent.

CAT.OP.NMPA.140 Pirja e duhanit në bord

Asnjë person nuk duhet të lejohet të pijë duhan në bordin e planerit ose balonës.

CAT.OP.NMPA.145 Kushtet meteorologjike

Komandanti duhet të kryejë ose vazhdojë një fluturim në kushte VFR, vetëm në qoftë se informacioni i fundit i nevojshëm meteorologjik tregon se kushtet e motit, përgjatë rrugëkalimit për të vajtur në destinacionin e duhur për kohën e parashikuar në dispozicion, do të jetë e njëjtë ose mbi kushtet minimale të operimit të aplikueshme të VFR-së.

CAT.OP.NMPA.150 Akull dhe mbeturina të tjera – procedurat në tokë

Komandanti duhet të kryejë ngritjen vetëm në qoftë se avioni është i pastër ndaj çdo lloj depozite që mund të krijojë efekte negative të performancës ose të kontrollueshmërisë së avionit, vetëm në ato raste kur lejohet në përputhje me AFM-në.

CAT.OP.NMPA.155 Konditat gjatë ngritjes

Para se të kryhet ngritja, komandanti duhet të jetë i kënaqur dhe në bazë të informacionit të duhur

që ai/ajo ka, moti në aerodrom ose vendin e operimit nuk mund të mos lejojë ngritjen dhe largimin.

CAT.OP.NMPA.160 Simulimi i situatave jonormale në fluturim

Komandanti duhet të sigurojë që, kur merr pasagjerë, situatat jonormale ose emergjencat që kërkojnë aplikimin e procedurave jonormale ose emergjente, nuk mund të simulohen.

CAT.OP.NMPA.165 Rifurnizimi në ajër dhe menaxhimi i kundërpeshave – balonat

Komandanti duhet që, në intervale kohe të rregullta, të kontrollojë që sasia e mbetur e karburantit dhe kundërpeshave në fluturim është jo më pak sesa karburanti dhe kundërpesha e nevojshme për të përfunduar fluturimin e parashikuar dhe planifikimin e rezervës për në ulje.

CAT.OP.NMPA.170 Përdorimi i oksigjenit shtesë

Komandanti duhet të sigurojë që anëtarët e ekuipazhit të zënë me kryerjen e detyrave kryesore për sigurinë e avionit në fluturim gjatë operimit, përdorin vazhdimisht oksigjen shtesë kurdo që lartësia e presionit tejkalon 10 000 ft., për një periudhë më shumë se 30 minuta dhe kurdo që lartësia e presionit tejkalon 13 000 ft.

CAT.OP.NMPA.175 Kushtet e afrimit dhe të uljes

Para kryerjes së afrimit (planerim) për në ulje, komandanti duhet të ketë informacionin e nevojshëm në dispozicion të tij/asaj, që moti në aerodromin që do të ulet avioni ose në vendin e operimit, dhe kushtet e sipërfaqes që do të përdoren nuk duhet të ndalojnë një (planerim) afrim për t'u ulur.

CAT.OP.NMPA.180 Kufizimet gjatë operimit – balonat me ajër të nxehtë

(a) Një balonë me ajër të nxehtë nuk mund të ulet gjatë natës, përveçse në situatë emergjente.

(b) Një balonë me ajër të nxehtë mund të ngrihet gjatë natës, nëse ka karburantin e nevojshëm për t'u ulur gjatë ditës.

CAT.OP.NMPA.185 Kufizimet e operimit – veloret

Një velore do të operojë vetëm gjatë ditës.

7. Në seksionin 1, të nënpjesës C – performanca e avionit dhe kufizimet e operimeve, bëhen ndryshimet si më poshtë:

7.1 Në CAT.POL.A.310 është shtuar shkronja (e):

“(e) Kërkesat në (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) dhe (c)(2) nuk duhet të aplikohen gjatë operimeve ditën në kushtet e VFR-së”.

7.2. Në CAT.POL.A.405 (b), në reference të “CAT.POL.A.405(b) ose (c)” është zëvendësuar me një referencë të “CAT.POL.400(b) ose (c)”.

8. Në nënpjesën C - performanca e avionit dhe kufizimet e operimit, shtohen seksionet 4 dhe 5 si më poshtë:

“SEKSIONI 4 Veloret (Sailplanes)

CAT.POL.S.100 Kufizimet e operimit

(a) Gjatë çdo faze të operimit, ngarkimi, masa dhe pozicioni i qendrës së gravitetit (CG) të një velori duhet të përputhet me kufizimet specifike tek AFM ose në mënyrë më të kufizuar me manualin e operimeve (OM).

(b) Tabelat, listat, shenjat (ndarjet) e instrumentit ose kombinimi i të dyjave, që përmbajnë këto kufizime të operimit të përshkruara nga AFM për prezantim vizual, duhet të shfaqen (vendosen) në velor.

CAT.POL.S.105 Peshimi

(a) Operatori duhet që të sigurojë që masa dhe qendra e gravitetit CG e avionit janë përcaktuar me peshën aktuale para hyrjes fillestare në shërbim. Efektet e akumuluar nga modifikimet dhe riparimet në masë dhe balancim duhet të llogariten dhe të dokumentohen në mënyrë të rregullt. Ky informacion duhet t'i jepet komandantit. Velori duhet të rripeshohet në rast se efektet e modifikimeve të masës dhe balancës nuk janë të njohura saktësisht.

(b) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i velorit ose në përputhje me urdhrin e ministrit të Transportit 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”.

CAT.POL.S.110 Performanca

Komandanti mund të operojë velorin vetëm në qoftë se performanca është e saktë dhe përputhet me ligjet e aplikueshme të ajrit dhe me çdo kushtëzim tjetër të aplikueshëm të fluturimi, hapësirën ajrore ose aerodromin, ose vendin që përdoret për operim.

SEKSIONI 5

Balonat

CAT.POL.B.100 Kufizimet e operimit

(a) Gjatë çdo faze të operimit, ngarkesa dhe masa e balonës duhet të përputhen me çdo kufizim të specifikuar në AFM ose në mënyrë më të kufizuar me manualin e operimeve (OM).

(b) Tabelat, listat, shenjat e instrumentit, ose kombinimi i tyre, që përmbajnë këto kufizime të operimit të përshkruara nga AFM për prezantim vizual, duhet që të shfaqen (vendosen) në balonë.

CAT.POL.B.105 Peshimi

(a) Operatori duhet që të sigurojë që masa e balonës është vendosur sipas peshimit aktual, para hyrjes fillestare në shërbim. Efektet e akumuluar nga modifikimet dhe riparimet në masë, duhet të llogariten për të, dhe të dokumentohet në mënyrë të rregullt. Një informacion i tillë duhet t'i jepet komandantit. Balona duhet të ripeshohet në qoftë se efektet e modifikimeve në masë nuk janë njohur ekzakt.

(b) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i balonës ose 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".

CAT.POL.B.110 Sistemi i përcaktimit të masës

(a) Operatori i balonës duhet të vendosë një sistem që të specifikojë se sa pajisjet në vazhdim janë përcaktuar si të sakta për çdo fluturim, kështu që komandantit i jepet mundësia të verifikojë që kufizimet e AFM-së janë në përputhje me:

- (1) masën bosh të balonës;
- (2) masa e ngarkesës së trafikut;
- (3) masa e karburantit ose ngarkesa e kundërpeshave;
- (4) masa gjatë ngritjes;
- (5) ngarkimi i balonës i kryer nën mbikëqyrjen e komandantit ose personelit të kualifikuar;
- (6) përgatitja dhe vendndodhja e të gjitha dokumenteve.

(b) Kompjuterizimi i masës bazuar në llogaritjet elektronike duhet të jenë të njëjta si me të komandantit.

(c) Dokumentacioni i masës duhet të përgatitet para çdo fluturimi dhe dokumentohet në një plan operimi të fluturimit.

CAT.POL.B.115 Performanca

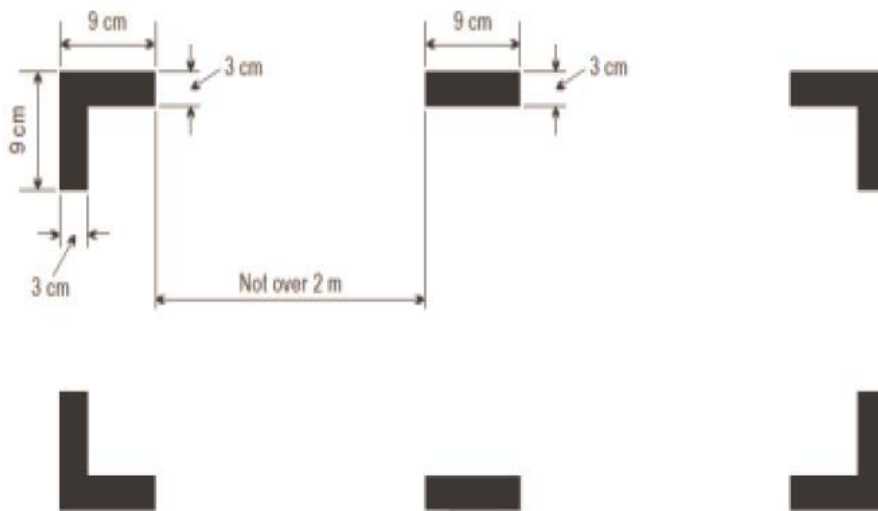
Komandanti duhet të operojë balonën vetëm në qoftë se performanca është e përshtatshme dhe përputhet me ligjet e aplikueshme të ajrit dhe çdo kufizimi tjetër që aplikohet te fluturimi, në hapësirën ajrore dhe aerodromet ose vendet e operimit të përdorura, duke llogaritur përpikërinë e skemave dhe hartave të përdorura.

9. Tek seksioni 1- aeroplanët i nënpjesës D - instrumentet, të dhënat, pajisjet, bëhen këto ndryshime:

Në CAT.IDE.A.100(c), CAT.IDE.A.215(d) dhe në CAT.IDE.H.100(c), fjala "duhet" është zëvendësuar me "do të".

Në CAT.IDE.A.260, figura 1 është zëvendësuar me figurën e mëposhtme:

Figura 1



10. Në nënpjesën D - instrumentet, të dhënat dhe pajisjet, janë shtuar seksionet 3 dhe 4 si më poshtë:

“SEKSIONI 3 Veloret (*sailplanes*)

CAT.IDE.S.100 Instrumentet dhe pajisjet – të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të aprovohen në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”, në qoftë se ato janë:

- (1) përdoren nga anëtarët e ekuipazhit për kontrollin e konfigurimin e fluturimit;
- (2) përdoren në përputhje me CAT.IDE.S.140;
- (3) përdoren në përputhje me CAT;
- (4) instalohen në velore.

(b) Pajisjet e mëposhtme, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk ka nevojë për aprovim të pajisjeve:

- (1) ndriçues dore (me bateri);
- (2) matës ekzakt kohe; dhe
- (3) pajisje mbijetese dhe sinjalizuese.

(c) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si dhe çdo pajisje tjetër që nuk është kërkuar nga anekset e tjera, por merren në fluturim, duhet të përputhen në vazhdimësi me:

(1) informacioni i dhënë nga këto instrumente ose pajisje, nuk duhet të përdoret nga anëtari i ekuipazhit që të përputhet me aneksin I të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të kenë efekt në vlefshmërinë ajrore të planerit, madje edhe në rast të prishjes ose keqfunksionimit.

(d) Instrumentet dhe pajisjet duhet të funksionojnë dhe të jenë të lexueshme ose të kontrollueshme nga vendi ku anëtari i ekuipazhit e ka të nevojshme edhe në rast se është ulur.

(e) Të gjitha pajisjet emergjente duhet të jenë lehtësisht të përdorshme menjëherë.

CAT.IDE.S.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk mund të fillojë kur në ndonjë nga instrumentet e velorit, pjesë të instrumenteve ose funksioni i kërkuar për fluturimin e planifikuar nuk funksionojnë ose mungojnë, në të kundërt velori operon në përputhje me listën minimale të pajisjeve (MEL).

CAT.IDE.S.110 Operimet në kushtet VFR – instrumentet e fluturimit dhe navigimit

(a) Veloret që operojnë ditën në kushtet e VFR-së duhet të pajisen në një lloj mënyre me pajisje që matin dhe tregojnë:

- (1) treguesin e busullës magnetike, në rast se velori është me fuqi (me një lloj motori);

- (2) tregues të orës minutave dhe sekondave;
- (3) lartësimatës me presion atmosferik; dhe
- (4) treguesin e shpejtësisë.

(b) Veloret që operojnë në kushtet ku velori nuk mund të ruajë një pozicion të dëshiruar pa ju referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, duhet si shtesë të jetë i pajisur me instrumente që matin ose tregojnë:

- (1) shpejtësinë vertikale;
- (2) aviohorizontin ose treguesin e kthesave dhe rrëshqitjes; dhe
- (3) treguesin magnetik (busulla).

CAT.IDE.S.115 Fluturimi në re – instrumentet e fluturimit dhe navigimit

Veloret që kryejnë fluturime në re duhet të pajisen me instrumente që matin dhe tregojnë:

- (a) drejtimin magnetik;
- (b) kohën në orë, minuta dhe sekonda;
- (c) lartësimatës me presion atmosferik;
- (d) treguesin e shpejtësisë;
- (e) treguesin e shpejtësisë vertikale; dhe
- (f) aviohorizontin ose treguesin e kthesave dhe të rrëshqitjes.

CAT.IDE.S.120 Ndenjëset dhe sistemet e rripave të sigurimit

(a) Veloret duhet të pajisen me:

- (1) nga një ndenjëse për çdo person në bord; dhe
 - (2) nga një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi sipër gjoksit për çdo ndenjëse në bazë të AFM-së.
- (b) Një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi sipër gjoksit duhet të ketë një pikë të hapjes së rripave.

CAT.IDE.S.125 Oksigjeni shtesë

Veloret që operojnë në lartësinë e presionit mbi 10 000 ft, duhet të pajisen me vend për ruajtjen e oksigjenit dhe aparat mbajtës që marrin oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje, për:

- (a) anëtarët e ekuipazhit ta përdorin (oksigjenin) për një periudhë prej 30 minutash, kur lartësia e presionit është midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe
- (b) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për çdo periudhë (kohe) që lartësia e presionit do të jetë mbi 13 000 ft.

CAT.IDE.S.130 Fluturimet mbi ujë

Komandanti i velorit që operon mbi ujë duhet të përcaktojë risqet për mbijetesën e udhëtarëve të velorit në rast se bën ulje të detyruar në ujë, në të cilin ai/ajo bazohet që duhet të përcaktojë marrjen e:

- (a) një xhakëtë shpëtimi ose një pajisje të barabartë individuale për qëndrim sipër ujit, për çdo person në bord, që duhet të vishet ose vendoset në një pozicion që të merret lehtësisht nga ndenjësjë e udhëtarit për të cilin është përcaktuar (dhënë);
- (b) një transmetues emergjence për vendndodhjen (ELT) ose sinjalizues personal të vendndodhjes (PLB), që mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose pasagjer, me kapacitet transmetimi të njëkohshëm në frekuencat 121,5 MHz dhe 406 MHz; dhe
- (c) pajisje e aftë të japë sinjale shqetësimi, kur operohet në fluturim:
 - (1) mbi ujë në distancë më të madhe fluturimi (pa motor) nga toka; ose
 - (2) kur ngritja ose trajektorja e afrimit (për në ulje) është aq larg mbi ujë, që në rastin e ndonjë defekti mund të jetë e mundshme ulja e detyruar në ujë.

CAT.IDE.S.135 Padisje mbijetese

Veloret që operojnë mbi rajone ku kërkim-shpëtimi mund të jetë veçanërisht i vështirë, duhet të pajisen me këto lloj pajisjesh sinjalizuese dhe pajisjet e duhura për shpëtimin e jetës për ato rajone mbi të cilat fluturohet.

CAT.IDE.S.140 Pajisjet e radio-komunikimit

(a) Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, veloret duhet të pajisen me mjete radio-komunikimi për të bërë të mundur kryerjen e bisedës së dyanshme me stacionet aeronautike ose ato frekuenca për të plotësuar kërkesat e hapësirës ajrore (në të cilën fluturohet).

(b) Pajisje radio-komunikimi, nëse kërkohet nga (a), duhet të japë për komunikim në frekuencat e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Pajisje navigimi

Veloret duhet të pajisen me çdo lloj pajisje të nevojshme navigimi për të vazhduar në përputhje me:

- (a) planin e fluturimit ATS nëse është e aplikueshme; dhe
- (b) kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore.

CAT.IDE.S.150 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, veloret duhet të jenë të pajisur me transponder të radarit të zbulimit sekondar me të gjitha aftësitë e kërkuara.

SEKSIONI 4

Balonat

CAT.IDE.B.100 Instrumentet dhe pajisjet – të përgjithshme

Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të jenë të aprovuara në përputhje me urdhrin e ministrit të Transportit nr. 149, datë 7.4.2014, “Për miratimin e rregullave për zbatimin e vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të ngjashme, produkteve, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e projektimit dhe prodhimit të organizatave” në qoftë se ato janë:

(1) në përdorim nga anëtarët e ekuipazhit për të përcaktuar rrugëkalimin e fluturimit;

(2) të përdoren në përputhje me CAT.IDE.B.155; ose

(3) janë instaluar në balonë.

(b) artikujt në vazhdim, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për një aprovim pajisjeje:

(1) dritë dore (me bateri);

(2) pajisje e saktë për matjen e kohës (orë);

(3) kutia e ndihmës së parë;

(4) pajisje mbijetese dhe sinjalizimi;

(5) pajisje alternative për ndezje;

(6) batanije kundër zjarrit ose mbulesë zjarrrduruese;

(7) një linjë e lëshuar; dhe

(8) thikë.

(c) instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si dhe pajisje të tjera që nuk janë kërkuar nga anekset e tjera, por merren në një fluturim, duhet të përputhen me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni i të dhënave nga këto instrumente ose pajisje nuk duhet të përdoret nga anëtarët e ekuipazhit që të përputhet me aneksin I të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë te vlefshmëria ajrore e balonës, edhe nëse nuk funksionojnë ose keqfunksionojnë.

(d) Instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë të gatshme për operim ose anëtari i ekuipazhit ka mundësi t'i arrijë dhe t'i përdorë ato nga vendi në të cilin është caktuar.

(e) Të gjitha pajisjet e kërkuara të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

CAT.IDE.B.105 Pajisje minimale për fluturim

Një fluturim nuk mund të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e balonës, artikujt e pajisjeve ose funksionimet e kërkuara për fluturimin e dhënë, nuk punojnë, në të kundërt balona operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL).

CAT.IDE.B.110 Dritat e operimit

Balonat gjatë operimit natën duhet të jenë pajisur me:

(a) llampa paralajmërimi kundër përplasjes;

(b) një pajisje për të dhënë ndriçimin e duhur për të gjitha instrumentet dhe pajisjet kryesore për operim të sigurt të balonës; dhe

(c) një llampë dore (me bateri).

CAT.IDE.B.115 Operimet në kushtet VFR – instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet që i shoqërojnë

Balonat që operojnë në kushtet e VFR duhet të pajisen me:

(a) një pajisje që të tregojë drejtimin e rrëshqitjes; dhe

(b) një pajisje për matjen dhe tregimin:

(1) kohën në orë, minuta dhe sekonda;

(2) shpejtësinë vertikale, nëse kërkohet nga AFM.

(3) presioni i lartësisë, nëse kërkohet nga AFM, nëse kërkohet nga kërkesat e hapësirës ajrore ose nëse lartësia ka nevojë të kontrollohet për përdorimin e oksigjenit; dhe

(4) përveç balonave me gaz, presioni për çdo linjë furnizimi të gazit të djegshëm.

CAT.IDE.B.120 Sistemi i rripave të sigurimit (që shtrëngohen)

Balonat me kabinë të veçantë për komandantin duhet të pajisen me sistem rripash sigurimi për komandantin.

CAT.IDE.B.125 Kutia e ndihmës së shpejtë

- (a) Balonat duhet të pajisen me kutinë e ndihmës së shpejtë.
- (b) Një kuti shtesë e ndihmës së shpejtë duhet të mbahet në makinën tërheqëse.
- (c) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:
 - (1) e gatshme dhe e mundur për t'u përdorur; dhe
 - (2) të mbahet e gatshme (të mos ketë kaluar afati i skadimit të pajisjeve dhe ilaçeve).

CAT.IDE.B.130 Oksigjeni shtesë

Balonat që operojnë në lartësinë e presionit mbi 10 000 ft, duhet të pajisen me kuti oksigjeni dhe aparatën mbajtës, që të mbajë sasi të mjaftueshme për thithje oksigjeni:

- (a) anëtarët e ekuipazhit për një periudhë të vazhdueshme prej 30 minutash kur presioni i lartësisë është midis 10 000 ft dhe 13 000 ft ; dhe
- (b) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për çdo periudhë që lartësia e presionit është mbi 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Zjarrfikëset e dorës

Balonat me ajër të nxehtë duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikëse dore, siç kërkohet nga kodi i aplikueshëm i vlefshmërisë ajrore.

CAT.IDE.B.140 Fluturimi mbi ujë

Komandanti i një balone që operon mbi ujë duhet të përcaktojë riskun e mbijetesës së udhëtarëve në balonë në rastin e uljes së detyruar (në ujë), bazuar në të cilën ai/ajo vendos marrjen e:

- (a) një xhakëtë shpëtimi për çdo person në bord ose pajisje individuale ekuivalente të qëndrimit mbi ujë për çdo person në bord më të vegjël se 24 muajsh, që duhet të vishen ose ruhen (vendosur) në një pozicion të tillë që mund të arrihet për përdorim nga vendndodhja e personit për të cilin është dhënë.
- (b) një transmetues emergjence për vendndodhjen (ELT) ose transmetues personal për vendndodhjen (PLB), që mbahet nga një anëtar ekuipazhi ose pasagjer, i aftë të transmetojë njëkohësisht në frekuencat 121,5 MHz, dhe 406 MHz; dhe

- (c) pajisje për dhënie sinjali shqetësimi.

CAT.IDE.B.145 Pajisje mbijetese

Balonat që operojnë mbi rajonet në të cilat kërkim-shpëtimi mund të jetë veçanërisht i vështirë, duhet të pajisen me këto lloj pajisjesh sinjalizimi dhe pajisje për shpëtimin e jetës, e përshtatshme për rajonin mbi të cilin fluturohet.

CAT.IDE.B.150 Pajise të ndryshme

- (a) Balonat duhet të jenë të pajisura me dorashka mbrojtëse për çdo anëtar të ekuipazhit.
- (b) Balonat me ajër të nxehtë duhet të pajisen me:
 - (1) një pajisje alternative për ndezje;
 - (2) një pajisje për matjen dhe tregimin e sasisë së karburantit;
 - (3) një batanije kundër zjarrit ose mbulese zjarrduruese; dhe
 - (4) një litar të lëshuar të paktën 25 m gjatësi.
- (c) Balonat me gaz duhet të jenë pajisur me:
 - (1) një thikë; dhe
 - (2) një litar të lëshuar jo më pak se 20 m gjatësi, i bërë me fibra natyrale ose material i përshkueshëm elektrostatik.

CAT.IDE.B.155 pajise radio-komunikimi

(a) Kur është e nevojshme sipas kërkesave të hapësirës ajrore, balonat duhet të jenë të pajisura me pajisje radio-komunikimi te vendi i pilotit, me mundësi për të bërë komunikim të dyanshëm me ato stacione aeronautike ose ato frekuenca që plotësojnë kushtet e hapësirës ajrore.

(b) Pajisjet e radio-komunikimit, në qoftë se kërkohet nga (a), duhet të bëjnë komunikim me frekuencat e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, në balona duhet të jenë të vendosura pajisje transponderi me radar zbulimi sekondar me të gjitha aftësitë e kërkuara.

1. Në aneksin V, teksti i SPA.GEN.100 do të zëvendësohet si më poshtë:

“(a) Autoriteti i Aviacionit Civil për lëshimin e një aprovimi të tillë specifik do të jetë:

- (1) për operatorin tregtar, në të cilin operatori ka qendrën e tij kryesore të biznesit;
- (2) për operatorin jotregtar, në të cilin operatori është i vendosur ose ka rezidencën.

(b) Pavarësisht nga pika (a)(2), për operatorin jotregtar që përdor mjetet e fluturimit të regjistruara në një vend të tretë, kriteret e aplikueshme sipas këtij aneksi për aprovimin e operimeve që vijojnë nuk do të aplikohen nëse këto aprovime lëshohen nga registri i një të treti.

(1) Navigacion i bazuar në performancë (PBN);

(2) Specifikimet minimale për performancën operuese (MNPS);

(3) Hapësira ajrore ku aplikohet ndarja minimale e (lartësisë) vertikale e reduktuar (RVSM)”.

2. Teksti i **SPA.GEN.110** do të zëvendësohet si më poshtë:

“Qëllimi i aktivitetit që një operator është aprovuar të drejtojë do të dokumentohet dhe specifikohet:

(a) për operatorët që kanë një certifikatë të operatorit ajror (AOC) në specifikimet e operacioneve të AOC;

(b) për të gjithë operatorët e tjerë në listën e aprovimeve specifike”.

3. Teksti i SPA.GEN.120 ndryshohet si më poshtë:

“SPA.GEN.120 Vlefshmëria e vazhdueshme me miratim paraprak

Miratimet e veçanta do të lëshohen për një kohëzgjatje të pakufizuar dhe do të mbeten subjekte të vlefshme për operatorin, në përputhje me kërkesat që lidhen me miratimin e veçantë dhe duke marrë parasysh të dhënat që lidhen me rregulloren mbi rregullat zbatuese për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe certifikimin e organizatave të dizenjimit dhe prodhimit”.

4. Në nënpjesën G, teksti i SPA.DG.100 ndryshohet si më poshtë:

“SPA.DG.100 - Transporti i Mallrave të Rrezikshëm ndryshohet si më poshtë:

Me përjashtim të kërkesave që përcaktohen në aneksin IV (Part-CAT), aneksin VI (Part-NCC), aneksin VII (Part-NCO) dhe aneksin VIII (Part-SPO), operatori kryen transportin e mallrave të rrezikshëm vetëm pas një miratimi paraprak nga organi kompetent”.

Neni 16

Shtohet aneksi VI, me këtë përmbajtje:

“ANEKSI VI
OPERIMET AJRORE JOTREGTARE ME MJETE FLUTURIMI KOMPLEKSE ME FUQI
MOTORIKE
[PJESA-NCC]

NËNPJESA A
KUSHTE TË PËRGJITHSHME
NCC.GEN.100 Autoriteti i Aviacionit Civil

Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë autoriteti i përcaktuar nga Republika e Shqipërisë, në të cilin operatori ka qendrën e tij kryesore të biznesit ose është vendi ku ai ka rezidencën.

NCC.GEN.105 Përgjegjësitë e ekuipazhit

(a) Anëtari i ekuipazhit do të jetë përgjegjës për realizimin e duhur të detyrave të tij/të saj, të cilat janë:

(1) të lidhura me sigurinë e mjetit të fluturimit dhe njerëzve që udhëtojnë me të; dhe

(2) të specifikuara në udhëzimet dhe procedurat e manualit të operimeve.

(b) Gjatë fazave kritike të fluturimit ose sa herë që gjykohet e nevojshme nga piloti në komandë, në interes të sigurisë, anëtari i ekuipazhit do të qëndrojë ulur në pozicionin/vendin që i është caktuar atij/asaj dhe nuk do të kryejë asnjë aktivitet tjetër, përveç atyre që janë të nevojshme për operimin e sigurt të mjetit të fluturimit.

(c) Gjatë fluturimit, anëtari i ekuipazhit të fluturimit do të mbajë të lidhur rripin e sigurimit të tij/të saj, gjatë kohës së qëndrimit në pozicionin e tij/të saj.

(d) Gjatë fluturimit, të paktën një anëtar i kualifikuar i ekuipazhit të fluturimit do të qëndrojë në pultin e komandimit të mjetit të fluturimit gjatë gjithë kohës.

(e) Anëtari i ekuipazhit nuk do të ndërmarrë detyra në një mjet fluturimi:

(1) nëse ai/ajo e di ose dyshon se ai/ajo vetë vuan nga lodhja (mbingarkesa fizike ose mendore), sipas referencës përkatëse në 7.f të aneksit IV, të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, ose nuk ndihet mirë dhe nuk i plotëson kushtet e duhura për fluturim të sigurt; ose

(2) kur është nën influencën e substancave psikoaktive ose alkoolit ose për arsye të tjera të referuara në pikën 7g të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2 2011, “Për rregullat e përbashkëta në

fushën e aviacionit civil”.

(f) Anëtar i ekuipazhit, i cili merr përsipër detyra për më shumë se një operator:

(1) do të ruajë të dhënat e regjistruara individuale të tij/të saj në lidhje me oraret e fluturimit dhe oraret në detyrë, si dhe periudhat e pushimit, siç janë të referuara në aneksin III (Part-ORO), nënpjesën FTL të udhëzimit të ministrit nr. 151, datë 9.4.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”; dhe

(2) do të paraqesë të çdo operator të dhënat e nevojshme për të programuar aktivitetet në përputhje me kushtet FTL.

(g) Pjesëtari i ekuipazhit do të raportojë te piloti komandues:

(1) çdo gabim, mosfunksionim, keqfunksionim ose defekt, i cili, sipas gjyimit të tij/të saj, mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore ose operacionin e sigurt të mjetit të fluturimit, përfshirë sistemet e emergjencës; dhe

(2) çdo incident që po rrezikonte ose mund të rrezikonte sigurinë e operimit.

NCC.GEN.106 Përgjegjësitë dhe autoriteti i pilotit komandues

(a) Piloti komandues do të jetë përgjegjës:

(1) për sigurinë e mjetit të fluturimit dhe të të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesave gjatë operimeve të mjetit të fluturimit, të referuara në pikën 1.c të aneksit IV, të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”;

(2) për fillimin, vazhdimin, përfundimin ose devijimin e fluturimit në interes të sigurisë;

(3) për të siguruar se të gjitha udhëzimet, procedurat operuese dhe listat e plotë janë në përputhje me manualin e operimeve dhe siç është referenca përkatëse në pikën 1.b të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”;

(4) për të filluar një fluturim vetëm nëse ai/ajo është i/e bindur se të gjitha kufizimet operuese i referohen pikës 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”, janë në përputhje me sa vijon:

(i) mjeti i fluturimit është i gatshëm për fluturim;

(ii) mjeti i fluturimit është i regjistruar siç duhet;

(iii) instrumentet dhe pajisjet e nevojshme për realizimin e atij fluturimi janë të instaluar/vendosura në mjetin e fluturimit dhe janë funksionale, me përjashtim të rasteve kur operimi me pajisje jofunksionale është i lejueshëm nga lista e pajisjeve minimale (MEL) ose një dokument i njëvleftshëm, i nevojshëm sipas NCC.IDE.A.105 ose NCC.IDE.H.105;

(iv) pesha e mjetit të fluturimit dhe qendra e gravitetit janë të tilla që fluturimi mund të kryhet brenda limiteve të dhëna në dokumentacionin e vlefshmërisë ajrore;

(v) të gjitha bagazhet e kabinës, bagazhet e dorës dhe ngarkesat janë vendosur dhe siguruar ashtu siç është e nevojshme;

(vi) kufizimet operuese të mjetit të fluturimit, siç specifikohen në manualin e fluturimit të mjeteve të fluturimit (AFM) nuk do të tejkalohen në asnjë kohë gjatë fluturimit;

(vii) secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit ka një licencë të vlefshme në përputhje me rregulloren për rregullat zbatuese për licencimin e ekuipazhit; dhe

(viii) anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë me kualifikimet e duhura dhe plotësojnë kriteret e kompetencës dhe moshës;

(5) për të mos filluar një fluturim nëse cilitdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk është në gjendje të kryejë detyrat e tij, nga çfarëdo lloj shkak, siç janë: dëmtime, sëmundje, lodhje ose efektet e çfarëdo substance psikoaktive;

(6) për të mos vazhduar një fluturim përtej aerodromit ose vendndodhjes operuese më të afërt që të lejon moti, kur gjendja e cilitdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit për të kryer detyrat, është reduktuar ndjeshëm nga shkaqe të tilla, si: lodhja, sëmundja apo mungesa e oksigjenit;

(7) për të vendosur mbi pranimin e mjetit të fluturimit me pajisje që nuk janë të gatshme për shërbim/përdorim në përputhje me listën e devijimit të konfigurimit (CDL) ose listën e pajisjeve minimale (MEL), si të jetë e aplikueshme;

(8) për të regjistruar të dhënat e përdorimit dhe të gjitha defektet e njohura ose të dyshuara në mjetin e fluturimit në përfundim të fluturimit, ose seritë e fluturimit, në ditarin teknik të mjetit të fluturimit ose ditarin e udhëtimit për mjetin fluturues; dhe

(9) për të siguruar se regjistruerit e fluturimit:

(i) nuk janë të paaktivizuar ose të fikur gjatë fluturimit; dhe

(ii) në rastin e një aksidenti ose një incidenti që është subjekt i raportimit të detyrueshëm:

(A) nuk janë fshirë në mënyrë të qëllimshme;

(B) janë çaktivizuar pasi fluturimi ka përfunduar; dhe

(C) janë riaktivizuar vetëm me marrëveshjen e autoritetit investigues.

(b) Piloti komandues do të ketë autoritetin për të refuzuar transportimin ose zbritjen nga mjeti fluturues të cilitdo personi, bagazhi ose ngarkese që mund të përfaqësojë një rrezik të mundshëm për sigurinë e mjetit të fluturimit ose të personave që udhëtojnë me të.

(c) Piloti komandues, sa më shpejt që të jetë e mundur, do të raportojë te njësia e shërbimeve përkatëse të trafikut ajror (ATS) të gjitha kushtet e rrezikshme të motit ose të fluturimit që ndeshen dhe që mund të kenë ndikim në sigurinë e mjetit të fluturimit.

(d) Pavarësisht nga dispozita e pikës (a)(6), në një operim me disa pjesëtarë ekuipazhi, piloti komandues mund të vazhdojë një fluturim përtej aerodromit kur e lejojnë kushtet e motit, kur zbatohen procedurat e duhura lehtësuese.

(e) Piloti komandues, në një situatë emergjence që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, do të ndërmarrë çdo veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshëm në rrethanat 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 të devijojë nga rregullat, procedurat dhe metodat operacionale në interes të sigurisë.

(f) Piloti komandues do të paraqesë një raport të një akti ndërhyrjeje të paligjshme, pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe do të informojë autoritetin lokal përkatës.

(g) Piloti komandues do të njoftojë autoritetin e duhur më të afërt me mënyrat/mjetet më të shpejta të disponueshme për çdo aksident që përfshin mjetin e fluturimit dhe i cili rezulton në dëmtim serioz ose vdekje të të gjithë personave ose dëme të konsiderueshme në mjetet e fluturimit, ose në pronat (në tokë).

NCC.GEN.110 Përputhja me ligjet, rregulloret dhe procedurat

(a) Piloti komandues do të veprojë në përputhje me ligjet, rregullat dhe procedurat e atyre shteteve ku kryhen operime.

(b) Piloti komandues duhet të njohë mirë ligjet, rregulloret dhe procedurat, të cilat lidhen me performancën e detyrave të tij/të saj, të përcaktuara për hapësirat që do të përshkojë, aerodromet ose vendndodhjet operuese që do të shfrytëzohen dhe pajisjet përkatëse të navigimit ajror, të referuara në pikën 1.a të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

NCC.GEN.115 Gjuha e përbashkët

Operatori duhet të sigurojë se të gjithë pjesëtarët e ekuipazhit mund të komunikojnë me njëri-tjetrin në një gjuhë të përbashkët.

NCC.GEN.120 Lëvizja e avionëve në rrugët e brendshme të aerodromit

Operatori duhet të sigurojë se një avion lëviz vetëm në hapësirën e përcaktuar për lëvizje në një aerodrom, nëse personi në pultin e komandimit (në kabinë):

(a) është një pilot i kualifikuar siç duhet; ose

(b) është vendosur nga operatori dhe:

(1) është i trajnuar për të lëvizur avionin në rrugët e brendshme;

(2) është i trajnuar për të përdorur radio-telefonin, nëse janë të nevojshme komunikimet me radio;

(3) ka marrë udhëzime në lidhje me planimetrinë e aerodromit, itineraret, sinjalistikën vertikale, sinjalistikën horizontale (vijëzimet në pistë), ndriçimet (dritat), sinjalet dhe udhëzimet e kontrollit të trafikut ajror (ATC), frazeologjinë dhe procedurat; dhe

(4) mund të veprojë konform standardeve operuese të nevojshme për lëvizjen e sigurt të avionit në aerodrom.

NCC.GEN.125 Vënia në punë e rotorit — helikopterët

Një rotor helikopteri do të vihet në punë vetëm për qëllime të fluturimit me një pilot të kualifikuar në pultin e komandimit (në kabinë).

NCC.GEN.130 Pajisje elektronike portabël

Operatori nuk do të lejojë asnjë person që të përdorë një pajisje elektronike portabël (PED) në bordin e një mjeti fluturues që mund të ndikojë në mënyrë të pafavorshme në performancën e sistemeve dhe pajisjeve të mjetit të fluturimit.

NCC.GEN.135 Informacion mbi pajisjet e emergjencës dhe shpëtimit në bord

Operatori duhet të ketë gjithmonë të disponueshme, për komunikime të menjëhershme me qendrat e koordinimit të shpëtimit (RCC), lista që përmbajnë informacione për pajisjet e emergjencës dhe shpëtimit që ndodhen në bord.

NCC.GEN.140 Dokumentet, manualët dhe informacioni që do të mbarten në bord

(a) Dokumentet, manualët dhe informacioni që vijon do të mbarten në bord në çdo fluturim, si origjinale ose kopje, me përjashtim të rasteve kur specifikohet ndryshe:

- (1) AFM ose dokument(e) ekuivalent(e);
- (2) certifikata origjinale e regjistrimit;
- (3) certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CofA);
- (4) certifikata e zhurmës;
- (5) deklarata e specifikuar në aneksin III (Part-ORO), ORO.DEC.100, të udhëzimit të ministrit të transportit nr. 151, datë 9.4.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”;
- (6) lista e aprovimeve specifike, nëse është e aplikueshme;
- (7) licenca e radios së mjetit fluturues, nëse është e aplikueshme;
- (8) certifikata(t) e sigurimit të përgjegjësisë së palës së tretë;
- (9) ditari i udhëtimit ose ekuivalenti i tij, për mjetin e fluturimit;
- (10) detajet e planit të fluturimit ATS të depozituar, nëse është e aplikueshme;
- (11) skemat aeronautike aktuale dhe të nevojshme për rrugëkalimin e fluturimit të propozuar dhe për të gjitha rrugëkalimet përgjatë të cilave është e pranueshme të presësh se fluturimi mund të devijohet;
- (12) procedurat dhe informacionet e sinjaleve vizuale për përdorim nga mjetet e fluturimit gjatë kontaktit (me një objekt tjetër në ajër);
- (13) informacione në lidhje me shërbimet e kërkim-shpëtimit për hapësirën e fluturimit të synuar;
- (14) pjesët aktuale të manualit të operimeve që janë të nevojshme për detyrat e anëtarëve të ekuipazhit, të cilat do të jenë lehtësisht të zbatueshme (të lejuara) për pjesëtarët e ekuipazhit;
- (15) MEL ose CDL;
- (16) njoftimet e duhura për pilotët (NOTAM) dhe dokumentacioni udhëzues për shërbimet e informacionit aeronautik (AIS);
- (17) informacioni i duhur meteorologjik;
- (18) lista e ngarkesës/mallrave dhe/ose lista e pasagjerëve, nëse janë të aplikueshme; dhe
- (19) çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë i nevojshëm për fluturimin ose i domosdoshëm për shtetet përkatëse që kanë lidhje me fluturimin.

(b) Në rast të humbjes ose vjedhjes së dokumenteve të specifikuara në pikat nga (a)(2) në (a)(8), operimi mund të vazhdojë derisa fluturimi të arrijë destinacionin e tij ose në një vend ku mund të ofrohen dokumentet e zëvendësimit.

NCC.GEN.145 Ruajtja, kryerja dhe përdorimi i regjistrimeve të regjistruarit të fluturimeve

(a) Operatori do të zhvillojë verifikime dhe kontrole të regjistrimeve të regjistruarit të të dhënave gjatë fluturimit (FDR), të regjistrimeve të regjistruarit të zërave në kabinën e pilotit (CVR) dhe regjistrimet e linkut të të dhënave për të siguruar gatishmëri shërbimi të vazhduar, të regjistruarëve.

(b) Operatori do të ruajë regjistrimet për periudhën e kohës operuese të FDR-së, siç kërkohet nga NCC.IDE.A.165 ose NCC.IDE.H.165, me përjashtim të rasteve kur, për qëllime të testimit dhe ruajtjes së FDR-së, deri në 1 orë nga materiali më i vjetër i regjistruar në kohën e testimit, mund të fshihet.

(c) Operatori do të mbajë dhe do të ruajë dokumentacion të përditësuar që paraqet informacionet e nevojshme për të konvertuar të dhënat e papërpunuara FDR në parametra të shprehur në njësi inxhinierike.

(d) Operatori do të vërë në dispozicion çdo regjistrim të regjistruarit të fluturimit që është ruajtur, nëse është përcaktuar kështu nga autoriteti kompetent.

NCC.GEN.150 Transporti i mallrave të rrezikshme

(a) Transporti i mallrave të rrezikshme nëpërmjet ajrit do të kryhet në përputhje me aneksin 18 të Konventës së Çikagos, sipas ndryshimeve dhe plotësimeve të dhëna në udhëzime teknike për transportin e sigurt të mallrave të rrezikshme nëpërmjet ajrit (ICAODoc9284-AN/905), përfshi suplementet e saj dhe të gjitha shtesat e tjera, si dhe korrigjimet e shtypit.

(b) Mallrat e rrezikshme do të transportohen vetëm nga operatori i aprovuar në përputhje me aneksin V (pjesa-SPA), nënpjesa G e udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 151, datë 9.4.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, me përjashtim të rasteve kur:

- (1) ato nuk janë subjekt i udhëzimeve teknike në përputhje me pjesën 1 të atyre udhëzimeve; ose
- (2) ato transportohen nga pasagjerë, ose anëtarë të ekuipazhit, ose kur ato janë në bagazh, në përputhje me pjesën 8 të udhëzimeve teknike.

(c) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për të siguruar se janë marrë të gjitha masat e duhura për të parandaluar transportimin e mallrave të rrezikshme në bord në mënyrë të shkujesur.

(d) Operatori do t'i japë personelit informacionet e nevojshme që i mundësojnë atij kryerjen me

përgjegjësi të detyrës, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

(e) Operatori, në përputhje me udhëzimet teknike, do të raportojë pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe tek autoriteti i duhur i shtetit për ngjarjen në rast të ndonjë aksidenti ose incidenti me mallra të rrezikshme.

(f) Operatori do të sigurojë se pasagjerët janë të pajisur me informacione për mallrat e rrezikshme në përputhje me udhëzimet teknike.

(g) Operatori do të sigurojë se njoftimet që japin informacione për transportin e mallrave të rrezikshme jepen në pika të pranueshme për mallrat/ngarkesat, siç kërkohen nga udhëzimet teknike.

NËNPJESA B PROCEDURA OPERACIONALE

NCC.OP.100 Shfrytëzimi i aerodromeve dhe vendndodhjeve operative

Piloti komandues do të shfrytëzojë vetëm aerodrome dhe vendndodhje operative që janë të përshtatshme për tipin e mjetit të fluturimit dhe operacionin përkatës.

NCC.OP.105 Specifikimi i aerodromeve të izoluar — avionët

Për përzgjedhjen e aerodromeve alternative dhe politikat e karburantit, piloti komandues do të marrë në konsideratë një aerodrom si një aerodrom të izoluar, nëse koha e fluturimit për në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërt të përshtatshëm është më shumë sesa:

- (a) për avionët me motorë të alternueshëm, 60 minuta; ose
- (b) për avionët me turbinë, 90 minuta.

NCC.OP.110 Minimumi operues i aerodromit — avionë dhe helikopterë

(a) Për fluturimet sipas rregullave të fluturimit me instrumente, piloti komandues duhet të përzgjedhë dhe shfrytëzojë minimumin operativ të aerodromit për çdo nisje, destinacion dhe aerodrom alternativ që do të shfrytëzohet. Këto minimume:

(1) nuk do të jenë më të ulëta sesa ato të përcaktuara nga shteti në të cilin ndodhet aerodromi, përveçse kur aprovohen në mënyrë specifike nga ai shtet; dhe

(2) kur ndërmerren operacione me shikim të dobët, të jenë të aprovuara nga autoriteti kompetent në përputhje me aneksin V (pjesa SPA), nënpjesën E të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 151, datë 9.4.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”.

(b) Kur përcakton minimumin operativ të aerodromit, piloti komandues do të marrë në konsideratë sa vijon:

- (1) tipin, performancën dhe karakteristikat e përpunimit të mjetit të fluturimit;
- (2) kompetencën dhe eksperiencën e tij/të saj;
- (3) dimensionet dhe karakteristikat e pistave dhe distanca nga prurësi i largët deri në ulje, dhe të ngritjes nga toka (FATO) që mund të përzgjidhen për përdorim;
- (4) përshtatshmëria dhe performanca e mjeteve ndihmëse vizuale dhe jovizuale të disponueshme në tokë;

(5) pajisjet e disponueshme në mjetin e fluturimit për qëllime të navigacionit dhe/ose kontrollit të itinerarit të fluturimit, gjatë ngritjes, afrimit për në ulje, sinjalizimit me drita, uljes në tokë, rrotullimit dhe rillogaritjen/kalimit në rreth të dytë;

(6) pengesat në afrim, rillogaritja për në ulje dhe hapësirat e nevojshme për ngritje deri në nivelin e duhur të lartësisë së fluturimit për zbatimin e procedurave rezervë;

- (7) lartësia/kuotat e parrezikshmërisë së pengesave për procedurat e uljes me instrumente;
- (8) mjetet për të përcaktuar dhe raportuar kushtet meteorologjike; dhe
- (9) teknika e fluturimit që do të përdoret gjatë afrimit për në ulje.

(c) Minimumi për një tip specifik afrimi dhe procedurën e uljes në tokë do të shfrytëzohen nëse plotësohen të gjitha kushtet që vijojnë:

- (1) pajisjet në tokë, të cilat janë të nevojshme për procedurën e uljes janë në operim;
- (2) sistemet e mjeteve të fluturimit të nevojshme për llojin e ardhjes në ulje janë aktive;
- (3) plotësohen kriteret e nevojshme për performancën e mjetit të fluturimit; dhe
- (4) piloti është i kualifikuar ashtu siç duhet për llojin e fluturimit.

NCC.OP.111 Minimumi operues i aerodromit — Operacionet NPA, APV, CATI

(a) Lartësia e vendimit përfundimtar (DH) që do të përdoret për një afrim jo precizioni (NPA) në fluturim sipas teknikës së pilotimit në planeri të vazhdueshëm për në ulje (CDFA), procedurës vertikale të humbjes së lartësisë dhe afrimit me udhëzim vertikal (APV) ose operacionit të kategorisë I (CAT I) nuk do të jetë më e ulët sesa:

- (1) lartësia minimale në të cilën mjeti ndihmës i përafrimit mund të përdoret pa referencën vizuale të nevojshme;
- (2) lartësia e parrezikshmërisë së pengesave (OCH) për kategorinë e mjeteve të fluturimit;
- (3) procedura e publikuar e afrimit DH ku është e aplikueshme;
- (4) minimumi i sistemit i specifikuar në tabelën 1; ose
- (5) minimum DH i specifikuar në AFM ose në dokumentin ekuivalent, nëse përcaktohet.
- (b) Lartësia minimale e zbritjes (MDH) për një operacion NPA në një fluturim pa teknikën CDFA nuk do të jetë më e ulët sesa:
- (1) OCH për kategorinë e mjetit të fluturimit;
- (2) minimumi i sistemit i specifikuar në tabelën 1; ose
- (3) MDH minimale specifikuar në AFM, nëse përcaktohet.

Tabela 1
Minimumi i sistemit

Faciliteti	DH/MDH jo më e ulët (ft)
Sistemi i uljes me instrumente (ILS)	200
Sistemi global i navigacionit me satelit (GNSS)/Sistemi shtesë me bazë satelitore (SBAS)(Precizion lateral me përafrim me udhëzim vertikal (LPV))	200
GNSS (Navigacioni lateral (LNAV))	250
GNSS/Navigacioni baro-vertikal (VNAV)(LNAV/VNAV)	250
Lokalizuesi (LOC) me ose pa pajisje distance matëse(DME)	250
Afrim me radar i survejuar (SRA) (përfundon në $\frac{1}{2}$ NM)	250
SRA (përfundon në1NM)	300
SRA (përfundon në 2NM ose më shumë)	350
Amplituda radio-marrëse dhe transmetuese në të gjitha drejtëmet VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Transmetues radio në një vendndodhje të njohur (NDB)	350
PRURËSI I AFËRT/DME	300
Distanca nga radiostacioni prurës në ulje VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minimumi operues i aerodromit — zona e pritjes operuese me avionë

- (a) MDH për një zonë pritje operuese me avionë nuk do të jetë më e ulët sesa:
- (1) OCH rrethore e publikuar për kategorinë e avionit;
- (2) lartësi minimale rrethore që rezulton nga tabela1; ose
- (3) DH/MDH e procedurës paraardhëse të përafrimit me instrumente.
- (b) Shikimi minimal për një fluturim rrethor me avionë do të jetë më e larta e:
- (1) shikueshmërisë rrethore për kategorinë e avionit, nëse publikohet;
- (2) shikimi minimal të dhënë nga tabela 2; ose
- (3) lartësia vizuale e shikimit të pistës/shikueshmëria meteorologjike e konvertuar (RVR/CMV) e procedurës paraardhëse të afrimit me instrumente.

Tabela 1
MDH dhe shikueshmëria minimale për rrotullimin përballë tipit të avionit

	Kategoria e avionit			
	A	B	C	D
MDH(ft)	400	500	600	700
Shikueshmëria meteorologjike minimale (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Minimumi operues i aerodromit — operacionet rrethore me helikopterë

MDH për një operacion rrethor në breg me helikopterë nuk do të jetë më e ulët sesa 250ft dhe shikueshmëria meteorologjike jo më pak sesa 800 m.

NCC.OP.115 Procedurat e nisjes dhe afrimit — avionët dhe helikopterët

(a) Piloti komandues do të shfrytëzojë procedurat e nisjes dhe përafrimit të përcaktuara nga shteti i aerodromit, nëse procedura të tilla janë publikuar për pistën ose FATO-n që do të përdoret.

(b) Pavarësisht nga pika (a), piloti komandues do të pranojë një leje ATC vetëm për të devijuar nga një procedurë e publikuar:

(1) me kusht që të vëzhgohen kriteret e tolerancës së pengesave dhe të merren plotësisht në konsideratë kushtet operuese; ose

(2) kur drejtohen me radar nga një njësi ATC.

NCC.OP.125 Lartësitë minimale e parrezikshme e lejuara — Fluturimet IFR (Fluturime me instrumente)

(a) Operatori do të specifikojë një metodë për të përcaktuar lartësitë minimale të fluturimit që ofrojnë parrezikshmërinë e duhur mbi terren për të gjitha segmentet e rrugëkalimit që do të përshkohet në fluturim në IFR.

(b) Piloti në komandë duhet të përcaktojë lartësitë minimale të fluturimit për çdo lartësi fluturimi bazuar në këtë metodë. Lartësitë minimale të fluturimit nuk do të jenë më të ulëta sesa ato të publikuara nga shteti, i cili mbikalohet.

NCC.OP.130 Furnizimi me karburant dhe vaj — avionët

(a) Piloti komandues do të nisë një fluturim vetëm nëse avioni ka karburant dhe vaj të mjaftueshëm për sa vijon:

(1) për fluturimet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR):

(i) gjatë ditës, duke u ngritur dhe ulur në të njëjtin aerodrom/vendndodhje për ulje dhe gjithmonë do të mbetet në fushëpamjen e atij aerodromi/vendndodhjeje për ulje, për të fluturuar në itinerarin e synuar dhe të paktën 10 minuta në lartësinë normale të udhëtimit;

(ii) gjatë ditës, të fluturojë për në aerodromin e përcaktuar për ulje dhe më pas të fluturojë për të paktën 30 minuta në lartësinë normale të udhëtimit; ose

(iii) gjatë natës, të fluturojë për në aerodromin e caktuar për ulje dhe më pas të fluturojë për të paktën 45 minuta në lartësinë normale të udhëtimit;

(2) për fluturimet IFR:

(i) kur nuk është i nevojshëm asnjë destinacion alternativ, për të fluturuar drejt aerodromit të përcaktuar dhe më pas për të fluturuar për të paktën 45 minuta në lartësi normale udhëtimi; ose

(ii) kur është i nevojshëm një destinacion alternativ, për të fluturuar drejt aerodromit të përcaktuar të uljes, drejt një aerodromi alternativ dhe më pas për të fluturuar për të paktën 45 minuta në lartësi normale udhëtimi.

(b) Në llogaritjen e karburantit të nevojshëm, përfshi sigurimin e sasisë rezervë, sa vijon, do të merren në konsideratë:

(1) kushtet meteorologjike, sipas parashikimit të motit;

(2) rrugëkalimet e parashikuara ATC dhe vonesat në trafik;

(3) procedurat gjatë humbjes së presionit në kabinë ose mosfunksionimi i një motori gjatë rrugëkalimit, ku të jetë e aplikueshme; dhe

(4) çdo kusht tjetër, i cili mund të vonojë uljen e avionit në tokë ose rritjen e konsumit të karburantit dhe/ose vajit.

(c) Asgjë nuk do të pengojë ndryshimin e një plani fluturimi gjatë fluturimit, me qëllim që të riplanifikohet fluturimi për në një destinacion tjetër, me kusht që të veprohet në përputhje me të gjitha kriteret, duke filluar që nga pika ku riplanifikohet fluturimi.

NCC.OP.131 Furnizimi me karburant dhe vaj — helikopterët

(a) Piloti në komandë do të nisë një fluturim vetëm nëse helikopteri ka karburant dhe vaj të mjaftueshëm për sa vijon:

(1) për fluturimet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR), të fluturojë për në aerodromin e uljes /vendndodhjen operuese dhe më pas të fluturojë për të paktën 20 minuta me shpejtësinë që jep distancën maksimale të miljeve në ajër; dhe

(2) për fluturimet IFR:

(i) kur nuk është i disponueshëm asnjë aerodrom alternativ ose asnjë aerodrom alternativ me kushte të lejueshme të motit, të fluturojë drejt aerodromit/vendndodhjes operuese, dhe më pas të fluturojë për 30 minuta me ruajtjen e shpejtësisë, në 450 m (1500 ft) mbi aerodromin e destinacionit/vendndodhjen operuese sipas kushteve standarde të temperaturës, afrimit, planëzimit dhe uljes në tokë; ose

(ii) kur është i nevojshëm një aerodrom alternativ, të fluturojë dhe të kryejë afrimin dhe korrigjimin/kalim në rreth të dytë në aerodromin/vendndodhjen e bazës operuese për ulje në tokë dhe më pas:

(A) të fluturojë drejt aerodromit alternativ të specifikuar; dhe

(B) të fluturojë për 30 minuta, duke ruajtur shpejtësinë në lartësinë 450 m (1500 ft) mbi aerodromin e destinacionit/vendndodhjen operuese sipas kushteve me temperaturë standarde, afrimit dhe uljes në

tokë.

(b) Në llogaritjen e karburantit të nevojshëm përfshirë sigurimin e sasisë rezervë, sa vijon dhe të merren në konsideratë:

- (1) kushtet meteorologjike sipas parashikimit të motit;
- (2) rrugëkalimet e parashikuara ATC dhe vonesat në trafik;
- (3) procedurat për rënien e presionit ose mosfunksionimi i një motori gjatë itinerarit, ku të jetë e aplikueshme; dhe

(4) çdo kusht tjetër, i cili mund të vonojë uljen e mjetit të fluturimit në tokë ose rritjen e konsumit të karburantit dhe/ose vajit.

(c) Asgjë nuk do të pengojë ndryshimin e një plani fluturimi gjatë fluturimit, me qëllim që të riplanifikohet fluturimi për në një destinacion tjetër, me kusht që të veprohet në përputhje me të gjitha kriteret duke filluar që nga pika ku riplanifikohet fluturimi.

NCC.OP.135 Vendosja e bagazheve dhe ngarkesave

Operatori duhet të përcaktojë procedurat për të siguruar se:

(a) vetëm bagazhet e dorës, që mund të vendosen siç duhen dhe në mënyrë të sigurt, çohen në kabinën e pasagjerëve; dhe

(b) të gjitha bagazhet dhe ngarkesat që mund të shkaktojnë dëmtime ose dëme, ose që mund të bllokojnë rrugën midis ndenjësve/radhëve nëse zhvendosen, janë vendosur në mënyrë të tillë që pengojnë lëvizjen.

NCC.OP.140 Udhëzime për pasagjerët

Piloti në komandë duhet të sigurojë se:

(a) përpara ngritjes, pasagjerët janë njohur/familjarizuar me vendin dhe përdorimin e sa vijon:

- (1) rripat e ndenjësve;
- (2) daljeve të emergjencës; dhe
- (3) skedave me udhëzimet e emergjencës për pasagjerët; dhe, nëse janë të aplikueshme:
- (4) jelekët e shpëtimit;
- (5) pajisjet për marrjen e oksigjenit;
- (6) varkat e shpëtimit; dhe
- (7) pajisjet e tjera të emergjencës që ofrohen vetëm për përdorim individual të pasagjerëve; dhe

(b) gjatë emergjencës në fluturim, pasagjerët udhëzohen për veprimet e emergjencës që kryhen sipas rastit.

NCC.OP.145 Përgatitja e fluturimit

(a) Përpara se të fillojë një fluturim, piloti në komandë do të jetë në dijeni të të gjitha informacioneve meteorologjike të disponueshme për fluturimin e synuar. Përgatitja për një fluturim larg vendit të nisjes dhe për çdo fluturim sipas IFR-së, duhet të përfshijë:

- (1) një studim të raporteve dhe parashikimeve aktuale të disponueshme të motit; dhe
- (2) planifikimin e një kursi alternativ veprimi për t'u kryer në rastin që një fluturim mund të mos realizohet sipas planifikimit, për shkak të kushteve të motit.

NCC.OP.150 Aerodromet alternative për ngritje — avionët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një aerodrom te destinacionit alternativ, në kushte të lejueshme të motit, në planin e fluturimit, me përjashtim të rasteve kur:

(a) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se, për një periudhë nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha faktike e nisjes deri në 1 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër, afrimi dhe ulja në tokë mund të kryhen sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC); ose

(b) vendi i zgjedhur për t'u ulur është i izoluar dhe:

- (1) është përcaktuar një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e uljes; dhe
- (2) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

(i) një hapësirë, baza e poshtme e reve, të paktën 300 m (1000 ft) mbi minimumin, shoqëruar nga procedura e afrimit me instrumente; dhe

(ii) qartësia e ajrit prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën.

NCC.OP.151 Destinacionet e aerodromeve alternative — avionët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën destinacionin e aerodromit alternativ, në kushte të lejueshme të motit, në planin e fluturimit, me përjashtim të rasteve kur:

(a) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se, për një periudhë nga 1 orë përpara

deri në 1 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha faktike e nisjes deri në 1 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër, afrimi dhe zbritja në tokë mund të kryhen sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC); ose

(b) vendi i uljes së synuar është i izoluar dhe:

(1) është përcaktuar një procedurë afrimi me instrumente për aerodromin e uljes së synuar; dhe

(2) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

(i) një hapësirë për shtresën e poshtme të reve prej të paktën 300 m (1 000 ft) mbi minimumin e shoqëruar nga procedura e afrimit me instrumente; dhe

(ii) shikimi horizontal prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën.

NCC.OP.152 Aerodromet e destinacionit alternativ — helikopterët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një aerodrom të destinacionit alternativ, në kushte të lejueshme të motit, në planin e fluturimit, me përjashtim të rasteve kur:

(a) përcaktohet një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e uljes dhe informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha faktike e nisjes deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cila periudhë të jetë më e shkurtër:

(1) hapësira e poshtme bazë e reve prej të paktën 120 m (400 ft) mbi minimumin shoqëruar nga procedura e përafrit me instrumente; dhe

(2) shikimi i ajrit prej të paktën 1500 m më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën; ose

(b) vendi për ulje është i izoluar dhe:

(1) është përcaktuar një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e uljes;

(2) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

(i) hapësira e poshtme bazë e reve prej të paktën 120 m (400 ft) mbi minimumin shoqëruar nga procedura e përafrit me instrumente;

(ii) shikimi i ajrit prej të paktën 1500 m më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën; dhe

(3) një pikë pa kthim/moskthimi (PNR) është përcaktuar në rastin e një destinacioni në det të hapur.

NCC.OP.153 Aerodromet e destinacionit - operacionet e afrimit me instrument

Piloti në komandë do të sigurojë që janë në dispozicion mjetet e mjaftueshme për të lundruar dhe për t'u vendosur në aerodromin e destinacionit ose në cilindo aerodrom alternativ në rast të humbjes së aftësive për afrimin e synuar dhe operacionin e uljes.

NCC.OP.155 Rifurnizimi me karburant kur pasagjerët janë duke hipur në bord, ndodhen në bord ose janë duke zbritur nga bordi.

(a) Mjetet e fluturimit nuk do të rifurnizohen me karburant, me benzol aviacioni (AVGAS) ose *wide-cut type fuel* (karburant i posaçëm i përbërë nga përzierja e benzinës me vajgur) ose një përzierje të këtyre llojeve të karburantit, kur pasagjerët janë duke hipur në bord, ndodhen në bord ose janë duke zbritur nga bordi.

(b) Për të gjitha llojet e karburantit duhet të merren masat paraprake dhe mjetet e fluturimit duhet të drejtohen siç duhet nga personeli kualifikuar, i gatshëm për të nisur dhe drejtuar një evakuim të mjetit të fluturimit nëpërmjet mjeteve më praktike dhe më të shpejta.

NCC.OP.160 Përdorimi i kufjeve

(a) Çdo pjesëtar i ekuipazhit të fluturimit që duhet të jetë në detyrë në kabinën e ekuipazhit të fluturimit, duhet të mbajë kufje me mikrofon ose një pajisje ekuivalente. Kufjet do të përdoren si mjet parësor për komunikimet zanore me ATS:

(1) kur ndodhet në tokë:

(i) kur merr lejen e nisjes ATC nëpërmjet komunikimit zanor; dhe

(ii) kur motorët janë në punë;

(2) gjatë fluturimit:

(i) nën lartësinë e tranzicionit; ose

(ii) 10000 ft, cila të jetë më e lartë; dhe

(3) sa herë që konsiderohet e nevojshme nga piloti në komandë.

(b) Në kushtet e pikës (a), mikrofoni ose pajisja ekuivalente do të jetë në një pozicion të tillë që të lejojë përdorimin e saj për komunikimet e dyanshme me radio.

NCC.OP.165 Transportimi i pasagjerëve

Me përjashtim të balonave, piloti komandues duhet të sigurojë se, përpara dhe gjatë lëvizjeve në rrugët e brendshme të aerodromit, ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që të konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë nga ana e pilotit në komandë, çdo pasagjer në bord zë një vend ose një shtrat dhe ka rripin e sigurimit të tij/të saj të lidhur siç duhet ose pajisjen kufizuese të siguruar siç duhet.

Operatori duhet të përcaktojë procedurat për të siguruar se:

(a) pasagjerët janë ulur aty ku, në rast se do të jetë i nevojshëm një evakuim emergjence, ata mund të asistojnë dhe nuk pengojnë evakuimin e mjetit të fluturimit;

(b) përpara dhe gjatë lëvizjeve në rrugët e brendshme të aerodromit, ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që të konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë nga ana e pilotit në komandë, çdo pasagjer në bord zë një vend ose një shtrat dhe ka rripin e sigurimit të tij/të saj të lidhur siç duhet ose pajisjen kufizuese të siguruar siç duhet; dhe

(c) zënia e shumëfishtë lejohet vetëm në ato vende/ndenjese të specifikuar të mjetit të fluturimit ku ulet një i rritur dhe një foshnje, të siguruar siç duhet me një rrip suplementar ose me pajisje të tjera kufizuese.

NCC.OP.170 Sigurimi i kabinës së pasagjereve/dhe kuzhinës (ave)

Piloti në komandë duhet të sigurojë se:

(a) përpara lëvizjeve në rrugët e brendshme të aerodromit, ngritjes dhe uljes, të gjitha daljet dhe rrugëkalimet e shpëtimit janë pa pengesa; dhe

(b) përpara ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë, të gjitha pajisjet dhe bagazhet sigurohen siç duhet.

NCC.OP.175 Pirja e duhanit në bord

Piloti në komandë nuk do të lejojë pirjen e duhanit në bord:

(a) sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë

(b) gjatë rifurnizimit me karburant të mjetit fluturues;

(c) kur mjeti i fluturimit është në sipërfaqe, me përjashtim të rasteve kur operatori ka përcaktuar procedurat për të zbutur risqet gjatë operacioneve në tokë;

(d) jashtë zonave të përcaktuara për të pirë duhan, midis radhëve dhe në tualet;

(e) në hapësirën e ngarkesave dhe/ose zonat e tjera ku mbahet ngarkesa, që nuk është vendosur në kontejnerë zjarrdurues ose mbuluar me pëlhura zjarrduruese; dhe

(f) në ato zona të kabinës së pasagjerëve dhe atje ku është vendosur oksigjeni për t'u shfrytëzuar.

NCC.OP.180 Kushtet meteorologjike

(a) Piloti komandues do të fillojë ose do të vazhdojë një fluturim sipas VFR vetëm nëse informacionet meteorologjike më të fundit të disponueshme tregojnë se kushtet e motit përgjatë itinerarit dhe në destinacionin e synuar në kohën e parashikuar të shfrytëzimit do të jenë në minimumin operues të aplikueshëm sipas VFR-së ose sipër tij.

(b) Piloti komandues do të fillojë ose do të vazhdojë një fluturim sipas VFR-së drejt aerodromit të destinuar vetëm nëse informacionet meteorologjike më të fundit të disponueshme tregojnë se kushtet e motit, në kohën e parashikuar në aerodromin e mbërritjes, ose të paktën në një aerodrom tjetër alternativ, janë në minimumin operues të aplikueshëm të aerodromit ose mbi këtë minimum.

(c) Nëse një fluturim përmban segmente VFR dhe IFR, informacioni meteorologjik i referuar në pikat (a) dhe (b) do të jetë i aplikueshëm për sa kohë që të jetë i nevojshëm.

NCC.OP.185 Akulli dhe ndotësit e tjerë — procedurat në tokë

(a) Operatori duhet të përcaktojë procedurat që duhet të ndiqen kur janë të nevojshme procedurat e shkrirjes së akullit dhe metodat për moskrijimin e tij, si dhe inspektimet përkatëse të mjeteve të fluturimit për të lejuar operimin e sigurt të mjeteve të fluturimit.

(b) Piloti komandues do të fillojë ngritjen vetëm nëse mjeti i fluturimit nuk ka asnjë depozitim (akull, ngrica) që mund të ndikojë në mënyrë të pafavorshme në performancë ose kontrollueshmërinë e mjetit të fluturimit, përveç rasteve kur lejohet në AFM.

NCC.OP.190 Akulli dhe ndotësit e tjerë — procedurat në fluturim

(a) Operatori duhet të përcaktojë procedurat që duhet të ndiqen gjatë fluturimeve në kushtet e pritshme ose ekzistuese të ngricës.

(b) Piloti komandues do të fillojë një fluturim ose do të fluturojë duke pranuar kushtet e pritshme ose ekzistuese të ngricës vetëm nëse mjeti i fluturimit është i certifikuar dhe i pajisur siç duhet për t'u përballuar me këto kushte, siç referohen në pikën 2.a.5 të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2, 2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

(c) Nëse akullimi tejkalon intensitetin e ngricës, për të cilin mjeti i fluturimit është i certifikuar ose

nëse një mjet fluturimi që nuk është i certifikuar për fluturim në kushtet e ngricës, përballet me ngricë, piloti në komandë do të dalë nga zona e akullimeve pa vonesë, duke bërë një ndryshim në lartësi dhe/ose rrugëkalim, dhe nëse është e nevojshme, duke deklaruar një emergjencë tek ATC.

NCC.OP.195 Kushtet në ngritje

Përpara se të fillojë ngritjen e mjetit të fluturimit, piloti komandues duhet të bindet se:

- (a) sipas informacionit që ka në dispozicion, moti në aerodrome ose në vendndodhjen operuese dhe gjendja e pistës ose FATO e synuar për shfrytëzim nuk do të pengojë një ngritje ose nisje të sigurt; dhe
- (b) do të përmbushet minimumi operativ i aplikueshëm për aerodromet.

NCC.OP.200 Situatat e simuluar në fluturim

- (a) Piloti komandues, kur ka në bord pasagjerë ose ngarkesa, nuk do të simulojë:
 - (1) situata që kërkojnë aplikimin e procedurave jonormale ose të procedurave të emergjencës; ose
 - (2) fluturim në kushte meteorologjike me instrument (IMC).
- (b) Pavarësisht nga pika (a), kur fluturimet e trajnimit kryhen nga një organizatë trajnimi e aprovuar, këto situata mund të simulohen me pilotë studentë në bord.

NCC.OP.205 Menaxhimi i karburantit në fluturim

- (a) Operatori duhet të përcaktojë një procedurë për të siguruar se kryhen verifikimet e karburantit në fluturim dhe kontrolli i vazhdueshëm i tij.
- (b) Piloti komandues do të verifikojë në intervale të rregullta se sasia e mbetur e karburantit të përdorshëm në fluturim nuk është më pak sesa karburanti i nevojshëm për të proceduar drejt një aerodromi ose vendndodhjeje operuese me kushte moti të lejueshme dhe rezervë të planifikuara sipas NCO.OP.125, NCO.OP.126 ose NCO.OP.127.

NCC.OP.210 Përdorimi i oksigjenit suplementar

Piloti komandues duhet të sigurojë se ai/ajo dhe anëtarët e ekuipazhit në fluturim të angazhohen në kryerjen e detyrave themelore për operimin e sigurt të një mjeti fluturimi në fluturim, përdorin oksigjen suplementar në mënyrë të vazhdueshme, sa herë që lartësia e kabinës tejkalon 10000 ft, për një periudhë prej më shumë sesa 30 minuta dhe sa herë që lartësia e kabinës tejkalon 13000 ft.

NCC.OP.215 Lartësia më e ulët me tokën

Kur zbulohet afërsi e tepruar me tokën nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose nga një sistem paralajmërues për lartësi të rrezikshme me tokën, piloti në komandë duhet të marrë masa korrigjuese në mënyrë të menjëhershme me qëllim që të sigurojë kushte të sigurta fluturimi.

NCC.OP.220 Sistemi i shmangies së aksidentit në avion (ACAS)

Operatori duhet të krijojë procedura operacionale dhe programe trajnimi kur ACAS të instalohet dhe të përdoret në mënyrë që ekuipazhi i fluturimit të trajnohet në mënyrë të përshtatshme për të shmangur goditjet dhe të jetë kompetent për përdorimin e pajisjeve ACAS II.

NCC.OP.225 Afrimi dhe kushtet e uljes në tokë

Përpara se të fillojë afrimi për ulje në tokë, piloti në komandë do të bindet se, sipas informacionit të disponueshëm, moti në aerodrome ose në vendndodhjen operuese dhe gjendja e pistës aktive, ose FATO nuk do të pengojnë një afrim të sigurt, ulje në tokë ose kalim në rreth të dytë.

NCC.OP.230 Kryerja dhe vazhdimi i afrimit

(a) Piloti komandues mund të fillojë afrimin me instrumente pavarësisht nga shikimi horizontal i raportuar i pistës (RVR/VIS).

(b) Nëse RVR/VIS e raportuar është më pak sesa minimumi i dhënë, afrimi nuk duhet që të vazhdojë:

- (1) nën 1000 ft mbi aerodrom; ose
- (2) në segmentin final të afrimit në rastin kur lartësia e marrjes së vendimit (DA/H) ose minimumi i humbjes së lartësisë gjatë uljes (MDA/H) është më shumë sesa 1000ft mbi aerodrom.

(c) Aty ku RVR nuk është e disponueshme, vlerat RVR mund të llogariten duke konvertuar shikueshmërinë e raportuar.

(d) Nëse, pas kalimit të 1000 ft mbi aerodrom, RVR/VIS e raportuar bie nën minimumin e aplikueshëm, afrimi mund të vazhdohet deri te DA/H ose MDA/H.

(e) Afrimi mund të vazhdohet nën DA/H ose MDA/H dhe ulja në tokë mund të realizohet me kusht që shikimi vizual të jetë në përshtatje për tipin e operimit gjatë afrimit për në pistën e synuar deri në DA/H ose MDA/H dhe të ruhet trajektorja.

(f) Zona RVR e prekjes me tokën do të jetë gjithmonë nën kontroll.

NËNPJESA C
PERFORMANCË E AVIONIT DHE KUFIZIMET OPERUESE

NCC.POL.100 Kufizimet operuese — të gjitha mjetet e fluturimit

(a) Gjatë çfarëdolloj faze të operimit, ngarkesa, pesha dhe, përveç balonave, pozicioni i qendrës së gravitetit (CG) në mjetin e fluturimit duhet të jetë në përputhje me çdo kufizim të specifikuar në AFM, ose dokument ekuivalent.

(b) Pankartat, listat, shkallëzimet e instrumenteve ose kombinimet e tyre, të cilat përmbajnë këto kufizime operuese që përcaktohen nga AFM për tregim vizual, duhet të shpalosen në avion.

NCC.POL.105 Peshë dhe balancimi, ngarkesat

(a) Operatori duhet të përcaktojë peshën dhe CG-në (qendrën e rëndesës) së çdo avioni, duke realizuar matjen faktike të peshës përpara futjes fillestare në shërbim. Efektet e akumuluar të modifikimeve dhe ndryshimet në peshë dhe balancim duhet të llogariten për dokumentacionin e duhur. Avionët duhet të ripeshohen nëse efekti i modifikimeve në peshë dhe balancim nuk ka të dhëna të sakta.

(b) Peshimi duhet të bëhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë e aprovuar për mirëmbajtje.

(c) Operatori duhet të përcaktojë peshën e të gjithë zërave operues dhe anëtarët e ekuipazhit që përfshihen në peshën bosh operuese të avionit, duke përfshirë bagazhin e ekuipazhit ose duke përdorur peshat standarde. Do të përcaktohet influenca e pozicionit të tyre në qendrën e rëndesës së avionit. Kur përdoren peshat standarde, vlerat e masës së anëtarëve të ekuipazhit duhet të përdoren për të përcaktuar peshën operuese bosh.

(1) 85 kg, përfshi bagazhin e dorës, për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit/ ekuipazhit teknik; dhe

(2) 75 kg për anëtarët e ekuipazhit të kabinës.

(d) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për të bërë të mundur që piloti komandues të përcaktojë peshën e ngarkesës së trafikut, përfshi të gjitha materialet për të siguruar stabilitet:

(1) duke realizuar matjen e peshës faktike;

(2) duke përcaktuar peshën e ngarkesës së trafikut në përputhje me peshat standarde të pasagjerëve dhe bagazheve; ose

(3) duke llogaritur peshën e pasagjerëve mbi bazën e një formule, për çdo pasagjer ose në emër të tij, dhe duke i shtuar një peshë të paracaktuar për të marrë në konsideratë bagazhin e dorës dhe veshjet, kur numri i disponueshëm i ndenjësve të pasagjerëve në një mjet fluturimi është:

(i) më pak se 10 për avionët; ose

(ii) më pak se gjashtë për helikopterët.

(e) Kur përdoren pesha standarde, do të shfrytëzohen vlerat e peshës si vijon:

(1) për pasagjerët, ato në tabelat 1 dhe 2, ku bagazhi i dorës dhe pesha e çdo fëmije që mbartet nga një i rritur në një ndenjese pasagjeri, përfshihen:

Tabela1

Peshat standarde për pasagjerët — avion me një numër total ndenjësesh për pasagjerë prej 20 ose më shumë

Ndenjëse pasagjerësh	20 dhe më shumë		30 dhe më shumë
	Meshkuj	Femra	Të gjithë të rriturit
Të rritur	88kg	70 kg	84 kg
Fëmijë	35kg	35 kg	35 kg

Tabela 2

Peshat standarde për pasagjerët — avion me një numër total ndenjësesh për pasagjerë prej 19 ose më shumë

më pak

Ndenjëse pasagjerësh	1 – 5	6 – 9	10 –19
Meshkuj	104 kg	96 kg	92 kg
Femra	86 kg	78 kg	74 kg
Fëmijë	35 kg	35 kg	35 kg

(2) për bagazhet:

(i) për avionët, kur numri total i disponueshëm i ndenjësve të pasagjerëve në avion është 20 ose më shumë, vlerat e peshës standarde për bagazhin e kontrolluar në tabelën 3;

Tabela 3

Peshat standarde për bagazhe — avionë me një numër total ndenjësesh për pasagjerë prej 20 ose më shumë

Lloji i fluturimit	Pesha standarde e bagazheve
Brenda shtetit	11 kg
Brenda rajonit evropian	13 kg
Interkontinental	15 kg
Të gjithë të tjerët	13 kg

(ii) për helikopterët, kur numri total i disponueshëm i ndenjësve të pasagjerëve në helikopterë është 20 ose më shumë, vlera standarde e peshës për bagazhin e kontrolluar është 13 kg.

(f) Për mjetet e fluturimit me 19 ndenjëse pasagjerësh ose më pak, pesha faktike e bagazheve të kontrolluara duhet të përcaktohet:

(1) duke bërë matjen e peshës; ose

(2) duke bërë llogaritje mbi bazën e një formule për çdo pasagjer, ose në emër të secilit prej tyre. Aty ku nuk është praktike realizimi i kësaj formule, do të përdoret një peshë standarde minimale prej 13 kg.

(g) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për t'i mundësuar pilotit komandues që të përcaktojë peshën e ngarkesës së karburantit duke përdorur dendësinë faktike ose, nëse nuk dihet, dendësinë e llogaritur në përputhje me një metodë të specifikuar në manualin e operimeve.

(h) Piloti komandues duhet të sigurojë se ngarkimi i:

(1) avionit realizohet nën mbikëqyrjen e personelit të kualifikuar; dhe

(2) ngarkesa e trafikut është në përputhje me të dhënat që përdoren për llogaritjen e peshës së mjetit të fluturimit dhe drejtimin e tij.

(i) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për t'i mundësuar pilotit komandues që të veprojë në përputhje me kufizimet strukturale shitesë, siç janë kufizimet e fortësisë së dyshemesë, ngarkesa maksimale për çdo metër të përshkuar, pesha maksimale për hambarin e ngarkesës dhe kufiri maksimal i ndenjësve.

(j) Operatori duhet të specifikojë, në manualin e operacioneve, parimet dhe metodat që përfshihen në ngarkim dhe në peshë dhe në sistemin e balancimit, që plotëson kërkesat e përfshira në pikat nga (a) në (i). Ky sistem duhet të mbulojë të gjitha llojet e operacioneve të synuara.

NCC.POL.110 Të dhënat e masës dhe balancimit, dhe dokumentimi

(a) Operatori duhet të përcaktojë të dhënat e peshës dhe balancimit përpara çdo fluturimi duke specifikuar ngarkesën dhe shpërndarjen e saj në mënyrë të tillë që kufijtë e peshës dhe balancimit të mos tejkalohen. Dokumentacioni për peshën dhe balancimin duhet të përmbajë informacionin që vijon:

(1) regjistrimin dhe tipin e mjetit të fluturimit;

(2) identifikimin e fluturimit, numrin dhe datën, si të jetë e aplikueshme;

(3) emrin e pilotit në komandë;

(4) emrin e personit që ka përgatitur dokumentin;

(5) peshën operuese të mjetit të fluturimit bosh dhe qendrën e gravitetit të avionit (CG);

(6) peshën e karburantit në ngritje dhe peshën e karburantit në udhëtim;

(7) peshën e lëndëve të tjera të konsumueshme, përveç karburantit, nëse aplikohen;

(8) komponentët e ngarkesës përfshi pasagjerët, bagazhet, transportin dhe materialet për të siguruar stabilitet;

(9) pesha në ngritje, pesha në ulje dhe pesha me karburant zero;

(10) pozicionet e qendrës së gravitetit (CG) që aplikohen në avion; dhe

(11) vlerat kufizuese të peshës dhe qendrës së rëndesës.

(b) Aty ku të dhënat për peshën dhe balancimin merren nga një sistem i kompjuterizuar për peshën dhe balancimin, operatori do të verifikojë saktësinë e të dhënave të nxjerra.

(c) Kur ngarkimi i mjetit të fluturimit nuk është nën kontrollin e pilotit në komandë, personi që kryen mbikëqyrjen e avionit duhet të konfirmojë, me nënshkrim dore ose një mënyrë ekuivalente, se ngarkesa dhe shpërndarja e saj janë në përputhje me dokumentacionin për peshën dhe balancimin, i cili është përcaktuar nga piloti në komandë. Piloti në komandë do të tregojë pranimin e tij/të saj me nënshkrim dore ose mënyrë tjetër.

(d) Operatori duhet të specifikojë procedurat për ndryshimet në minutat e fundit në lidhje me ngarkesën, për të siguruar se:

(1) çdo ndryshim në minutën e fundit, pas plotësimit të dokumentacionit për peshën dhe balancimin, përfshihet në dokumentet e planifikimit të fluturimit, të cilat përmbajnë dokumentacionin e peshës dhe balancimit;

(2) ndryshimi maksimal i lejuar në minutën e fundit, i cili lejohet në numrat e pasagjerëve ose ngarkesën e kontrollit është i specifikuar; dhe

(3) përgatitet dokumentacion i ri për peshën dhe balancimin nëse tejkalohet ky numër maksimal.

NCC.POL.111 Të dhënat për peshën, balancimin dhe dokumentimi — lehtësimet

Pavarësisht nga NCC.POL.110(a)(5), pozicioni i qendrës së rëndesës (CG) mund të mos jetë në dokumentacionin e peshës dhe balancimit, nëse shpërndarja e ngarkesës është në përputhje me një tabelë balancimi të parallogaritur ose nëse mund të tregohet se për operimet e planifikuara mund të sigurohet një balancim korrekt, cilado qoftë ngarkesa reale.

NCC.POL.115 Performanca — të përgjithshme

Piloti komandues do të operojë avionin nëse performanca është e përshtatshme për të qenë në përputhje me rregullat në fuqi për ajrin dhe të gjitha kufizimet e tjera që aplikohen në fluturim, në hapësirën ajrore ose në aerodrome, ose në vendndodhjet operuese që shfrytëzohen, duke marrë në konsideratë saktësinë skematike të të gjitha skemave dhe hartave të përdorura.

NCC.POL.120 Kufizimet e peshës në ngritje — avionët

Operatori duhet të sigurojë se:

(a) pesha e avionit në fillim të ngritjes nuk duhet të tejkalojë kufizimet e peshës:

(1) në ngritje, siç është e nevojshme sipas NCC.POL.125;

(2) gjatë rrugës, me një motor jofunksional (OEI) siç është e nevojshme sipas NCC.POL.130; dhe

(3) në ulje, siç është e nevojshme sipas NCC.POL.135;

(b) pesha në fillim të ngritjes nuk do të tejkalojë asnjëherë peshën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM për lartësinë e presionit të aerodromit të duhur në ngritje ose të vendndodhjes operuese, dhe nëse përdoret si parametër për të përcaktuar peshën maksimale të ngritjes, çdo kusht tjetër lokal atmosferik; dhe

(c) pesha e llogaritur për kohën e pritshme të uljes në aerodrom ose në vendndodhjen operuese të uljes së synuar në çdo aerodrom të destinuar alternativ, nuk duhet të tejkalojë asnjëherë peshën maksimale të uljes të specifikuar në AFM për lartësinë dhe presionin e duhur të lartësisë së atyre aerodromeve ose vendndodhjeve operuese, dhe nëse përdoret si parametër për të përcaktuar peshën maksimale të uljes, çdo kusht tjetër atmosferik në vend.

NCC.POL.125 Ngritja — avionët

(a) Kur përcakton peshën maksimale të ngritjes, piloti komandues do të marrë në konsideratë sa vijon:

(1) distanca e llogaritur e ngritjes nuk duhet të tejkalojë distancën e parrezikshme (jo më pak se 75 ft = 25m) me një distancë, duke mos tejkaluar gjysmën e rrugës së vrapimit për në ngritje;

(2) rruga e llogaritur për vrapim në ngritje nuk duhet të tejkalojë rrugën e disponueshme për ngritje;

(3) një vlerë e vetme V_1 duhet të përdoret për ndërprerjen e ngritjes apo vazhdimin e ngritjes, ku një V_1 është e specifikuar në AFM; dhe

(4) në një pistë të lagësht ose me papastërti, pesha në ngritje nuk duhet të tejkalojë atë të lejuar për një ngritje në një pistë të thatë në të njëjtat kushte.

(b) Përveç rastit të një avioni të pajisur me motorë turbohelikë dhe me peshë maksimale në ngritje 5700 kg ose më pak, në rastin e fikjes së motorit gjatë ngritjes, piloti (komandanti) duhet të sigurojë që avioni është në gjendje:

(1) të ndërpresë ngritjen dhe të ndalojë brenda distancës së nxitim-ndalimit të mundshëm ose mundësisë së pistës; ose

(2) të vazhdojë ngritjen duke kaluar mbi pengesat gjatë trajektore së fluturimit me një hapësirë

sigurie derisa avioni është në atë pozicion në përputhje me pikën NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Në rrugë - me një motor jofunksional – avionët

Piloti komandues duhet të sigurojë se në rast se një motor bëhet jofunksional në çfarëdo lloj pikë përgjatë rrugëkalimit, një avion me disa motorë do të mund të vazhdojë fluturimin drejt një aerodromi të përshtatshëm ose vendndodhjeje operuese pa fluturuar nën lartësinë minimale pa pengesa, në asnjë pikë.

NCC.POL.135 Ulja – avionët

Piloti komandues duhet të sigurojë se në çfarëdo aerodromi apo vendndodhje operuese, pas shmangies të të gjitha pengesave në trajektoren e afrimit me një tolerancë të sigurt, avioni do të mund të ulet në tokë dhe të ndalojë, ose një hidroplan mund të arrijë një shpejtësi të ulët të pranueshme, brenda distancës së pranueshme për ulje në tokë. Toleranca do të bëhet për variacionet e pritshme në mënyrën e afrimit dhe uljes në tokë, nëse kjo tolerancë nuk është bërë në programimin e të dhënave të performancës.

NËNPJESA D INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET SEKSIONI 1 Avionët

NCC.IDE.A.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me kërkesat në fuqi për vlefshmërinë ajrore, në qoftë se ato:

- (1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;
- (2) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.A.245;
- (3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.A.250; ose
- (4) janë të instaluar në avion.

(b) Pajisjet e mëposhtme, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si pajisje:

- (1) siguresat rezervë;
- (2) dritat e pavarura portative/portabël;
- (3) pajisje për matjen e saktë të kohës;
- (4) mbajtësi i hartave;
- (5) kutitë e ndihmës së shpejtë;
- (6) pajisjet e sinjalizimit dhe të mbijetesës;
- (7) spiranca detare dhe pajisjet për ankorim; dhe
- (8) pajisjet kufizuese për fëmijë.

(c) Instrumentet dhe pajisjet të cilat nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si edhe çdo pajisje tjetër, e cila nuk kërkohet nga anekse të tjera të aplikueshme, por janë të pranishme në fluturim, duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni që jepet nga këto instrumente, pajisje ose aksesore nuk do të shfrytëzohet nga ekuipazhi i fluturimit për të qenë në përputhje me aneksin I të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” ose NCC.IDE.A.245 dhe NCC.IDE.A.250; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të kenë ndikim në vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në rast të mosfeksionimeve ose të keqfeksionimeve.

(d) Instrumentet dhe pajisjet do të jenë në përdorim ose të arritshme nga vendi ku është ulur anëtari i ekuipazhit të fluturimit që synon t'i përdorë.

(e) Ato instrumente që përdoren nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të jenë të përcaktuara në mënyrë të tillë që të lejojnë anëtarin e ekuipazhit të fluturimit të shikojë treguesit që nga stacioni i tij/i saj, me devijimin minimal të shikimit nga pozicioni dhe linja e vizionit që ai/a jo ka normalisht kur shikon përpara përgjatë rrugëkalimit të fluturimit.

(f) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës do të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

NCC.IDE.A.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e avionit, njësitë e pajisjeve ose funksionet e kërkuara për fluturimin e synuar janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

- (a) avioni operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL) të operatorit;
- (b) operatori është miratuar nga AAC për të operuar avionin brenda kufizimeve të listës kryesore të

pajisjeve minimale (MMEL); ose

(c) avioni është subjekti një lejeje për fluturim, në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCC.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezervë

Avionët duhet të pajisen me siguresa elektrike rezervë, të klasifikimeve të nevojshme për mbrojtjen e plotë të qarkut, për zëvendësimin e atyre siguresave që lejohen të zëvendësohen në fluturim.

NCC.IDE.A.115 Dritat operative

Avionët që operojnë gjatë natës duhet të pajisen me:

- (a) një sistem dritash kundër përplasjes;
- (b) drita navigacioni/pozicionimi;
- (c) prozhektori për uljen në tokë;
- (d) ndriçim të furnizuar nga sistemi elektrik i avionit për të garantuar ndriçimin e duhur për të gjithë instrumentet dhe pajisjet kryesore për operimin e sigurt të avionit;
- (e) ndriçim të furnizuar nga sistemi elektrik i avionit për të garantuar ndriçim në të gjitha kabinat e pasagjerëve;
- (f) një dritë portabël/e lëvizshme, e pavarur, për secilin anëtar të ekuipazhit të nevojshëm; dhe
- (g) drita për të qenë në përputhje me Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, nëse avioni operon si hidroplan.

NCC.IDE.A.120 Operacionet vizuale VFR — instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse

(a) Avionët që operojnë sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës duhet të pajisen me pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

- (1) busull magnetike;
- (2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;
- (3) lartësimatës;
- (4) shpejtësimatës;
- (5) rrëshqitja; dhe
- (6) numri Maç kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit Maç.

(b) Avionët që operojnë sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC) mbi ujë dhe toka nuk duket akoma, ose sipas VMC natën, ose në kushtet kur avioni nuk mund të mbahet në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit, pa iu referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, do të jenë, përveç pikës

(a), të pajisur me:

- (1) mjetet matëse dhe treguese që vijojnë:
 - (i) instrumentin e kthesave dhe rrëshqitjes;
 - (ii) pozicionin;
 - (iii) shpejtësinë vertikale; dhe
 - (iv) drejtimin e stabilizuar;
- (2) një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm; dhe

(3) një pajisje për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit të shpejtësimatësit, i kërkuar nga pika (a)

(4) si pasojë e ngrirjes së tubit pito (marrësi i presionit të plotë të ajrit, dinamik dhe statik).

(c) Sa herë që duhen dy pilotë për të kryer operimin, atëherë duhet të jenë të disponueshme mjete të tjera shtesë të veçanta për të treguar sa vijon për pilotin e dytë:

- (1) presionin në lartësi,
- (2) shpejtësimatësi;
- (3) rrëshqitjen ose kthimin rrëshqitjen, si të jetë e aplikueshme;
- (4) pozicionin/qëndrimin, nëse aplikohen;
- (5) shpejtësinë vertikale, nëse aplikohet;
- (6) drejtimin e stabilizuar, nëse aplikohet; dhe
- (7) numrin Maç kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit Maç, nëse aplikohet.

NCC.IDE.A.125 Operacionet sipas IFR — instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse

Aeroplanët që operohen sipas IFR-së duhet të pajisen me:

- (a) një mjet për matjen dhe shfaqjen në mënyrë vizuale si më poshtë:
 - (1) busull magnetike;
 - (2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

- (3) lartësia e presionit;
- (4) shpejtësimatës;
- (5) shpejtësinë vertikale;
- (6) kthimin dhe rrëshqitjen;
- (7) qëndrimin/pozicionim;
- (8) drejtimin e stabilizuar;
- (9) temperatura e jashtme e ajrit; dhe
- (10) numrin Maç kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit Maç;

(b) Një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm.

(c) Sa herë që duhen dy pilotë për të kryer operacionin, atëherë duhet të jenë të disponueshme mjete të tjera shtesë të veçanta, për të treguar sa vijon për pilotin e dytë:

- (1) lartësimatësi;
- (2) shpejtësimatësi;
- (3) shpejtësinë vertikale;
- (4) kthimin dhe rrëshqitjen;
- (5) qëndrimin/pozicionim;
- (6) drejtimin e stabilizuar; dhe
- (7) numrin Maç kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit Maç, nëse aplikohet.

(d) Një pajisje për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit tregues të shpejtësisë së ajrit, i kërkuar nga pika (a) (4) dhe nga pika (c) (2), si pasojë e kondensimit ose ngricës.

(e) Një burim alternative presioni statik.

(f) Një mbajtës hartash në një pozicion lehtësisht të lexueshëm, i cili mund të ndriçohet për operacionet gjatë natës.

(g) Një mjet dytësor të pavarur matës dhe tregues të lartësisë; dhe

(h) një furnizim me energji të emergjencës, të pavarur nga sistemi kryesor elektrik, për qëllime të funksionimit dhe ndriçimit të një sistemi tregues pozicionimi për një periudhë minimale prej 30 minutash. Energjia e emergjencës do të jetë automatikisht operative pas mosfunksionimit total të sistemit kryesor elektrik dhe do të tregohet qartë në instrument se treguesi i pozicionit vihet në funksionim nga energjia e emergjencës.

NCC.IDE.A.130 Pajisjet shtesë për operacionet IFR me një pilot IFR

Avionët që operojnë me rregullat e fluturimit instrumental (IFR) me një pilot duhet të pajisen me një autopilot me të paktën funksionet e ruajtjes së lartësisë dhe drejtimit.

NCC.IDE.A.135 Sistemi paralajmërues i afrimit me terrenin (TAWS)

Avionët me motor me turbinë që kanë një MCTOM (peshë maksimale të certifikuar për ngritje) prej më shumë se 5 700 kg ose një MOPSC (konfigurim maksimal i ndenjësive funksionale për pasagjerë) prej më shumë se nëntë, do të pajisen me një që përmbush kërkesat për:

(a) pajisje të klasit A, siç specifikohet në një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve për të cilët është lëshuar një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (Cofa) ose

(b) pajisje të klasit A, siç specifikohet në një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve për të cilët është lëshuar një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (Cofa).

NCC.IDE.A.140 Sistemi i shmangies së goditjeve ajrore (ACAS)

Përveçse kur parashikohet ndryshe, avionët me motorë me turbinë me një MCTOM prej më shumë se 5 700 kg ose një MOPSC prej më shumë se 19 do të pajisen me ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Pajisjet zbuluese të motit në fluturim

Avionët e mëposhtëm do të kenë pajisje treguese/zbuluese të motit në fluturim, kur operojnë gjatë natës ose në Kushte Meteorologjike me Instrument (IMC) në zonat me stuhi ose kushte të tjera të motit, që mund të jenë të rrezikshme, të konsideruara si të zbulueshme nga pajisja zbuluese e motit, në fluturim, të cilat mund të ndodhin gjatë rrugëkalimit:

- (a) avionët e hermetizuar;
- (b) avionët e pahermetizuar, me një MCTOM prej më shumë se 5 700 kg; dhe
- (c) avionët e pahermetizuar, me një MOPSC prej më shumë se nëntë.

NCC.IDE.A.150 Pajisjet shtesë për operacionet në kushtet e ngrirjes gjatë natës

(a) Avionët që operojnë në kushte faktike ose të pritshme të ngricave gjatë natës do të pajisen me një pajisje për të ndriçuar ose për të zbuluar 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 performacës së tyre.

NCC.IDE.A.155 Sistemi i brendshëm telefonik i ekuipazhit të fluturimit

Avionët që operojnë me më shumë se një anëtar të ekuipazhit të fluturimit duhet të pajisen me një sistem të brendshëm telefonik të këtij ekuipazhi, që të përfshijë kufjet dhe mikrofonat për përdorim nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.A.160 Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotimit

(a) Avionët e mëposhtëm do të pajisen me një regjistruer zëri në kabinën e pilotimit (CVR):

(1) avionët me një MCTOM prej më shumë se 27000 kg dhe të emetuar fillimisht me një CofA individuale në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date; dhe

(2) avionët me një MCTOM prej më shumë se 2250 kg:

- (i) të certifikuar për funksionimin me një ekuipazh minimal me të paktën dy pilotë;
- (ii) të pajisur me motorë turboreaktivë ose me më shumë sesa një motor turbohelik; dhe
- (iii) për të cilët është lëshuar fillimisht një certifikatë tip në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date.

(b) CVR duhet të jetë në gjendje të mbajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën:

(1) 25 orët e mëparshme për aeroplanë me një MCTOM më shumë se 27 000 kg dhe së pari lëshuar me një CofA individuale në ose pas 1 janarit 2021; ose

(2) 2 orët e mëparshme në të gjitha rastet e tjera.

(c) CVR do të fillojë të regjistrojë të dhënat përpara se avioni të lëvizë me motorët e tij dhe do të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit, kur avioni të mos jetë më në gjendje për të lëvizur me motorët e tij.

(d) Krahas pikës (d), në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, CVR do të fillojë të regjistrojë sa më shpejt të jetë e mundur gjatë kontrolleve të kabinës së pilotit përpara se të ndizet motori në fillim të fluturimit deri në kontrollet e kabinës së pilotit, menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

(e) CVR do të ketë një pajisje për të ndihmuar në lokalizimin e tij në ujë.

(f) Nëse CVR nuk mund të vendoset, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja mund të vendoset, do të ketë një transmetues automatik të lokatorëve të emergjencës.

NCC.IDE.A.165 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

(a) Avionët me një MCTOM prej më shumë se 5700 kg dhe të emetuar fillimisht me një CofA individuale, në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date do të pajisen me një regjistruer të të dhënave të fluturimit (FDR), i cili përdor një metodë dixhitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe i cili ka një metodë të gatshme të marrjes të të dhënave nga regjistrimet.

(b) FDR do të regjistrojë parametrat e nevojshëm për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit të avionit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit dhe konfigurimin e pajisjeve të tërheqjes dhe ngritjes, si dhe të mund të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët paraardhëse.

(c) Të dhënat duhet të merren nga burimet e avionit, të cilat mundësojnë lidhjen e saktë me informacionin që i tregohet ekuipazhit të fluturimit.

(d) FDR do të fillojë regjistrimin e të dhënave përpara se avioni të mund të lëvizë me fuqinë e tij dhe do të ndalojë pasi avioni të mos jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij dhe të ndalojë plotësisht.

(e) Nëse FDR nuk mund të vendoset, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR është i disponueshëm, ai duhet të ketë një transmetues automatik të lokatorit të emergjencës.

NCC.IDE.A.170 Të dhënat e linkut të regjistrimit

(a) Avionët e emetuar fillimisht me një CofA individuale në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date, të cilët kanë kapacitetin që të operojnë komunikimet e lidhjes së të dhënave dhe që duhet të pajisen me një CVR, do të regjistrojnë, aty ku është e aplikueshme:

(1) mesazhet komunikuese të lidhjes së të dhënave që lidhen me komunikimet ATS për dhe nga avioni, duke përfshirë mesazhet që zbatohen në aplikimet e mëposhtme:

- (i) fillimi i lidhjes së të dhënave;
- (ii) komunikimi kontrollor — pilot;
- (iii) mbikëqyrja e adresuar;
- (iv) informacioni i fluturimit;

(v) për sa kohë të jetë e praktikueshme, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, mbikëqyrja e transmetimit të mjetit fluturues;

(vi) për sa kohë të jetë e praktikueshme, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, kontrolli i të dhënave operuese të avionit;

(vii) për sa kohë të jetë e praktikueshme, duke marrë parasysh strukturën e sistemit, grafikët;

(2) informacioni që mundëson lidhjen me të gjitha regjistrimet përkatëse që lidhen me komunikimet e lidhjes së të dhënave dhe të ruajtura veçmas nga avioni; dhe

(3) informacioni për kohën dhe prioritetin e mesazheve të komunikimit të lidhjes së të dhënave, duke marrë në konsideratë strukturën e sistemit.

(b) Regjistruesi do të përdorë një metodë dixhitale për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave dhe informacionin, dhe një metodë për marrjen e të dhënave. Metoda regjistruese do të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

(c) Regjistruesi duhet t'i ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje, siç parashtrohet për CVR-të në NCC.IDE.A.160.

(d) Nëse regjistruesi nuk mund të vendoset, ai do të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi mund të vendoset, do të ketë një transmetues automatik të lokacionit të emergjencës.

(e) Kërkesat e aplikueshme për logjikën e fillimit dhe ndalimit të regjistruesit janë të njëjta me kërkesat e aplikueshme për logjikën e fillimit dhe ndalimit të CVR-së që përfshihet në NCC.IDE.A.160 (d) dhe (e).

NCC.IDE.A.175 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe të zërave në kabinën e pilotit

Përputhja me kriteret CVR dhe kriteret FDR mund të arrihet nga:

(a) një regjistrues për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e avionëve që duhet të pajisen me një CVR dhe një FDR; ose

(b) dy regjistrues për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit, nëse avionët duhet të pajisen me një CVR dhe një FDR.

NCC.IDE.A.180 Ndenjëset, rripat e sigurimit të ndenjëses, sistemet kufizuese dhe pajisjet kufizuese për fëmijët

(a) Avionët do të pajisen me:

(1) një ndenjëse ose krevat për çdo person në bord, i cili është 24 muajsh ose më shumë;

(2) një rrip sigurimi për çdo ndenjëse pasagjeri dhe rripa kufizues për çdo ndenjëse/krevat;

(3) një pajisje kufizuese për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muajsh;

(4) një rrip sigurimi me sistem kufizues për pjesën e sipërme të bustit, e cila përmban një pajisje që do të mbajë automatikisht trupin e pasagjerëve në rast të frenimit të shpejtë:

(i) në secilën ndenjëse të ekuipazhit të fluturimit dhe në çdo ndenjëse pranë ndenjëses së pilotit; dhe

(ii) në secilën ndenjëse të vëzhguesit që ndodhet në kabinën e ekuipazhit të fluturimit dhe;

(5) një rrip sigurimi me sistem kufizues për pjesën e sipërme të bustit në secilën sedilje për minimumin e nevojshëm të ekuipazhit të kabinës, në rastin e avionëve të pajisur për herë të parë me një CofA individuale pas 31 dhjetorit 1980.

NCC.IDE.A.185 Sinjalistika për lidhjen e rripit të sigurimit dhe ndalimin e duhanit

Avionët në të cilët jo të gjitha vendet e pasagjerëve janë të dukshme nga vendet e ekuipazhit të fluturimit 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.

NCC.IDE.A.190 Kutia e ndihmës së shpejtë

Avionët duhet të pajisen me kuti të ndihmës së shpejtë, në përputhje me tabelën 1.

Tabela 1
Numri i nevojshëm i kutive të ndihmës së shpejtë

Numri i ndenjëseve të vendosura për pasagjerët	Numri i nevojshëm i kutive të ndihmës së shpejtë
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

(1) lehtësisht e arritshme për përdorim;

(2) e përditësuar.

NCC.IDE.A.195 Oksigjeni shtesë – avionët e hermetizuar

(a) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësi të tilla fluturimi ku është i nevojshëm furnizimi me oksigjen në përputhje me pikën (b) duhet të kenë pajisje me oksigjen që të mund të ruajnë dhe të shpërndajnë oksigjenin.

(b) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat lartësia e presionit në kabinat e pasagjerëve është mbi 10000 ft, do të mbajnë oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje, për të furnizuar:

(1) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe:

(i) 100% të pasagjerëve për çdo periudhë kur lartësia e presionit të kabinës tejkalon 15000 ft, po në asnjë rast më pak sesa 10 minuta furnizim;

(ii) të paktën 30% e pasagjerëve, për çdo periudhë kur, në rast të humbjes së presionit dhe duke marrë në konsideratë rrethanat e fluturimit, lartësia e presionit në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 14000 ft dhe 15000 ft; dhe

(iii) të paktën 10% e pasagjerëve për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta, kur lartësia e presionit në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 10000 ft dhe 14000 ft;

(2) të gjithë personat në bord në kabinën e pasagjerëve, për jo më pak sesa 10 minuta, në rastin e avionëve që operojnë në lartësi presioni mbi 25000 ft, ose që operojnë nën atë lartësi, por në kushte që nuk do t'i lejojnë ata të zbresin në mënyrë të sigurt në një lartësi presioni prej 13000 ft brenda 4 minutave.

(c) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi 25000 ft, do të jenë gjithashtu të pajisur me:

(1) një pajisje për të dhënë një tregues paralajmërimi për ekuipazhin e fluturimit në lidhje me çdo humbje presioni; dhe

(2) maska të shpejta për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.A.200 Oksigjeni shtesë — avionët e pahermetizuar

(a) Avionët e pahermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi kur furnizimi me oksigjen është i nevojshëm në përputhje me pikën (b), do të pajisen me aparate për ruajtjen dhe shpërndarjen e oksigjenit të nevojshëm.

(b) Avionët e pahermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat lartësia e presionit në kabinat e pasagjerëve është mbi 10000 ft do të mbartin oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje, për të furnizuar:

(1) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe të paktën 10% të pasagjerëve për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta, kur lartësia e presionit në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 10000 ft dhe 13000 ft; dhe

(2) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për çdo periudhë kur lartësia e presionit në kabinën e pasagjerëve do të jetë mbi 13000 ft.

NCC.IDE.A.205 Zjarrfikëset e dorës

(a) Avionët duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikëse dore:

(1) në kabinën e ekuipazhit të fluturimit; dhe

(2) në çdo kabinë pasagjeri që është veçmas nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, me përjashtim të rasteve nëse kabina është lehtësisht e arritshme për ekuipazhin e fluturimit.

(b) Tipi dhe sasia e preparatit kimik shues për zjarrfikëset e nevojshme duhet të jenë të përshtatshme për tipin e zjarrit që mund të ndodhë në pjesën ku mendohet të përdoret dhe të minimizojë rrezikun e përqendrimit të gazit toksik për personat në kabinë.

NCC.IDE.A.206 Sëpata dhe leva për thyerje

(a) Avionët me një MCTOM më të madhe se 5700 kg ose me një MOPSC prej më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me të paktën një sëpatë thyerjeje dhe levë dhe ato duhet të vendosen në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

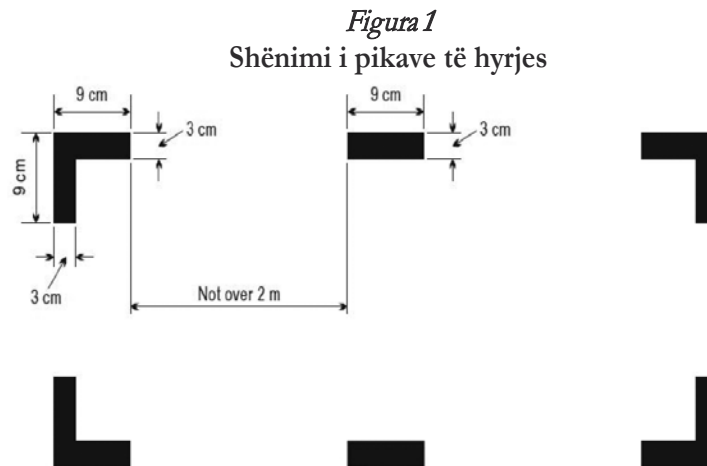
(b) Në rastin e avionëve me një MOPSC prej më shumë se 200 pasagjerë, duhet të instalohet një sëpatë dhe një levë shtesë në zonën më të largët ose pranë saj.

(c) Sëpata dhe leva e ndodhur në kabinën e pasagjerëve duhet të jenë të padukshme për pasagjerët.

NCC.IDE.A.210 Pikturimi i pikave të hyrjes (nga jashtë – brenda)

Nëse hapësirat në trupin e avionit që janë të përshtatshme për hyrje nga ana e ekuipazhit të shpëtimit

në një emergjencë janë të shënuara, ato duhet të shënohen siç tregohet në figurën 1.



(a) Avionët duhet të jenë të pajisur me:

(1) Një ELT i çdo tipi ose një lokalizim i avionit do të thotë përmbushjen e kërkesës së aneksit IV (pjesa CAT), CAT.GEN.MPA.210, kur është lëshuar së pari me një CofA individuale para ose para 1 korrik 2008;

(2) Një ELT automatike ose një lokalizim avioni do të thotë përmbushja e kërkesës së aneksit IV (pjesa CAT), CAT.GEN.MPA.210, kur është lëshuar së pari me një CofA individuale pas 1 korrikut 2008.

(b) ELTs të çdo lloji duhet të jenë në gjendje të transmetojnë njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

NCC.IDE.A.215 Transmetuesi i vendndodhjes gjatë emergjencës (ELT)

(a) ELT-të e çfarëdo lloji tipi duhet të transmetojnë në të njëjtën kohë në 12.5 MHz dhe 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Fluturimi mbi ujë

(a) Avionët e mëposhtëm duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose pajisje noti/pluskimi në ujë të ngjashme, për secilin person në bord më të vogël se 24 muajsh, i vendosur në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë:

(1) avionët që operojnë mbi ujë në një distancë prej më shumë se 50 NM nga bregu ose kur ngrihen/ulen në një aerodrom ku trajektorja e ngritjes apo përafrimit kalon mbi ujë dhe ku ekziston probabilitet 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 ndriçimi elektrik me qëllim lehtësimin e vendndodhjes së personave.

(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 manovrimit; dhe

(2) pajisje për sinjale zanore, siç parashtrihen në Rregulloren Ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, aty ku është e aplikueshme.

(d) Piloti komandues i një avioni që operon në një distancë larg nga toka kur një ulje emergjente është ndoshta më e mundshme sesa ajo që i korrespondon 30 minutave me shpejtësi normale, ose 50 NM, cilado qoftë më pak, do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e avionit në rast të një uljeje emergjente në ujë, bazuar në:

(1) pajisjet për lëshimin e sinjaleve të alarmit;

(2) gomoneve të shpëtimit 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 emergjencë; dhe

(3) pajisje shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë, në bazë të fluturimit që do të kryhet.

NCC.IDE.A.230 Pajisjet e mbijetesës

(a) Avionët që operojnë mbi hapësira në të cilat operacionet e kërkimit dhe operacionet e 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 itinerarin e fluturimit duke llogaritur numrin e personave në bord.

(b) Pajisjet shtesë për mbijetesë të specifikuara në pikën (a)(3) nuk janë të nevojshme të mbarten kur avioni:

(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 me një motor jofunksional (OEI) me shpejtësi të zakonshme lundrimi për avionët që vazhdojnë fluturimin drejt një aerodromi, me një motor në gjendje kritike dhe që ndërpret funksionimin në çfarëdo pikë përgjatë rrugës apo drejtimeve të planifikuara të devijimit; ose

(ii) 30 minuta me shpejtësi të zakonshme lundrimi për të gjithë avionët e tjerë.

(2) qëndron brenda një distance jo më të madhe se ajo që i korrespondon një kohe prej 90 minutash me shpejtësi të zakonshme lundrimi nga një zonë e përshtatshme për kryerjen e uljeve të emergjencës për avionët e certifikuar në bazë të standardit të aplikueshëm të vlefshmërisë ajrore.

NCC.IDE.A.240 Kufjet

(a) Avionët 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 ekuipazhit të fluturimit.

(b) Avionët 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 nevojshëm të ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.A.245 Pajisjet për komunikimin me radio

(a) Avionët që operojnë sipas IFR ose natën, ose kur është e nevojshme sipas kritereve të aplikueshme të hapësirës ajrore, duhet të pajisen me mjete të komunikimit me radio, të cilat, në kushte normale të transmetimit me radio:

(1) do të zhvillojnë komunikime të dyanshme për qëllime të kontrollit të aerodromit;

(2) do të marrin informacione meteorologjike në çdo kohë gjatë fluturimit;

(3) do të kryejnë komunikime të dyanshme në çdo kohë gjatë fluturimit me ato stacione aeronautike edhe në ato frekuenca që janë përcaktuar nga autoriteti përkatës; dhe

(4) do të ofrojnë komunikime mbi frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

(b) Kur duhet më shumë sesa një njësi pajisje komunikimi, secila do të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat deri në atë masë që një mosfunksionim në këdo prej tyre të mos rezultojë në mosfunksionimin e tjetrës.

NCC.IDE.A.250 Pajisjet navigacionale

(a) Avionët duhet të pajisen me pajisje navigacionale që do t'u mundësojnë atyre të procedojnë në përputhje me:

(1) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe

(2) kriteret e aplikueshme të hapësirës ajrore.

(b) Avionët duhet të kenë pajisje navigacionale të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten, do të lejojnë navigacionin e sigurt në përputhje me pikën (a), ose një veprim rezervë të duhur, për t'u kryer në mënyrë të sigurt.

(c) Avionët që operojnë në fluturime, të cilat synohen që të ulen sipas IMC, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar udhëzime drejt një pike nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje do të ofrojë udhëzime për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC dhe për çdo aerodrom alternativ të përcaktuar.

(d) Për operimet PBN, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikatës së vlefshmërisë ajrore për specifikimin e duhur të lundrimit.

NCC.IDE.A.255 Transponderi

Avionët 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 itinerarin ku do fluturohet.

NCC.IDE.A.260 Menaxhimi i të dhënave të navigimit elektronik

(a) Operatori duhet të përdorë vetëm produktet e të dhënave elektronike navigacionale, të cilat mbështesin aplikimin e navigimit në përputhje me standardet e integritetit, të cilat janë në përputhje me përdorimin e synuar të të dhënave.

(b) Kur produktet e të dhënave elektronike navigacionale mbështesin një aplikim navigimi të nevojshëm për një operacion në të cilin aneksi V (pjesa-SPA) të udhëzimit të ministrit nr. 151, datë

9.4.2014, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore” kërkon një miratim, operatori duhet t’i demonstrojë autoritetit kompetent që procesi i aplikuar, si dhe të dhënat përfundimtare përputhen me standardet e integritetit që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

(c) Operatori duhet të mbikëqyrë në mënyrë të vazhdueshme integritetin e procesit, si dhe të produkteve, ose në mënyrë të drejtpërdrejtë, 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 tek të gjithë avionët që i kërkojnë ato.

Seksioni 2 Helikopterët

NCC.IDE.H.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me kërkesat në fuqi për vlefshmërinë ajrore, në qoftë se ato:

- (1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;
- (2) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.H.190;
- (3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.H.195; ose
- (4) janë të instaluar në helikopter.

(b) Pajisjet që vijnë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si pajisje:

- (1) dritat e pavarura portative;
- (2) pajisje për matjen e saktë të kohës;
- (3) mbajtës hartash;
- (4) kutia e ndihmës së shpejtë;
- (5) mjete për mbijetesë dhe sinjalizim;
- (6) spiranca dhe mjete për ankorim, lundrim; dhe
- (7) pajisje kufizimi për fëmijët.

(c) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si dhe të gjitha pajisjet e tjera që nuk kërkohen nga anekset e tjera të aplikueshme, por që janë të pranishme (mbahen) në fluturim, duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni i dhënë nga këto instrumente, mjete apo aksesore nuk duhet të përdoret nga ekuipazhi i fluturimit për të qenë në përputhje me aneksin 1 sipas udhëzimit të Ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” ose NCO.IDE.H.190 dhe NCO.IDE.H.195; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë mbi vlefshmërinë ajrore të helikopterit, as në rastet e mosfunksionimit apo keqfunksionimit.

(d) Instrumentet dhe pajisjet do të funksionojnë dhe do të jenë lehtësisht të arritshme nga pozicioni ku është ulur anëtar i ekuipazhit të fluturimit që synon ta përdorë atë.

(e) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

(f) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

NCC.IDE.H.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë nëse ndonjë nga instrumentet, pajisjet apo funksionet e helikopterit, që janë të domosdoshme për kryerjen e fluturimit në fjalë, janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

(a) helikopteri përdoret në përputhje me listën minimale të pajisjeve të operatorit (MEL), nëse ka një të tillë; ose

(b) helikopteri është subjekti i një leje për fluturim, të lëshuar në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore;

(c) helikopteri është subjekt i një lejeje për fluturim në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCC.IDE.H.115 Dritat operative

Helikopterët që operojnë gjatë natës duhet të pajisen me:

- (a) një sistem ndriçimi kundër përplasjes;
- (b) drita për navigim/pozicionim;

- (c) një prozhektor të uljes në tokë;
- (d) drita, nga burim ushqimi nga sistemi elektrik i helikopterit për sigurimin e ndriçimit të përshtatshëm për të gjithë instrumentet, si dhe për pajisjet kryesore për operimin e sigurt të helikopterit;
- (e) drita të furnizuara nga sistemi elektrik i helikopterit për të siguruar ndriçim për të gjitha kabinat e pasagjerëve;
- (f) një dritë portative të pavarur për secilin nga anëtarët e ekuipazhit fluturues, kur janë të ulur në pozicionet e tyre; dhe
- (g) drita konform Rregullores Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, në qoftë se helikopteri është amfib.

NCC.IDE.H.120 Operacionet sipas VFR gjatë ditës - instrumentet e fluturimit dhe navigimit, si dhe pajisjet shoqëruese

(a) Helikopterët që operojnë sipas VFR gjatë ditës duhet të kenë pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

- (1) drejtimin magnetik;
- (2) kohën në orë, minuta dhe sekonda;
- (3) lartësimatësi sipas presionit;
- (4) treguesin e shpejtësisë; dhe
- (5) treguesin e rrëshqitjes.

(b) Helikopterët që operojnë sipas VMC mbi ujë dhe pa shikueshmëri nga toka, ose sipas VMC gjatë natës, ose kur shikimi është më pak se sa 1500 m, ose në kushte ku helikopteri nuk mund të mbahet në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit, pa iu referuar një apo më shumë instrumenteve shtesë, do të pajiset, krahas pikës (a), me:

(1) pajisje matëse dhe treguese për sa vijon:

- (i) pozicionin;
- (ii) shpejtësinë vertikale; dhe
- (iii) drejtimin e stabilizuar;

(2) një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit është jashtë funksionimit.

(3) një pajisje për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër, e nevojshme sipas pikës (a)(4), si pasojë e procesit të kondensimit apo ngrirjes.

(c) Sa herë që duhen dy pilotë për të kryer operacionin, atëherë duhet të jetë i disponueshëm një mjet tjetër shtesë i veçantë për të treguar sa vijon për pilotin e dytë:

- (1) presionin në lartësi;
- (2) shpejtësinë e treguar të ajrit;
- (3) rrëshqitjen;
- (4) pozicionin, nëse është e aplikueshme;
- (5) shpejtësinë vertikale, nëse është e aplikueshme; dhe
- (6) drejtimin e stabilizuar, nëse është e aplikueshme.

NCC.IDE.H.125 Operacionet sipas IFR — instrumentet e fluturimit dhe navigimit, si dhe pajisjet shtesë

Helikopterët që operojnë sipas IFR duhet të kenë pajisjet e mëposhtme:

(a) Instrumentet për matjen dhe tregimin e të dhënave të mëposhtme:

- (1) orientimit magnetik;
- (2) kohës në orë, minuta dhe sekonda;
- (3) presionin e lartësisë;
- (4) shpejtësimatësi;
- (5) shpejtësinë vertikale;
- (6) rrëshqitjen;
- (7) pozicionin;
- (8) drejtimin e stabilizuar; dhe
- (9) temperaturën e ajrit jashtë;

(b) Një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm.

Sa herë që duhen dy pilotë për të kryer operacionin, atëherë duhet të jetë i disponueshëm një mjet tjetër shtesë i veçantë për të treguar sa vijon për pilotin e dytë:

- (1) presionin në lartësi;
- (2) shpejtësinë e treguar të ajrit;

- (3) shpejtësinë vertikale; dhe
- (4) rrëshqitjen;
- (5) pozicionin/qëndrimin; dhe
- (6) drejtimin e stabilizuar;

(d) Një pajisje për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër, e nevojshme sipas (a)(4) dhe (c)(2), si pasojë e procesit të kondensimit apo ngrirjes.

(e) Një burim alternativ i presionit statik.

(f) Një mbajtës hartash në një pozicion lehtësisht të lexueshëm, i cili mund të ndriçohet për operacionet gjatë natës; dhe

(g) Një pajisje shtesë matëse dhe treguese e pozicionit si instrument *standby*.

NCC.IDE.H.130 Pajisje shtesë për operacionin me një pilot të vetëm sipas IFR

Helikopterët me një pilot që operojnë sipas IFR duhet të pajisen me një autopilot me të paktën ruajtjen e lartësisë dhe të drejtimit.

NCC.IDE.H.145 Pajisje për zbulimin e motit në ajër

Helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë dhe që operojnë sipas IFR ose gjatë natës duhet të pajisen me një aparaturë të zbulimit të motit gjatë fluturimit në rastet kur raportet meteorologjike tregojnë se stuhi me vetëtimë apo kushte të tjera atmosferike potencialisht të rrezikshme, të zbuluara nga pajisjet meteorologjike të kushteve atmosferike, mund të jenë të pritshme gjatë rrugëkalimit të fluturimit.

NCC.IDE.H.150 Pajisje shtesë për operacionet në kushtet e ngricës gjatë natës

(a) Helikopterët që operojnë në kushte ngrice të pritshme ose faktike do të pajisen me një mjet për të ndriçuar ose zbuluar formimin e akullit.

(b) Mjetet për të ndriçuar formimin e akullit nuk do të shkaktojnë ndriçim ose reflektim që do t'u krijonte pengesa pjesëtarëve të ekuipazhit në performancën e detyrave të tyre.

NCC.IDE.H.155 Sistemi i komunikimit me interfon i ekuipazhit të fluturimit

Helikopterët që operojnë me më shumë se një anëtar ekuipazhi të fluturimit duhet të pajisen me një sistem komunikimi telefonik të brendshëm për ekuipazhin e fluturimit, përfshirë kufjet dhe mikrofonët për përdorim nga ana e të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.H.160 Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit

(a) Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 7000 kg dhe të lëshuar për herë të parë me një CofA individuale në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date, do të pajisen me një CVR.

(b) CVR duhet të jetë në gjendje të ruajë të gjitha të dhënat e regjistruara të paktën gjatë 2 orëve paraardhëse.

(c) CVR duhet të regjistrojë duke iu referuar një afati kohor:

(1) komunikimet zanore të transmetuara nga ose të marra me radio në kabinën e ekuipazhit të fluturimit;

(2) komunikimet zanore të anëtarëve të ekuipazhit duke përdorur sistemin e komunikimit me telefon të brendshëm dhe sistemin e lajmërimit me megafon publik, nëse është i instaluar;

(3) mjedisin përreth kabinës së ekuipazhit të fluturimit, përfshi, pa ndërprerje, sinjalet audio të marra nga secili prej mikrofonëve të ekuipazhit; dhe

(4) sinjalet zanore ose audio që identifikojnë aparaturat ndihmëse të navigimit ose afrimit të përfshira në kufje ose në mikrofon.

(d) 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 mund të lëvizë më me fuqinë e vet.

(e) Gjithashtu, përveç pikës (d), në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, CVR duhet të nisë regjistrimin sa më shpejt gjatë kontrolleve të kabinës së pilotimit përpara se motori të fillojë të punojë në fillim të fluturimit deri në momentin e kontrolleve të kabinës, menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

NCC.IDE.H.165 Rregjistruesi i të dhënave të fluturimit

(a) Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 3175 kg dhe të pajisur për herë të parë me një CofA individuale, në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date, do të pajisen gjithashtu me një FDR që përdor një metodë dixhitale të regjistrimit dhe të ruajtjes së të dhënave për të cilat një metodë e gatshme e nxjerrjes së të dhënave nga mjedisi i regjistrimit të jetë në dispozicion.

(b) FDR do të regjistrojë parametrat e nevojshëm për të përcaktuar saktësisht rrugëkalimin e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit, operimin dhe konfigurimin dhe aftësinë për të mbajtur të dhënat e regjistruara për të paktën 10 orët paraardhëse.

(c) Të dhënat duhet të merren nga burime të helikopterit që mundësojnë lidhje të sakta me informacionin që i jepet ekuipazhit të fluturimit.

(d) FDR do të fillojë automatikisht të regjistrojë të dhënat përpara se helikopteri të mund të lëvizë me fuqinë e tij dhe të ndalojë automatikisht pasi helikopteri të mos mund të lëvizë më me fuqinë e tij.

NCC.IDE.H.170 Regjistrimi i linkut të të dhënave

(a) Helikopterët që janë pajisur për herë të parë me një certifikatë individuale CofA në datën 1 janar 2016 ose pas kësaj date, të cilët kanë kapacitetin për të operuar komunikimet e lidhjes së të dhënave dhe që duhet të pajisen me një CVR, do të regjistrojnë në një regjistruar, ku të jenë të aplikueshme:

(1) mesazhet për komunikimin e lidhjes së të dhënave për sa i takon komunikimeve ATS për dhe nga helikopteri, duke përfshirë mesazhet që aplikohen në funksionet e mëposhtme:

(i) fillimi i lidhjes së të dhënave;

(ii) komunikimi kontrollor-pilot;

(iii) survejimi i adresuar;

(iv) informacioni i fluturimit;

(v) për sa kohë që është e mundur, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, mbikëqyrja e transmetimit të mjetit fluturues;

(vi) për sa kohë që është e mundur, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, të dhënat e kontrollit operacional të mjetit fluturues; dhe

(vii) për sa kohë që është e mundur, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, grafikët;

(2) informacionin që mundëson lidhjen me çdo regjistrim të dhënash përkatëse shoqëruese me komunikimin e lidhjes së të dhënave dhe të ruajtur veçmas nga helikopteri; dhe

(3) informacionin mbi kohën dhe prioritetin e mesazheve të komunikimit të lidhjes së të dhënave, duke marrë parasysh strukturën e sistemit.

(b) Regjistruar do të përdorë një metodë dixhitale për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave dhe informacione dhe një metodë për nxjerrjen lehtësisht të të dhënave, që ato të jenë të disponueshme. Metoda e regjistrimit duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

(c) Regjistruar duhet të jetë në gjendje të marrë të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje, siç parashtrohet për CVR-të në NCC.IDE.H.160.

(d) Regjistruar duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në lokalizimin e tij në ujë.

(e) Kërkesat e aplikueshme në logjikën e fillimit dhe ndalimit të regjistruarit janë të njëjta si kërkesat e aplikueshme në logjikën e fillimit dhe ndalimit të CVR-së që përmbahen në NCC.IDE.H.160 (d) dhe (e).

NCC.IDE.H.175 Regjistruar i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotit

Pajtuueshmëria me kërkesat e CVR-së dhe FDR-së mund të arrihet duke mbartur një regjistruar të kombinuar.

NCC.IDE.H.175 Regjistruar i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotit

Pajtuueshmëria me kërkesat e CVR-së dhe FDR-së mund të arrihet duke mbartur një regjistruar të kombinuar.

NCC.IDE.H.180 Ndenjëset, rripat e sigurimit, sistemet e kufizimit dhe pajisjet kufizuese për fëmijë

(a) Helikopterët do të jenë të pajisur me:

(1) një ndenjëse apo shtrat për çdo person në bord të moshës 24 muaj ose më shumë;

(2) një rrip sigurimi në secilën sedilje pasagjeri dhe rripa kufizimi për secilin shtrat;

(3) për helikopterët e lëshuar për herë të parë me një CofA individuale pas datës 31 dhjetor 2012, një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem kufizimi për pjesën e sipërme të bustit, për përdorim në çdo ndenjëse pasagjeri për secilin pasagjer të moshës 24 muaj ose më shumë;

(4) një pajisje kufizimi për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muaj;

(5) një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem kufizimi për pjesën e sipërme të bustit, duke inkorporuar një pajisje që do të kufizojë automatikisht bustin e personit, në rast të ngadalësimit/frenimit të shpejtë në çdo ndenjëse të ekuipazhit të fluturimit;

(6) një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem kufizimi për pjesën e sipërme të bustit në çdo ndenjëse për minimumin e duhur të ekuipazhit të kabinës, në rastin e helikopterëve të pajisur për herë të parë me një CofA individuale pas 31 dhjetorit 1980.

(b) Një rrip sigurimi me sistem kufizimi të pjesës së sipërme të bustit:

(1) do të ketë vetëm një pikë hapjeje/ zbrërthimi; dhe

(2) në ndenjëset e ekuipazhit të fluturimit dhe në ndenjëset për ekuipazhin minimal të duhur të kabinës të përfshijë dy rripat e shpatullës dhe një rrip në ndenjësë që mund të përdoret në mënyrë të pavarur.

NCC.IDE.H.185 Lidhja e rripit të sigurimit dhe simbolet për ndalimin e duhanit

Helikopterët në të cilët jo të gjitha ndenjëset e pasagjerëve janë të dukshme nga pozicioni/vendi (et) e 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.

NCC.IDE.H.190 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një kuti të ndihmës së shpejtë.

(b) Kutitë e ndihmës së shpejtë duhet të jenë:

(1) lehtësisht të arritshme për përdorim;

(2) të përditësuara.

NCC.IDE.H.200 Oksigjeni shtesë — helikopterët e pahermetizuar

(a) Helikopterët e pahermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi kur furnizimi me oksigjen është i nevojshëm në përputhje me pikën (b), do të pajisen me aparate për ruajtjen dhe shpërndarjen e oksigjenit të nevojshëm.

(b) Avionët e pahermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat lartësia e presionit në kabinat e pasagjerëve është mbi 10 000 ft, do të mbajnë oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje, për të furnizuar:

(1) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe të paktën 10% të pasagjerëve për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta, kur lartësia e presionit në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

(2) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për çdo periudhë kur lartësia e presionit në kabinën e pasagjerëve do të jetë mbi 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Zjarrfikëset e dorës

(a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një zjarrfikëse dore:

(1) në kabinën e ekuipazhit të fluturimit; dhe

(2) në çdo kabinë pasagjeri që është veç nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, me përjashtim të rasteve nëse kabina është lehtësisht e arritshme për ekuipazhin e fluturimit.

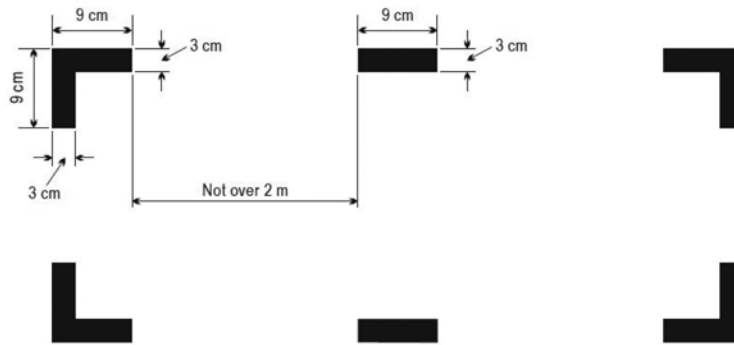
(b) Lloji dhe sasia e preparatit kimikshues për fikset e nevojshme të zjarrit do të jetë e përshtatshme për llojin e zjarrit që mund të ndodhë në kabinën ku synohet të përdoret zjarrfikësja dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në kabinat ku ka persona.

NCC.IDE.H.210 Vijëzimi i pikave të hyrjes nga jashtë (në rast emergjence)

Nëse në trupin e helikopterit janë vijëzuar pika për hyrje emergjente për ekuipazhet/skuadrat e shpëtimit, zona të tilla do të shënohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1

Vijëzimi i pikave të hyrjes emergjente



NCC.IDE.H.215 Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT)

(a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një ELT automatike.

(b) Helikopterët që operojnë në një fluturim mbi ujë në mbështetje të operacioneve 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 fluturimi me shpejtësi normale fluturimi, ku në rast të mosfunksionimit kritik të motorit të helikopterit, helikopteri mund të ruajë fluturimin në nivel, duhet të jenë të pajisur me një ELT automatike (ELT(AD)).

(c) Një ELT e çfarëdo lloji duhet të transmetojë njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Jelekët e 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 shtrati i personit, i cili synon ta përdorë, kur:

(1) operon në një fluturim mbi ujë në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale fluturimi, ku në rast të mosfunksionimit kritik të motorit të helikopterit, helikopteri mund të ruajë fluturimin në nivel;

(2) operon në fluturime mbi ujë më larg se distanca larg tokës e përcaktuar për fluturime mbi ujë, ku në rast të mosfunksionimit kritik të motorit të helikopterit, helikopteri nuk mund të ruajë fluturim të qëndrueshëm në nivel; ose

(3) ngritja ose ulja në një aerodrom, ose vendndodhje operuese, kur rruga e ngritjes ose e afrimit është mbi ujë.

(b) Çdo jelek shpëtimi apo pajisje individuale ekuivalente lundrimi duhet të jetë e pajisur me një mjet ndriçimi elektrik për qëllim të lehtësimit të vendndodhjes së personave.

NCC.IDE.H.226 Kostumet e mbijetesës për ekuipazhin

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të veshë një kostum mbijetese kur:

(a) operon në një fluturim mbi ujë në mbështetje të operacioneve 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 fluturimi me shpejtësi normale fluturimi, ku në rast të mosfunksionimit kritik të motorit të helikopterit, helikopteri mund të ruajë qëndrueshmërinë në fluturim, dhe kur:

(1) raporti i motit apo parashikimet në dispozicion të komandantit tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10 °C gjatë fluturimit; ose

(2) kur koha e parashikuar e shpëtimit tejkalon kohën e parashikuar për mbijetesë; ose

(b) kur përcaktohet nga piloti komandues, bazuar në një vlerësim risku, duke marrë në konsideratë kushtet e mëposhtme:

(1) fluturimet mbi ujë përtej distancës së vetërrotullimit të helikës ose distancën e një uljeje të detyruar nga toka, ku në rastin e mosfunksionimit kritik të një motori, helikopteri nuk mund të ruajë fluturimin horizontal; dhe

(2) raporti ose parashikimet e motit të disponueshme për pilotin komandues tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak sesa plus 10 °C gjatë fluturimit.

NCC.IDE.H.227 Varkat e shpëtimit, ELT-të e mbijetesës dhe pajisjet e mbijetesës në fluturime të gjata mbi ujë

Helikopterët që operojnë:

(a) në një fluturim mbi ujë me një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me një shpejtësi fluturimi/në regjim ekonomik, ku në rast të mosfunksionimit kritik të motorit të helikopterit, helikopteri mund të ruajë fluturimin horizontal, ose

(b) në një fluturim mbi ujë me një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 3 minuta kohë fluturimi me një shpejtësi normale fluturimi/në regjim ekonomik, ku në rast të mosfunksionimit kritik

të motorit të helikopterit, helikopteri nuk mund të ruajë fluturimin horizontal; dhe nëse përcaktohet kështu nga piloti komandues nëpërmjet një vlerësimi të riskut, 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 varka 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 një ELT mbijetese për secilën varkë shpëtimi; dhe

(4) pajisje shpëtimi, përfshirë edhe mjetet mbështetëse të mbijetesës, si të jenë të përshtatshme për fluturimet që do të ndërmerren.

NCC.IDE.H.230 Pajisjet e mbijetesës

Helikopterët që operojnë mbi zona në të cilat kërkim-shpëtimi është i vështirë për t'u kryer, do të jenë të pajisur me:

(a) pajisjet e sinjalizimit për të dhënë sinjalet e alarmit/emergjencës;

(b) të paktën një ELT; dhe

(c) pajisje shtesë mbijetese për rrugëkalimin përgjatë të cilit do të kryhet fluturimi duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

NCC.IDE.H.231 Kërkesat shtesë për helikopterët që kryejnë operime në det të hapur në një zonë detare të rrezikshme

Helikopterët që operojnë në det të hapur në një zonë të pafavorshme, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale fluturimi në regjim ekonomik, duhet të përputhen me sa vijon:

(a) Kur raporti ose parashikimi i motit 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 varkat e shpëtimit që mbarten në përputhje me NCC.IDE.H.227 do të instalohen në mënyrë që të jenë të përdorshme në kushtet detare në të cilat karakteristikat e zhytjes emergjente, lundrimit dhe gjendjes së helikopterit janë vlerësuar se përputhen me kërkesat e uljes emergjente në ujë për certifikim.

(c) Helikopteri do të jetë i pajisur me një sistem ndriçimi emergjent me furnizim me energji të pavarur, për të siguruar një ndriçim në kabinë, për të lehtësuar 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 të mund t'i përdorin ditën ose natën. Shenjat e tilla/sinjalistika vertikale 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 gjatë zhytjes/dhe qëndrimin mbi ujë.

(f) Të gjitha dyert, dritaret apo hapje të tjera në pjesën e pasagjerëve, të vlerësuara 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 kombinuara të kostumit të mbijetesës dhe jelekut të shpëtimit.

NCC.IDE.H.232 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 sigurimin, ankorimin ose manovrimin e helikopterit në ujë, të përshtatshme për karakteristikat e peshës, madhësisë dhe përdorimit/manovrimin; dhe

(b) pajisje për marrjen e sinjaleve zanore të përcaktuara në Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, aty ku është e aplikueshme.

NCC.IDE.H.235 Të gjithë helikopterët me fluturimet mbi ujë — Ulja emergjente në ujë

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 një fluturim mbi ujë në një mjedis të papërshtatshëm, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta fluturim me shpejtësi normale lundrimi/në regjim ekonomik.

NCC.IDE.H.240 Kufjet

Sa herë që është i nevojshëm një sistem komunikimi me radio dhe/ose sistemi i navigacionit me radio, helikopterët do të pajisen me një kufje dhe me mikrofoni ose ekuivalentin e tyre dhe një buton transmetimi në dorezën e drejtimit për çdo pilot të duhur dhe për çdo anëtar të ekuipazhit në stacionin e tij/të saj të caktuar.

NCC.IDE.H.245 Pajisjet për komunikimin me radio

(a) Helikopterët që operojnë sipas IFR ose natën, ose kur është e nevojshme sipas kriterëve të aplikueshme të hapësirës ajrore, duhet të pajisen me mjete të komunikimit me radio, të cilat, në kushte normale të transmetimit me radio:

- (1) do të zhvillojnë komunikime të dyanshme për qëllime të kontrollit të aerodromit;
 - (2) do të marrin informacione meteorologjike;
 - (3) do të kryejnë komunikime të dyanshme në çdo kohë gjatë fluturimit me ato stacione aeronautike dhe në ato frekuenca që janë përcaktuar nga autoriteti përkatës; dhe
 - (4) do të ofrojnë komunikime mbi frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.
- (b) Kur duhet më shumë sesa një njësi pajisje komunikimi, secila do të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat deri në atë masë që një mosfunksionim në këdo prej tyre të mos rezultojë në mosfunksionimin e tjetrës.

(c) Kur është i nevojshëm një sistem komunikimi me radio, krahas sistemit me telefon të brendshëm për ekuipazhin e fluturimit, siç kërkohet në pikën NCC.IDE.H.155, helikopterët do të pajisen me një buton transmetimi në dorezën e drejtimit për çdo pilot të duhur dhe për çdo anëtar të ekuipazhit në stacionin e tij/të saj të caktuar.

(d) Kur kërkohet PBN, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikatës së vlefshmërisë ajrore për specifikimin e duhur të lundrimit.

NCC.IDE.H.250 Pajisjet e navigimit

(a) Helikopterët duhet të pajisen me pajisje navigimi që do t'u mundësojnë atyre të procedojnë në përputhje me:

- (1) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe
 - (2) kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore.
- (b) Helikopterët duhet të kenë pajisje navigimi të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten do të lejojnë navigimin e sigurt në përputhje me pikën (a), ose një veprim të duhur, në mënyrë të sigurt.

(c) Helikopterët që operojnë në fluturime, të cilët synojnë të ulen sipas IMC, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar drejtimin të një pikë nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje do të ofrojë udhëzime për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC dhe për çdo aerodrom të përcaktuar si alternativ.

NCC.IDE.H.255 Transponderi

Helikopterët 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 rrugëkalimin ku do të fluturohet.

Neni 17

Shtohet aneksi VII, me përmbajtje si më poshtë:

“ANEKSI VII OPERIMET AJRORE JOTREJETARE ME MJETE FLUTURIMI PERVEÇ ATYRE ME MOTOR KOMPLEKS

NENPJESA A KRITERE TË PËRGJITHSHME NCO.GEN.100 Autoriteti kompetent

(a) Autoriteti kompetent duhet të jetë autoriteti i aviacionit civil i përcaktuar nga Republika e Shqipërisë apo shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe ku është regjistruar mjeti i fluturimit.

(b) Nëse mjeti i fluturimit është i regjistruar në një vend të tretë, autoriteti kompetent duhet të jetë

autoriteti i përcaktuar nga Shteti Anëtar ku është vendosur ose ku ka rezidencën operatori, ose RSH kur rezidenca e operatorit është në RSH.

NCO.GEN.101 Metodat e përputhshmërisë

Metoda alternative përputhshmërie nga ato të adoptuara nga Agjencia (EASA) mund të përdoren nga një operator për të përcaktuar përputhshmëri me udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të saj.

NCO.GEN.102 Veloret (*sailplanes*) me fuqi dhe planerët (*gliders*) për ture me motor dhe balonat e përbëra (*mixed balloons*)

(a) Planerët me motor për ture do të operojnë duke zbatuar kriteret për:

(1) avionët, kur ata funksionojnë me një motor; dhe

(2) planerat, kur ata funksionojnë pa përdorur motor.

(b) Planerat me motor për ture duhet të jenë të pajisur në përputhje me kriteret që aplikohen për avionët, me përjashtim të rasteve kur specifikohet ndryshe në nënpjesën D.

(c) Velorët me fuqi, përjashtojnë planerat me motor, duhet të funksionojnë dhe të pajisen në përputhje me kriteret që aplikohen për velorët.

(d) Balonat e përbëra duhet të operojnë në përputhje me kërkesat për balonat me ajër të ngrohtë.

NCO.GEN.105 Përgjegjësitë dhe autoriteti i pilotit komandues

(a) Piloti komandues duhet të jetë përgjegjës:

(1) për sigurinë e mjetit të fluturimit dhe të të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesës/ngarkesave gjatë operacioneve të mjetit të fluturimit, të referuara në pikën 1.c të aneksit IV të udhëzimit të ministrit të transportit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”;

(2) për fillimin, vazhdimin, përfundimin ose devijimin e fluturimit në interes të sigurisë;

(3) për të siguruar që të gjitha udhëzimet, procedurat operacionale dhe listat e plota janë në përputhje me manualin operacioneve dhe siç është referenca përkatëse në pikën 1.b të aneksit IV në udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”;

(4) për të filluar një fluturim vetëm, nëse ai/ajo është i/e bindur se të gjitha kufizimet operacionale i referohen pikës 2.a.3 të aneksit IV në udhëzimin e ministrit të transportit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” duhet të jenë në përputhje si më poshtë vijon:

(i) mjeti i fluturimit është i gatshëm për fluturim;

(ii) mjeti i fluturimit është i regjistruar siç duhet;

(iii) instrumentet dhe pajisjet e nevojshme për realizimin e fluturimit janë të instaluar/vendosura në mjetin e fluturimit dhe janë funksionale, me përjashtim të rasteve kur operacioni me pajisje jofunksionale është i lejueshëm nga lista e pajisjeve minimale (MEL) ose një dokument ekuivalent, i nevojshëm sipas NCC.IDE.A.105 ose NCC.IDE.H.105;

(iv) pesha e mjetit të fluturimit dhe qendra e gravitetit janë të tilla që fluturimi mund të kryhet brenda limiteve të dhëna në dokumentacionin e vlefshmërisë ajrore;

(v) të gjitha pajisjet, bagazhet e kabinës, bagazhet e dorës dhe ngarkesa/ngarkesat janë ngarkuar siç është e nevojshme dhe siguruar dhe një evakuim emergjent mbetet i mundur;

(vi) kufizimet operative të mjetit të fluturimit, siç specifikohen në manualin e fluturimit të mjeteve të fluturimit (AFM) nuk do të tejkalohen në asnjë kohë gjatë fluturimit, dhe

(vii) çdo databazë lundrimi e nevojshme për PBN është e përshtatshme dhe aktuale;

(5) të mos kryhet fluturim nëse ndonjë anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk është në gjendje të kryejë detyrat e tij, nga çfarëdo lloj shkak, si dëmtime, sëmundje, lodhje ose efektet e cilësdo substance psikoaktive;

(6) për të mos vazhduar një fluturim përtej aerodromit ose vendndodhjes operative më të afërt që të lejojë motin, kur gjendja e cilitdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit për të kryer detyrat, është reduktuar ndjeshëm nga shkaqe të tilla si lodhja, sëmundja apo mungesa e oksigjenit;

(7) për të vendosur mbi pranimin e mjetit të fluturimit me pajisje që nuk janë të gatshme për shërbim/përdorim në përputhje me listën e devijimit të konfigurimit (CDL) ose listën e pajisjeve minimale (MEL), si të jetë e aplikueshme;

(8) për të regjistruar të dhënat e përdorimit dhe të gjitha defektet e njohura ose të dyshuara në mjetin e fluturimit në përfundim të fluturimit, ose fluturimeve të njëpasnjëshme, në ditarin teknik të mjetit të fluturimit ose ditarin e udhëtimit për mjetin fluturues.

(b) Piloti komandues do të ketë autoritetin për të refuzuar transportimin, ose zbritjen nga mjeti fluturues të cilitdo personi, bagazhi ose ngarkesë që mund të përfaqësojë një rrezik të mundshëm për

sigurinë e mjetit të fluturimit ose të personave që udhëtojnë me të.

(c) Piloti komandues, sa më shpejt që të jetë e mundur, do të raportojë tek njësia e shërbimeve përkatëse të trafikut ajror (ATS) të gjitha kushtet e rrezikshme të motit ose të fluturimit që ndeshen dhe që mund të kenë ndikim në sigurinë e mjetit të fluturimit.

(d) Pavarësisht nga dispozita e pikës (a)(6), në një operacion me disa pjesëtarë ekuipazhi, piloti komandues mund të vazhdojë fluturimin përtej aerodromit ku e lejojnë kushtet e motit, kur zbatohen procedurat e duhura lehtësuese.

(e) Piloti komandues, në një situatë emergjence që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, do të ndërmarrë çdo veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshëm në rrethanat në përputhje me 7.d të aneksit IV në udhëzimin e ministrit të transportit nr. 3, datë 7.2 2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil". Në raste të tilla, ai/ajo mund të shmanget nga rregullat, procedurat dhe metodat operacionale në interes të sigurisë.

(f) Gjatë fluturimit, piloti komandues:

(1) me përjashtim të balonave, duhet të mbajë të lidhur rripin e tij/të saj të sigurimit, kur të ndodhet në ndenjësën e tij/të saj; dhe

(2) do të qëndrojë në pultin e komandimit të mjetit të fluturimit gjatë gjithë kohës, me përjashtim të rasteve kur një pilot tjetër me të njëjtin kualifikim merr kontrollin e mjetit fluturues.

(g) Piloti komandues do të paraqesë një raport të një akti ndërhyrjeje të paligjshme, pa vonesë tek Autoriteti i Aviacionit Civil dhe do të informojë autoritetin lokal përkatës.

(h) Piloti komandues do të njoftojë autoritetin e duhur më të afërt me mënyrat/mjetet më të shpejta të disponueshme për çdo aksident që përfshin mjetin e fluturimit, i cili rezulton në dëmtim serioz ose vdekje të të gjithë personave ose dëme të konsiderueshme në mjetet e fluturimit ose në pronë.

NCO.GEN.106 Përgjegjësitë dhe autoriteti i pilotit komandues-balonat

Piloti komandues i një balone, përveç atyre që përcaktohen në pikën NCO.GEN.105, do të jetë përgjegjës:

(a) për udhëzimet para fluturimit për ata persona që asistojnë në fryrjen dhe shfryrjen e membranës/balonës.

(b) për të siguruar se personat që asistojnë në fryrjen dhe shfryrjen e balonës mbajnë veshjet e duhura.

(c) Piloti komandues duhet të njohë mirë ligjet, rregulloret dhe procedurat, të cilat lidhen me performancën e detyrave të tij/të saj, të përcaktuara për hapësirat që do të përshkojë, aerodromet ose vendndodhjet operative që do të shfrytëzohet dhe ambientet përkatëse të navigacionit ajror të referuara në pikën 1.a të aneksit IV në udhëzimin e ministrit të transportit nr. 3, datë 07.02 2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

NCO.GEN.110 Përputhja me ligjet, rregulloret dhe procedurat

(a) Piloti komandues do të veprojë në përputhje me ligjet, rregullat dhe procedurat e atyre shteteve ku kryhen operime.

(b) Piloti komandues duhet të njohë mirë ligjet, rregulloret dhe procedurat, të cilat lidhen me performancën e detyrave të tij/të saj, të përcaktuara për hapësirat që do të përshkojë, aerodromet ose vendndodhjet operuese që do të shfrytëzohen dhe pajisjet përkatëse të navigimit ajror të referuara në pikën 1.a të aneksit IV të udhëzimit të ministrit të transportit nr. 3, datë 07.02 2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

NCO.GEN.115 Lëvizja e avionëve në rrugët e brendshme të aerodromit

Operatori duhet të sigurojë se një avion lëviz vetëm në hapësirën e përcaktuar për lëvizje në një aerodrom, nëse personi në pultin e komandimit (në kabinë):

(a) është një pilot i kualifikuar siç duhet; ose

(b) është vendosur nga operatori dhe:

(1) është i trajnuar për të lëvizur avionin në rrugët e brendshme;

(2) është i trajnuar për të përdorur radio telefonin, nëse janë të nevojshme komunikimet me radio;

(3) ka marrë udhëzime në lidhje me planimetrinë e aerodromit, itineraret, sinjalistikën vertikale, sinjalistikën horizontale (vijëzimet në pistë), ndriçimet (dritat), sinjalet dhe udhëzimet e kontrollit të trafikut ajror(ATC), frazeologjinë dhe procedurat; dhe

(4) mund të veprojë konform standardeve operuese të nevojshme për lëvizjen e sigurt të avionit në aerodrom.

NCO.GEN.120 Vënia në punë e rotorit-helikopterët

Një rotor helikopteri do të vihet në punë vetëm për qëllime të fluturimit me një pilot të kualifikuar

në pultin e komandimit (në kabinë).

NCO.GEN.125 Pajisje elektronike portabël

Operatori nuk do të lejojë asnjë person që të përdorë një pajisje elektronike portabël (PED) në bordin e një mjeti fluturues që mund të ndikojë në mënyrë të pafavorshme në performancën e sistemeve dhe pajisjeve të mjetit të fluturimit.

NCO.GEN.130 Informacion mbi pajisjet e emergjencës dhe shpëtimit në bord

Operatori duhet të ketë gjithmonë të disponueshme, për komunikime të menjëhershme me qendrat e koordinimit të shpëtimit (RCC) lista që përmbajnë informacione për pajisjet e emergjencës dhe shpëtimit që ndodhen në bord.

NCO.GEN.135 Dokumentet, manualët dhe informacioni që do të mbarten në bord

(a) Dokumentet, manualët dhe informacioni që vijon do të mbarten në bord në çdo fluturim, si origjinale ose kopje, me përjashtim të rasteve kur specifikohet ndryshe:

- (1) AFM ose dokument(e)ekuivalent(e);
- (2) certifikata origjinale e regjistrimit;
- (3) certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CofA);
- (4) certifikata e zhurmës;
- (5) lista e aprovimeve specifike, nëse është e aplikueshme;
- (6) licenca e radios së mjetit fluturues, nëse është e aplikueshme;
- (7) certifikata(t) e sigurimit të përgjegjësisë së palës së tretë;
- (8) ditari i udhëtimit ose ekuivalenti i tij, për mjetin e fluturimit;
- (9) detajet e planit të fluturimit ATS të depozituar, nëse është e aplikueshme;
- (10) skemat aeronautike aktuale dhe të nevojshme për rrugëkalimin e fluturimit të propozuar dhe për të gjitha rruge kalimet përgjatë të cilave është e pranueshme të presësh se fluturimi mund të devijohet;
- (11) procedurat dhe informacionet e sinjaleve vizuale për përdorim nga mjetet e fluturimit gjatë kontaktit (me një objekt tjetër në ajër);
- (12) MEL ose CDL;
- (13) çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë i nevojshëm për fluturimin ose i domosdoshëm për shtetet përkatëse që kanë lidhje me fluturimin.

(b) Pa kundërshtuar parashikimet e germës (a), për fluturime që:

- (1) kanë për qëllim të ngrihen e të ulen në të njëjtin aerodrom ose vend operimi;
- (2) që qëndrojnë brenda një distance ose zone të përcaktuar nga autoriteti kompetent, dokumentet e specifikuar në pikat nga (a)(2) deri në (a)(8), operimi mund të mbahen në aerodrom ose vendi i operimit.

(c) Pa paragjykuar pikën (a), në fluturime me balona ose velore, duke përjashtuar planerat me motor për ture (TGM), dokumentet dhe informacioni në pikat (a)2 deri tek (a)8 dhe (a)11 deri (a)13 mund të mbahen në mjet;

(d) Piloti në komandë brenda një kohe të arsyeshme nga paraqitja e një kërkesë nga AAC, do të vërë në dispozicion dokumentacionin që duhet të mbajë në bord.

NCO.GEN.140 Transporti i mallrave të rrezikshme

(a) Transporti i mallrave të rrezikshme nëpërmjet ajrit do të kryhet në përputhje me aneksin 18 të Konventës së Çikagos, sipas ndryshimeve dhe plotësimeve të dhëna në Udhëzime Teknike për Transportin e Sigurt të Mallrave të Rrezikshme nëpërmjet Ajrit (ICAO Doc 9284-AN/905), përfshi suplementet e saj dhe të gjitha shtesat e tjera, si dhe korrigjimet e shtypit.

(b) Mallrat e rrezikshme do të transportohen vetëm nga operatori i aprovuar në përputhje me aneksin V (Pjesa-SPA), nënpjesa G e udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 151, datë 9.4.2014 “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, me përjashtim të rasteve kur:

- (1) ato nuk janë subjekt i Udhëzimeve Teknike në përputhje me pjesën 1 të atyre udhëzimeve; ose
- (2) ato transportohen nga pasagjerë ose anëtarë të ekuipazhit ose kur ato janë në bagazh, në përputhje me pjesën 8 të Udhëzimeve Teknike.
- (3) ato transportohen nga operatorët e mjeteve të fluturimit ELA2.

(c) Piloti në komandë do të marrë të gjitha masat e duhura për të parandaluar transportimin e mallrave të rrezikshme në bord në mënyrë të shkujdesur.

(d) Piloti në komandë, në përputhje me Udhëzimet Teknike, do të raportojë pa vonesë tek autoriteti kompetent, për ngjarjen në rast të ndonjë aksidenti ose incidenti me mallra të rrezikshme.

(e) Piloti në komandë do të sigurojë se pasagjerët janë të pajisur me informacione për mallrat e rrezikshme në përputhje me Udhëzimet Teknike.

(f) Sasi të arsyeshme të artikujve dhe substancave të cilat përndryshe do të klasifikoheshin si mallra të

rrezikshme dhe që përdoren për të lehtësuar sigurinë e fluturimit, kur transportimi në avion është i këshillueshëm për të siguruar disponueshmërinë e tyre në kohën e duhur për qëllime operative, do të konsiderohet i autorizuar sipas paragrafit 1;2.2.1 (a) të Udhëzimeve Teknike. Kjo është pavarësisht nëse janë apo jo artikuj dhe substanca të tilla që kërkojnë të mbahen ose që synojnë të përdoren në lidhje me një fluturim të veçantë.

Paketimi dhe ngarkimi në bord i artikujve dhe substancave të lartpërmendura kryhet nën përgjegjësinë e pilotit në komandë, në mënyrë të tillë që të minimizojë rreziqet që paraqiten për anëtarët e ekuipazhit, udhëtarët, ngarkesën ose avionin gjatë operimeve të avionëve.

NCO.GEN.145 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë

Operatori duhet të zbatojë:

(a) të gjitha masat e sigurisë të mandatuara nga autoriteti kompetent në përputhje me ARO.GEN.135(c); dhe

(b) të gjitha informacionet e duhura dhe të detyrueshme të sigurisë të dhëna nga Agjencia (EASA), përfshi direktivat për vlefshmërinë ajrore.

NCO.GEN.150 Ditari i udhëtimit

Karakteristikat/veçoritë e mjetit të fluturimit, ekuipazhit të tij dhe çdo udhëtim duhet të mbahen për çdo fluturim ose seri fluturimesh, në formën e një ditari udhëtimi ose ekuivalente.

NCO.GEN.155 Lista minimale e pajisjeve

(a) Një MEL mund të përcaktohet duke marrë në konsideratë sa vijon:

(1) dokumenti do të japë të dhëna për funksionimin e mjetit të fluturimit, në kushte të specifikuara, me instrumente të veçantë, pajisje jo-funksionale në fillim të fluturimit;

(2) dokumenti duhet të përgatitet për çdo mjet fluturimi individual, duke marrë në konsideratë kushtet përkatëse operacionale dhe të mirëmbajtjes të operatorit; dhe

(3) MEL do të bazohet në Listën e Plotë të Pajisjeve Minimale (MMEL), siç përcaktohet në të dhënat e paraqitura në përputhje me urdhrin e ministrit të Transportit nr. 149, datë 7.4.2012 “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit” dhe nuk do të jetë më pak kufizuese sesa MMEL.

(b) MEL dhe të gjitha amendamentet e saj do t'i njoftohen autoritetit kompetent.

NËNPJESA B PROCEDURA OPERACIONALE

NCO.OP.100 Shfrytëzimi i aerodromeve dhe vendndodhjeve operative

Piloti komandues do të shfrytëzojë vetëm aerodrome dhe vendndodhje operative që janë të përshtatshme për tipin e mjetit të fluturimit dhe operacionin përkatës.

NCO.OP.105 Specifikimi i aerodromeve të izoluara-avionët

Për përzgjedhjen e aerodromeve alternative dhe politikat e karburantit, piloti komandues do të marrë në konsideratë një aerodrom si një aerodrom të izoluar, nëse koha e fluturimit për në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërt të përshtatshëm është më shumë sesa:

(a) për avionët me motorë të alternueshëm, 60 minuta; ose

(b) për avionët me turbinë, 90 minuta.

NCO.OP.110 Minimumi operues i aerodromit-avionë dhe helikopterë

(a) Për fluturimet sipas rregullave të fluturimit me instrumente, piloti komandues duhet të përzgjedhë dhe shfrytëzojë minimumin operativ të aerodromit për çdo nisje, destinacion dhe aerodrom alternativ që do të shfrytëzohet. Këto minimume:

(1) nuk do të jenë më të ulëta sesa ato të përcaktuara nga Shteti në të cilin ndodhet aerodromi, përveçse kur aprovohen në mënyrë specifike nga ai Shtet; dhe

(2) kur ndërmerren operacione me shikim të dobët, të jenë të aprovuara nga autoriteti kompetent në përputhje me aneksin V (pjesa SPA), nënpjesën E të udhëzimit të ministrit të Transportit nr. 151, datë 9.4.2014 “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”.

(b) Kur përcakton minimumin operativ të aerodromit, piloti në komandë do të marrë në konsideratë sa vijon:

(1) tipin, performancën dhe karakteristikat e përpunimit të mjetit të fluturimit;

(2) kompetencën dhe eksperiencën e tij/të saj;

(3) dimensionet dhe karakteristikat e pistave dhe distanca nga prurësi i largët deri në ulje, dhe të

ngritjes nga toka (FATO) që mund të përzgjidhen për përdorim;

(4) përshtatshmëria dhe performanca e mjeteve ndihmëse vizuale dhe jo-vizuale të disponueshme në tokë;

(5) pajisjet e disponueshme në mjetin e fluturimit për qëllime të navigacionit dhe/ose kontrollit të itinerarit të fluturimit, gjatë ngritjes, afrimit për në ulje, sinjalizimit me drita, uljes në tokë, rrotullimit dhe rillogaritjen/kalimit në rreth të dytë;

(6) pengesat në afrim, rillogaritja për në ulje dhe hapësirat e nevojshme për ngritje deri në nivelin e duhur të lartësisë së fluturimit për zbatimin e procedurave rezervë;

(7) lartësia/kuotat e parrezikshmërisë së pengesave për procedurat e uljes me instrumente;

(8) mjetet për të përcaktuar dhe raportuar kushtet meteorologjike; dhe

(9) teknika e fluturimit që do të përdoret gjatë afrimit për në ulje.

(c) Minimumi për një tip specifik afrimi dhe procedurën e uljes në tokë do të shfrytëzohen nëse plotësohen të gjitha kushtet që vijojnë:

(1) pajisjet në tokë, të cilat janë të nevojshme për procedurën e uljes janë në operim;

(2) sistemet e mjeteve të fluturimit të nevojshme për llojin e ardhjes në ulje janë aktive;

(3) plotësohen kriteret e nevojshme për performancën e mjetit të fluturimit; dhe

(4) piloti është i kualifikuar ashtu siç duhet për llojin e fluturimit.

NCO.OP.111 Minimumi operues i aerodromit-operacionet NPA, APV, CATI

(a) Lartësia e vendimit përfundimtar (DH) që do të përdoret për një afrim joprecizion (NPA) në fluturim sipas teknikës së pilotimit në planerim të vazhdueshëm për në ulje (CDFA), procedurës vertikale të humbjes së lartësisë dhe afrimit me udhëzim vertikal (APV) ose operacionit të kategorisë I (CAT I) nuk do të jetë më e ulët sesa:

(1) lartësia minimale në të cilën mjeti ndihmës i përafrimit mund të përdoret pa referencën vizuale të nevojshme;

(2) lartësia e parrezikshmërisë së pengesave (OCH) për kategorinë e mjeteve të fluturimit;

(3) procedura e publikuar e afrimit DH ku është e aplikueshme;

(4) minimumi i sistemit i specifikuar në tabelën 1; ose

(5) minimum DH i specifikuar në AFM ose në dokumentin ekuivalent, nëse përcaktohet.

(b) Lartësia minimale e zbritjes (MDH) për një operacion NPA në një fluturim pa teknikën CDFA nuk do të jetë më e ulët sesa:

(1) OCH për kategorinë e mjetit të fluturimit;

(2) minimumi i sistemit i specifikuar në tabelën 1; ose

(3) MDH minimale specifikuar në AFM, nëse përcaktohet.

Tabela 1
Minimumi i sistemit

Faciliteti	DH/MDH
Sistemi i uljes me instrumente (ILS)	200
Sistemi global i navigacionit me satelit (GNSS)/ Sistemi shtesë me bazë satelitore (SBAS) (Precizion lateral me përafrim me udhëzim vertikal (LPV))	200
GNSS(Navigacioni Lateral (LNAV))	250
GNSS/Navigacioni Baro-vertikal (VNAV)(LNAV/VNAV)	250
Lokalizuesi (LOC) me ose pa pajisje distance matëse (DME)	250
Afrim me radar i survejuar (SRA) (përfundon në ½ NM)	250
SRA (përfundon në 1NM)	300
SRA (përfundon në 2NM ose më shumë)	350
Amplituda radio marrëse dhe transmetuese në të gjitha drejtimet VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Transmetues radio në një vendndodhje të njohur (NDB)	350
PRURESI I AFERT/DME	300
Distanca nga radiostacioni prurës në ulje VHF(VDF)	350

NCO.OP.112 Minimumi operues i aerodromit-zona e pritjes operuese me avionë

(a) MDH për një zone pritje operuese me avionë nuk do të jetë më e ulët sesa:

(1) OCH rrethore e publikuar për kategorinë e avionit;

(2) lartësi minimale rrethore që rezulton nga tabela 1; ose

- (3) DH/MDH e procedurës paraardhëse të përafrimit me instrumente.
- (b) shikimi minimal për një fluturim rrethor me avionë do të jetë më e larta e:
- (1) shikueshmërisë rrethore për kategorinë e avionit, nëse publikohet;
- (2) shikimi minimal të dhënë nga tabela 2; ose
- (3) lartësia vizuale e shikimit të pistës/shikueshmëria meteorologjike e konvertuar (RVR/CMV) e procedurës paraardhëse të afrimit me instrumente.

Tabela1

MDH dhe shikueshmëria minimale për rrotullimin përballë tipit të avionit

	Kategoria e avionit			
	A	B	C	D
MDH(ft)	400	500	600	700
Shikueshmëria meteorologjike minimale (m)	1500	1600	2400	3600

NCO.OP.113 Minimumi operues i aerodromit — operacionet rrethore me helikopterë

MDH për një operacion rrethor në breg me helikopterë nuk do të jetë më e ulët sesa 250 ft dhe shikueshmëria meteorologjike jo më pak sesa 800 m.

NCO.OP.115 Procedurat e nisjes dhe afrimit — avionët dhe helikopterët

(a) Piloti komandues do të shfrytëzojë procedurat e nisjes dhe të përafrimit të përcaktuara nga shteti i aerodromit, nëse procedura të tilla janë publikuar për pistën ose FATO-n që do të përdoret.

(b) Pavarësisht nga pika (a), piloti komandues do të pranojë një leje ATC vetëm për të devijuar nga një procedurë e publikuar:

(1) me kusht që të vëzhgohen kriteret e tolerancës së pengesave dhe të merren plotësisht në konsideratë kushtet operuese; ose

(2) kur drejtohen me radar nga një njësi ATC.

NCO.OP.116 Lundrimi bazuar në performancë - aeroplanë dhe helikopterë

Piloti në komandë duhet të sigurojë që, kur PBN kërkohet për rrugën ose procedurën që do të fluturojë:

(a) Specifikimi përkatës i lundrimit të PBN është deklaruar në AFM ose në dokument tjetër që është aprovuar nga autoriteti certifikues si pjesë e një vlerësimi të vlefshmërisë ajrore ose është bazuar në një miratim të tillë; dhe

(b) Avioni operohet në përputhje me specifikimet përkatëse të lundrimit dhe kufizimet në AFM ose në dokumentet e tjera të përmendura më lart.

NCO.OP.120 Procedurat për zvogëlimin e zhurmës —avionët, helikopterët dhe planerat me fuqi

Piloti komandues duhet të marrë në konsideratë nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së mjetit fluturues, ndërkohë që duhet të sigurojë se siguria ka përparësi mbi zvogëlimin/uljen e zhurmës.

NCO.OP.121 Procedurat për zvogëlimin e zhurmës —balonat

Piloti komandues duhet të marrë në konsideratë nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së sistemit ngrohës, ndërkohë që do të sigurojë se siguria ka përparësi mbi zvogëlimin/uljen e zhurmës.

NCO.OP.125 Furnizimi me karburant dhe vaj—avionët

(a) Piloti komandues do të nisë një fluturim vetëm nëse avioni ka karburant dhe vaj të mjaftueshëm për sa vijon:

(1) për fluturimet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR):

(i) gjatë ditës, duke u ngritur dhe ulur në të njëjtin aerodrom/vendndodhje për ulje dhe gjithmonë do të mbetet në fushëpamjen e atij aerodromi/vendndodhjeje për ulje, për të fluturuar në itinerarin e synuar dhe të paktën 10 minuta në lartësinë normale të udhëtimit;

(ii) gjatë ditës, të fluturojë për në aerodromin e përcaktuar për ulje dhe më pas të fluturojë për të paktën 30 minuta në lartësinë normale të udhëtimit; ose

(iii) gjatë natës, të fluturojë për në aerodromin e caktuar për ulje dhe më pas të fluturojë për të paktën 45 minuta në lartësinë normale të udhëtimit;

(2) për fluturimet IFR

(i) kur nuk është i nevojshëm asnjë destinacion alternativ, për të fluturuar drejt aerodromit të përcaktuar, dhe më pas për të fluturuar për të paktën 45 minuta në lartësi normale udhëtimi; ose

(ii) kur është i nevojshëm një destinacion alternativ, për të fluturuar drejt aerodromit të përcaktuar të uljes, drejt një aerodromi alternativ dhe më pas për të fluturuar për të paktën 45 minuta në lartësi

normale udhëtimi.

(b) Në llogaritjen e karburantit të nevojshëm, përfshirë sigurimin e sasisë rezervë, sa vijon, do të merren në konsideratë:

- (1) kushtet meteorologjike, sipas parashikimit të motit;
- (2) rrugëkalimet e parashikuara ATC dhe vonesat në trafik;
- (3) procedurat gjatë humbjes së presionit në kabinë ose mosfunksionimi i një motori gjatë rrugëkalimit, ku të jetë e aplikueshme; dhe
- (4) çdo kusht tjetër, i cili mund të vonojë uljen e avionit në tokë ose rritjen e konsumit të karburantit dhe/ose vajit.

(c) Asgjë nuk do të pengojë ndryshimin e një plani fluturimi gjatë fluturimit, me qëllim që të riplanifikohet fluturimi për në një destinacion tjetër, me kusht që të veprohet në përputhje me të gjitha kriteret, duke filluar që nga pika ku riplanifikohet fluturimi.

NCO.OP.126 Furnizimi me karburant dhe vaj—helikopterët

(a) Piloti në komandë do të nisë një fluturim vetëm nëse helikopteri ka karburant dhe vaj të mjaftueshëm për sa vijon:

(1) për fluturimet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR), të fluturojë për në aerodromin e uljes /vendndodhjen operuese dhe më pas të fluturojë për të paktën 20 minuta me shpejtësinë që jep distancën maksimale të miljeve në ajër; dhe

(2) për fluturimet IFR:

(i) kur nuk është i disponueshëm asnjë aerodrom alternativ ose asnjë aerodrom alternativ me kushte të lejueshme të motit, të fluturojë drejt aerodromit/vendndodhjes operuese, dhe më pas të fluturojë për 30 minuta me ruajtjen e shpejtësisë, në 450 m (1500 ft) mbi aerodromin e destinacionit/vendndodhjen operuese sipas kushteve standarde të temperaturës, afrimit, planerimit dhe uljes në tokë; ose

(ii) kur është i nevojshëm një aerodrom alternativ të fluturojë dhe të kryejë afrimin dhe korrigjimin/kalim në rreth të dytë në aerodromin/vendndodhjen e bazës operuese për ulje në tokë dhe më pas:

(A) të fluturojë drejt aerodromit alternativ të specifikuar; dhe

(B) të fluturojë për 30 minuta, duke ruajtur shpejtësinë në lartësinë 450m (1500ft) mbi aerodromin e destinacionit/vendndodhjen operuese sipas kushteve me temperaturë standard, afrimit dhe uljes në tokë.

(b) Në llogaritjen e karburantit të nevojshëm, përfshirë sigurimin e sasisë rezervë, sa vijon dhe të merren në konsideratë:

- (1) kushtet meteorologjike sipas parashikimit të motit;
- (2) rrugëkalimet e parashikuara ATC dhe vonesat në trafik;

(3) procedurat për rënien e presionit ose mosfunksionimi i një motori gjatë itinerarit, ku të jetë e aplikueshme; dhe

(4) çdo kusht tjetër, i cili mund të vonojë uljen e mjetit të fluturimit në tokë ose rritjen e konsumit të karburantit dhe/ose vajit.

(c) Asgjë nuk do të pengojë ndryshimin e një plani fluturimi gjatë fluturimit, me qëllim që të riplanifikohet fluturimi për në një destinacion tjetër, me kusht që të veprohet në përputhje me të gjitha kriteret duke filluar që nga pika ku riplanifikohet fluturimi.

NCO.OP.127 Planifikimi dhe furnizimi me karburant dhe vaj—balonat

(a) Piloti komandues do të nisë një fluturim vetëm nëse karburanti, gazi apo lënda e nevojshme është e mjaftueshme për 30 minuta fluturim.

(b) Llogaritjet për karburantin, gazin apo lëndët e tjera duhet të bazohen tek të paktën kushtet që vijnë sipas të cilave do të kryhet fluturimi:

- (1) të dhënat e siguruar nga prodhuesi i balonës;
- (2) peshat e parashikuara;
- (3) kushtet e pritshme meteorologjike; dhe
- (4) procedurat dhe kufizimet e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror.

NCO.OP.130 Udhëzime për pasagjerët

Piloti komandues duhet të sigurojë se përpara ngritjes ose, ku të jetë e përshtatshme, gjatë fluturimit, t'u jepen udhëzime pasagjerëve mbi pajisjet dhe procedurat e emergjencës.

NCO.OP.135 Përgatitja e fluturimit

(a) Para fillimit të fluturimit, pilot-komandanti do të konstatojë me çdo mjet të arsyeshëm në dispozicion që facilitetet e bazuara në hapësirë, facilitetet e tokës dhe/ose ujit, duke përfshirë pajisjet

komunikuese dhe mjetet e navigimit të disponueshme dhe të kërkuara drejtpërsëdrejti në të tillë fluturim, për operimin e sigurt të avionit, janë të përshtatshme për llojin e operimit nën të cilin do të kryhet fluturimi.

(b) Përpara se të fillojë një fluturim, piloti në komandë do të jetë në dijeni të të gjitha informacioneve meteorologjike të disponueshme për fluturimin e synuar. Përgatitja për një fluturim larg vendit të nisjes dhe për çdo fluturim sipas IFR, duhet të përfshijë:

(1) një studim të raporteve dhe parashikimeve aktuale të disponueshme të motit; dhe

(2) planifikimin e një kursi alternativ veprimi për t'u kryer në rastin që një fluturim mund të mos realizohet sipas planifikimit, për shkak të kushteve të motit.

NCO.OP.140 Aerodromet e destinacionit alternative—avionët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një aerodrom të destinacionit alternativ, në kushte të lejueshme të motit, në planin e fluturimit, me përjashtim të rasteve kur:

(a) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se, për një periudhë nga 1orë përpara deri në 1 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha faktike e nisjes deri në 1orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër, afrimi dhe ulja në tokë mund të kryhen sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC); ose

(b) vendi i zgjedhur për t'u ulur është i izoluar dhe:

(1) është përcaktuar një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e uljes; dhe

(2) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

(i) një hapësirë, baza e poshtme e reve, të paktën 300 m (1000ft) mbi minimumin e shoqëruar nga procedura e afrimit me instrumente; dhe

(ii) qartësia e ajrit prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën.

NCO.OP.141 Aerodromet e destinacionit alternativ—helikopterët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një aerodrom të destinacionit alternativ, në kushte të lejueshme të motit, në planin e fluturimit, me përjashtim të rasteve kur:

(a) përcaktohet një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e uljes dhe informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha faktike e nisjes deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cila periudhë të jetë më e shkurtër:

(1) hapësira e poshtme bazë e reve prej të paktën 120m (400 ft) mbi minimumin e shoqëruar nga procedura e përafrimit me instrumente; dhe

(2) shikimi i ajrit prej të paktën 1 500 m më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën; ose

(b) vendi për ulje është i izoluar dhe:

(1) është përcaktuar një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e uljes;

(2) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

(i) hapësira e poshtme bazë e reve prej të paktën 120 m (400 ft) mbi minimumin e shoqëruar nga procedura e përafrimit me instrumente;

(ii) shikimi i ajrit prej të paktën 1 500 m më shumë sesa minimumi që shoqërohet me procedurën; dhe

(3) një pikë pa kthim/moskthimi (PNR) është përcaktuar në rastin e një destinacioni në det të hapur.

NCO.OP.142 Aerodromet e destinacionit - operacionet me instrumentin e afrimit

Piloti në komandë do të sigurojë që mjetet e mjaftueshme janë në dispozicion për të lundruar dhe për t'u vendosur në aerodromin e destinacionit ose në çdo aerodrom alternativ në rast të humbjes së kapacitetit për afrimin e synuar dhe operimin e uljes.

NCO.OP.145 Rifurnizimi me karburant kur pasagjerët janë duke hipur në bord, ndodhen në bord ose janë duke zbritur nga bordi.

(a) Mjetet e fluturimit nuk do të rifurnizohen me karburant, me benzol aviacioni (AVGAS) ose *wide-cuttypefuel* (karburant i posaçëm i përbërë nga përzierja e benzinës me vajguri) ose një përzierje të këtyre llojeve të karburantit, kur pasagjerët janë duke hipur në bord, ndodhen në bord ose janë duke zbritur nga bordi.

(b) Për të gjitha llojet e karburantit, duhet të merren masat paraprake dhe mjetet e fluturimit duhet të drejtohen siç duhet nga personeli kualifikuar, i gatshëm për të nisur dhe drejtuar një evakuim të mjetit

të fluturimit nëpërmjet mjeteve më praktike dhe më të shpejta.

NCO.OP.150 Transportimi i pasagjerëve

Me përjashtim të balonave, piloti komandues duhet të sigurojë se, përpara dhe gjatë lëvizjeve në rrugët e brendshme të aerodromit, ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që të konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë nga ana e pilotit në komandë, çdo pasagjer në bord zë një vend ose një shtrat dhe ka rripin e sigurimit të tij/të saj të lidhur siç duhet ose pajisjen kufizuese të siguruar siç duhet.

NCO.OP.155 Pirja e duhanit në bord —avionët dhe helikopterët

Piloti komandues nuk do të lejojë pirjen e duhanit në bord:

(a) sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë;

(b) gjatë rifurnizimit me karburant të mjetit fluturues.

NCO.OP.156 Pirja e duhanit në bord —planera dhe balona

Asnjë person nuk do të lejohet të pijë duhan në bordin e një hidroplani ose një balonë.

NCO.OP.160 Kushtet meteorologjike

(a) Piloti në komandë do të fillojë ose do të vazhdojë një fluturim sipas VFR vetëm nëse informacionet meteorologjike më të fundit të disponueshme tregojnë se kushtet e motit përgjatë itinerarit dhe në destinacionin e synuar në kohën e parashikuar të shfrytëzimit do të jenë në minimumin operues të aplikueshëm sipas VFR ose sipër tij.

(b) Piloti në komandë do të fillojë ose do të vazhdojë një fluturim sipas VFR drejt aerodromit të destinuar vetëm nëse informacionet meteorologjike më të fundit të disponueshme tregojnë se kushtet e motit, në kohën e parashikuar në aerodromin e mbërritjes, ose të paktën në një aerodrom tjetër alternativ, janë në minimumin operues të aplikueshëm të aerodromit ose mbi këtë minimum.

(c) Nëse një fluturim përmban segmente VFR dhe IFR, informacioni meteorologjik i referuar në pikat (a) dhe (b) do të jetë i aplikueshëm për sa kohë që të jetë i nevojshëm.

NCO.OP.165 Akulli dhe ndotësit e tjerë — procedurat në tokë

Piloti në komandë do të fillojë ngritjen vetëm nëse mjeti i fluturimit nuk ka asnjë depozitim (akull, ngrica) që mund të ndikojë në mënyrë të pafavorshme në performancën ose kontrollueshmërinë e mjetit të fluturimit, përveç rasteve kur lejohet në AFM.

NCC.OP.170 Sigurimi i kabinës së pasagjereve/dhe kuzhinës(ave)

Piloti në komandë duhet të sigurojë se:

(a) përpara lëvizjeve në rrugët e brendshme të aerodromit, ngritjes dhe uljes, të gjitha daljet dhe rrugëkalimet e shpëtimit janë pa pengesa; dhe

(b) përpara ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë, të gjitha pajisjet dhe bagazhet sigurohen siç duhet.

NCO.OP.170 Akulli dhe ndotësit e tjerë—procedurat në fluturim

(a) Piloti komandues do të fillojë një fluturim ose do të fluturojë duke pranuar kushtet e pritshme ose ekzistuese të ngricës vetëm nëse mjeti i fluturimit është i certifikuar dhe i pajisur siç duhet për t'u përballuar me këto kushte, siç referohen në pikën 2.a.5 të aneksit IV në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2 2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

(b) Nëse ngrica tejkalon masën, për të cilin mjeti i fluturimit është i certifikuar ose, nëse një mjet fluturimi që nuk është i certifikuar për fluturim në kushtet e ngricës, përballet me ngricë, piloti në komandë njofton pa vonesë, duke bërë një ndryshim në nivel dhe/ose itinerar, dhe nëse është e nevojshme, duke deklaruar një emergjencë tek ATC.

NCO.OP.175 Kushtet në ngritje —avionët dhe helikopterët

Përpara se të fillojë ngritjen e mjetit të fluturimit, piloti komandues duhet të bindet se:

(a) sipas informacionit që ka në dispozicion, moti në aerodrome ose në vendndodhjen operuese dhe gjendja e pistës ose FATO e synuar për shfrytëzim, nuk do të pengojë një ngritje ose nisje të sigurt; dhe

(b) do të përmbushet minimum operativ i aplikueshëm për aerodromet.

NCO.OP.176 Kushtet në ngritje —balonat

Përpara se të fillojë ngritjen e mjetit të fluturimit, piloti komandues duhet të bindet se, sipas informacionit që ka në dispozicion, moti në aerodrome ose në vendndodhjen operative nuk do të pengojë një ngritje ose nisje të sigurt.

NCO.OP.180 Situatat e simuluar në fluturim

(a) Piloti komandues, kur ka në bord pasagjerë ose ngarkesa, nuk do të simulojë:

(1) situata që kërkojnë aplikimin e procedurave jonormale ose të procedurave të emergjencës; ose

(2) fluturim në kushte meteorologjike me instrument (IMC).

(b) Pavarësisht nga pika (a), kur fluturimet e trajnimit kryhen nga një organizatë trajnimi e aprovuar, këto situata mund të simulohen me pilotë studentë në bord.

NCO.OP.185 Menaxhimi i karburantit në fluturim

Piloti komandues do të verifikojë në intervale të rregullta se sasia e mbetur e karburantit të përdorshëm në fluturim nuk është më pak sesa karburanti i nevojshëm për të proceduar drejt një aerodromi ose vendndodhjeje operuese me kushte moti të lejueshme dhe rezervë të planifikuara sipas NCO.OP.125, NCO.OP.126 ose NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Përdorimi i oksigjenit shtesë

(a) Piloti në komandë duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të angazhuar në kryerjen e detyrave thelbësore për funksionimin e sigurt të një avioni gjatë përdorimit të fluturimit përdorin vazhdimisht oksigjen shtesë kurdoherë që ai/ajo përcakton se në lartësinë e fluturimit të synuar mungesa e oksigjenit mund të rezultojë në dëmtimin e aftësive të anëtarëve të ekuipazhit dhe duhet të sigurojnë që oksigjeni shtesë të jetë në dispozicion të udhëtarëve kur mungesa e oksigjenit mund të dëmtojë pasagjerët.

(b) Në çdo rast tjetër kur piloti në komandë nuk mund të përcaktojë se si mungesa e oksigjenit mund të prekë të gjithë banorët në bord, ai/ajo duhet të sigurojë që:

(1) të gjithë anëtarët e ekuipazhit të angazhuar në kryerjen e detyrave thelbësore për funksionimin e sigurt të një avioni në fluturim përdorin oksigjen shtesë për çdo periudhë më të gjatë se 30 minuta kur lartësia e presionit në ndarjen e udhëtarëve do të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

(2) të gjithë njerëzit në bord përdorin oksigjen shtesë për çdo periudhë që lartësia e presionit në ndarjen e pasagjerëve do të jetë mbi 13 000 ft.

NCO.OP.195 Lartësia më e ulët me tokën

Kur zbulohet afërsi e tepruar me tokën nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose nga një sistem paralajmërues për lartësi të rrezikshme me tokën, piloti në komandë duhet të marrë masa korrigjuese në mënyrë të menjëhershme me qëllim që të sigurojë kushte të sigurt fluturimi.

NCO.OP.200 Sistemi i shmangies së përplasjes në fluturim (ACAS II)

Kur përdoret ACAS II, kështu procedura dhe trajnimi do të jenë në përputhje me.

NCO.OP.205 Afrimi dhe kushtet e uljes në tokë—avionët dhe helikopterët

Përpara se të fillojë afrimi për ulje në tokë, piloti në komandë do të bindet se, sipas informacionit të disponueshëm, moti në aerodrome ose në vendndodhjen operuese dhe gjendja e pistës aktive ose FATO, nuk do të pengojnë një afrim të sigurt, ulje në tokë ose kalim në rreth të dytë.

NCO.OP.210 Fillimi dhe vazhdimi i ardhjes në ulje — avionët dhe helikopterët

(a) Piloti në komandë mund të fillojë afrimin me instrumente pavarësisht nga lartësia/shikimi i raportuar i pistës (RVR/VIS).

(b) Nëse RVR/VIS e raportuar është më pak sesa minimumi i aplikueshëm, përafrimi nuk duhet që të vazhdojë:

(1) nën 1 000 ft mbi aerodrom; ose

(2) në segmentin final të afrimit në rastin ku kuota/lartësia e vendimit (DA/H) ose kuota/lartësia minimale e uljes (MDA/H) është më shumë sesa 1 000 ft mbi aerodrom.

(c) Aty ku RVR nuk është e disponueshme, vlerat RVR mund të derivohen duke konvertuar shikueshmërinë e raportuar.

(d) Nëse, pas kalimit të 1 000 ft mbi aerodrom, RVR/VIS e raportuar bie nën minimumin e aplikueshëm, afrimi mund të vazhdohet deri tek DA/H ose MDA/H.

(e) Afrimi mund të vazhdohet nën DA/H ose MDA/H dhe ulja në tokë mund të realizohet me kusht që referenca vizuale e përshtatshme për tipin e operimit të afrimit për në pistën aktive, të përcaktohet në DA/H ose MDA/H dhe të ruhet ai kënd i planerimit.

(f) Zona RVR e kontaktit me tokën do të jetë gjithmonë brenda normave.

NCO.OP.215 Kufizimet operuese —balonat me ajër të nxehtë

(a) Një balonë me ajër të nxehtë nuk duhet të ulet gjatë natës, me përjashtim të rasteve emergjente.

(b) Një balonë me ajër të nxehtë mund të ulet gjatë natës, në rastet kur ka mjaftueshëm karburant për t'u ngritur gjatë ditës.

NCO.OP.220 Sistemi i shmangies së aksidentit në avion (ACAS II)

Kur përdoret ACAS II, piloti në komandë duhet të zbatojë procedurat e duhura operationale dhe të trajnohet në mënyrë adekuate.

NËNPJESA C

PERFORMANCË E AVIONIT TË DHE KUFIZIMET OPERUESE

NCO.POL.100 Kufizimet operuese—të gjitha mjetet e fluturimit

(a) Gjatë çfarëdo lloj faze të operimit, ngarkesa, pesha dhe, përveç balonave, pozicioni i qendrës së gravitetit (CG) në mjetin e fluturimit duhet të jetë në përputhje me çdo kufizim të specifikuar në AFM, ose dokument ekuivalent.

(b) Pankartat, listat, shkallëzimet e instrumenteve ose kombinimet e tyre, të cilat përmbajnë këto kufizime operuese që përcaktohen nga AFM për tregim vizual, duhet të shpalosen në avion.

NCO.POL.105 Pesha

(a) Operatori duhet të përcaktojë peshën dhe CG (qendrën e rëndesës) së çdo avioni duke realizuar matjen faktike të peshës përpara futjes fillestare në shërbim. Efektet e akumuluar të modifikimeve dhe ndryshimet në peshë dhe balancim duhet të llogariten për dokumentacionin e duhur. Avionët duhet të ripeshohen nëse efekti i modifikimeve në peshë dhe balancim nuk ka të dhëna të sakta.

(b) Matja e peshës duhet të realizohet:

(1) Për avionët dhe helikopterët, nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë e certifikuar; dhe

(2) Për planera dhe balona, nga prodhuesi i mjetit ose në përputhje me rregulloren për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionët, pjesëve, pajisjeve dhe mjeteve dhe për miratimin e organizatave dhe personave që kryejnë këto funksione.

NCO.POL.110 Performanca—të përgjithshme

Piloti në komandë do të operojë avionin nëse performanca është e përshtatshme për të qenë në përputhje me rregullat në fuqi për ajrin dhe të gjitha kufizimet e tjera që aplikohen në fluturim, në hapësirën ajrore ose në aerodrome ose në vendndodhjet operuese që shfrytëzohen, duke marrë në konsideratë saktësinë skematike të të gjitha skemave dhe hartave të përdorura.

NËNPJESA D INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET SEKSIONI 1 Avionët

NCO.IDE.A.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me kërkesat në fuqi për vlefshmërinë ajrore, në qoftë se ato:

- (1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;
- (2) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.A.245;
- (3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.A.250; ose
- (4) janë të instaluara në avion.

(b) Pajisjet e mëposhtme, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si pajisje:

- (1) siguresat rezervë;
- (2) dritat e pavarura portative/portabël;
- (3) pajisje për matjen e saktë të kohës;
- (4) kutitë e ndihmës së shpejtë;
- (5) pajisjet e sinjalizimit dhe të mbijetesës;
- (6) spiranca detare dhe pajisjet për ankorim; dhe
- (7) pajisjet kufizuese për fëmijë.

(c) Instrumentet dhe pajisjet të cilat nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si edhe çdo pajisje tjetër, e cila nuk kërkohet nga anekse të tjera të aplikueshme, por janë të pranishme në fluturim, duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni që jepet nga këto instrumente, pajisje ose aksesore nuk do të shfrytëzohet nga ekuipazhi i fluturimit për të qenë në përputhje me aneksin I të udhëzimit të ministrit të transportit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” ose NCC.IDE.A.245 dhe NCC.IDE.A.250; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të kenë ndikim në vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në rast të mosfunksionimeve ose të keqfunksionimeve.

(d) Instrumentet dhe pajisjet do të jenë në përdorim ose të arritshme nga vendi ku është ulur anëtari i ekuipazhit të fluturimi që synon t'i përdorë.

(e) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës do të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

NCO.IDE.A.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e avionit, njësitë e pajisjeve ose funksionet e kërkuara për fluturimin e synuar janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

- (a) avioni operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL) të operatorit;
- (b) operatori është miratuar nga AAC për të operuar avionin brenda kufizimeve të listës kryesore të pajisjeve minimale (MMEL); ose
- (c) avioni është subjekti një lejeje për fluturim, në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCO.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezervë

Avionët duhet të pajisen me siguresa elektrike rezervë, të klasifikimeve të nevojshme për mbrojtjen e plotë të qarkut, për zëvendësimin e atyre siguresave që lejohen të zëvendësohen në fluturim.

NCO.IDE.A.115 Dritat operative

Avionët që operojnë gjatë natës duhet të pajisen me:

- (a) një sistem dritash kundër përplasjes;
- (b) drita navigacioni/pozicionimi;
- (c) projektori për uljen në tokë;
- (d) ndriçim të furnizuar nga sistemi elektrik i avionit për të garantuar ndriçimin e duhur për të gjithë instrumentet dhe pajisjet kryesore për operimin e sigurt të avionit;
- (e) ndriçim të furnizuar nga sistemi elektrik i avionit për të garantuar ndriçim në të gjitha kabinat e pasagjerëve;
- (f) një dritë portabël/e lëvizshme e pavarur për secilin anëtar të ekuipazhit të nevojshëm; dhe
- (g) drita për të qenë në përputhje me rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, nëse avioni operon si hidroplan.

NCO.IDE.A.120 Operacionet vizuale VFR—instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse

(a) Avionët që operojnë sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës duhet të pajisen me pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

- (1) busull magnetike;
- (2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;
- (3) lartësimatës sipas presionit të ajrit;
- (4) shpejtësia e dhënë nga presioni i ajrit; dhe
- (5) numri *Mach*, në çdo rast kur shpejtësia shprehet në termat e numrit (M).

(b) Avionët që operojnë sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC) mbi ujë dhe pa shikueshmëri të tokës, ose sipas VMC natën, ose në kushte ku avioni nuk mund të mbahet në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit, pa iu referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, do të jenë, përveç pikës

(a), të pajisur edhe me:

- (i) instrumentin e kthesave dhe rrëshqitjes;
- (ii) pozicionin, (aviohorizonti);
- (iii) shpejtësinë vertikale; dhe
- (iv) drejtimin e stabilizuar; dhe

(2) një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm.

(c) Avionët që operojnë në kushte ku nuk mund të mbahen në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit pa iu referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, do të jenë, krahas pikave (a) dhe (b) të pajisur me mjete (çelës elektrik kundër ngrirjes) për parandalimin e keqfunksionimit të shpejtësisë ajrore e cila tregon sistemin e duhur të nevojshëm në pikën (a)(4) për shkak të kondensimit ose ngricës.

NCO.IDE.A.125 Operacionet sipas IFR—instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse

Avionët që operojnë nën IFR duhet të pajisen me:

- (a) një mjet për matjen dhe duke shfaqur si më poshtë:
 - (1) busull magnetike;
 - (2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;
 - (3) lartësia e presionit;
 - (4) shpejtësimatës;
 - (5) shpejtësinë vertikale;
 - (6) kthimin dhe rrëshqitjen;
 - (7) qëndrimin/pozicionim;
 - (8) drejtimin e stabilizuar;

(9) temperatura e jashtme e ajrit; dhe

(10) numrin Mach kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit Mach;

Një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm;

(b) një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm; dhe

(c) një pajisje (çelësi i kundërngirjes së tubit pito) për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit tregues të shpejtësisë së ajrit, i kërkuar nga pika (a)(4) dhe nga pika (c)(2) si pasoje e kondensimit ose ngricës.

NCO.IDE.A.130 Sistemi paralajmërues i afrimit me terrenin (TAWS)

Avionët me motor me turbinë që kanë një MCTOM (peshë maksimale të certifikuar për ngritje) prej më shumë se 5 700 kg ose një MOPSC (konfigurim maksimal i ndenjësive funksionale për pasagjerë) prej më shumë se nëntë, do të pajisen me një TAWS që përmbush kërkesat për:

(a) pajisje të klasit A, siç specifikohet në një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve për të cilët është lëshuar një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA) ose

(b) pajisje të klasit A, siç specifikohet në një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve për të cilët është lëshuar një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA).

NCO.IDE.A.135 Sistemi ndërtelefonik i anëtarëve të ekuipazhit

Avionët e operuar me më shumë se një anëtar ekuipazhi, duhet të pajisen me sistem ndërtelefonik, duke e përfshirë kufje e mikrofona për t'u përdorur nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit.

NCO.IDE.A.140 Ndenjëset, rripat e sigurimit në sedilje, sistemet dhe pajisjet kufizuese për fëmijët

(a) Avionët do të pajisen me:

(1) një ndenjësë ose krevat për çdo person në bord, i cili është 24 muajsh ose më shumë;

(2) një rrip sigurimi për çdo ndenjësë pasagjeri dhe rripa shtrëngues për çdo ndenjësë/krevat;

(3) një pajisje kufizuese për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muajsh;

NCO.IDE.A.145 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Avionët duhet të pajisen me kuti të ndihmës së shpejtë.

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

(1) lehtësisht e arritshme për përdorim

(2) e përditësuar

NCO.IDE.A.150 Oksigjeni suplementar – avionët e hermetizuar

(a) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësi të tilla fluturimi ku është i nevojshëm furnizim me oksigjen në përputhje me pikën (b) duhet të kenë pajisje me oksigjen që të mund të ruajnë dhe të shpërndajnë oksigjenin.

(b) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat lartësia e presionit në kabinat e pasagjerëve është mbi 10 000 ft do të mbajnë oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrja për të furnizuar:

(1) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe:

(i) 100 % të pasagjerëve për çdo periudhë kur lartësia e presionit të kabinës tejkalon 15 000 ft, po në asnjë rast më pak sesa 10 minuta furnizim;

(ii) të paktën 30 % e pasagjerëve, për çdo periudhë kur, në rast të humbjes së presionit dhe duke marrë në konsideratë rrethanat e fluturimit, lartësia e presionit në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 14 000 ft dhe 15 000 ft; dhe

(iii) të paktën 10 % e pasagjerëve për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta kur lartësia e presionit në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 10 000 ft dhe 14 000 ft; dhe

(2) të gjithë personat në bord në kabinën e pasagjerëve për jo më pak sesa 10 minuta, në rastin e avionëve që operojnë në lartësi presioni mbi 25 000 ft, ose që operojnë nën atë lartësi, por në kushte që nuk do t'i lejojnë ata të zbresin në mënyrë të sigurt në një lartësi presioni prej 13 000 ft brenda 4 minutave.

(c) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi 25 000 ft, do të jenë gjithashtu të pajisur me një pajisje paralajmëruese për ekuipazhin e fluturimit në lidhje me çdo humbje (rënie) presioni.

NCO.IDE.A.160 Zjarrfikëset e dorës

(a) Avionët, me përjashtim të planerave me motor (TMG) dhe avionëve ELA1, duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikësë dore:

(1) në kabinën e ekuipazhit të fluturimit; dhe

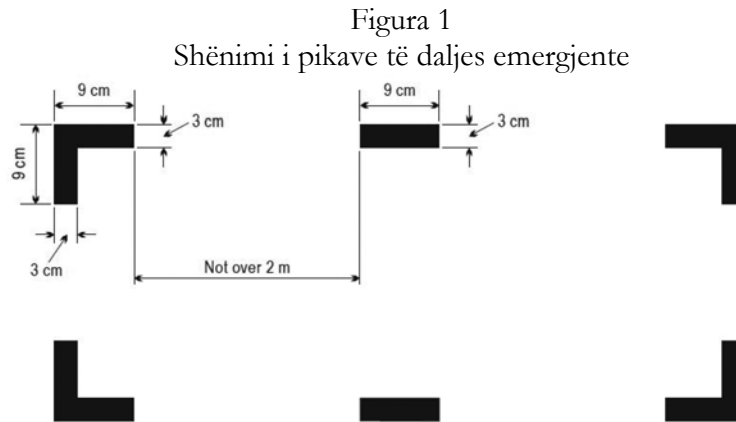
(2) në çdo kabinë pasagjeri që është e veçuar nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, me përjashtim të

rasteve nëse kabina është lehtësisht e arritshme për ekipazhin e fluturimit.

(b) Tipi dhe sasia e preparatit për zjarrfikëset e nevojshme, duhet të jenë të përshtatshme për tipin e zjarrit që mund të ndodhë në pjesën ku mendohet të përdoret, dhe të minimizojë rrezikun e përqendrimit të gazit toksik për personat në kabinë.

NCO.IDE.A.165 Shënimi i pikave të daljes emergjente

Nëse hapësirat në trupin e avionit që janë të përshtatshme për daljen emergjente nga ana e ekipazhit, janë të shënuara, ato duhet të shënohen siç tregohet në figurën 1.



NCO.IDE.A.170 Transmetuesi i lokalizimit të emergjencës (ELT)

(a) Avionët duhet të pajisen me:

(1) një ELT të çdo tipi, në rastin e avionëve të lëshuar fillimisht me një CofA individuale në datën 1 korrik 2008 ose përpara saj;

(2) një ELT automatike, kur janë të pajisur për herë të parë me një CofA individuale pas datës 1 korrik 2008; ose

(3) një ELT (ELT(S)) mbijetese ose një sinjalizues personal vendndodhjeje (PLB), i cili mbartet nga një anëtar i ekipazhit ose një pasagjer, kur certifikohet për një konfigurim maksimal ndenjësesh për pasagjerë prej gjashtë ose më pak.

(b) ELT-të e çfarëdo lloji tipi dhe PLB për të transmetuar në të njëjtën kohë në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Fluturimi mbi ujë

(a) Avionët e mëposhtëm duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose pajisje noti/pluskimi në ujë të ngjashme, për secilin person në bord më të vogël se 24 muaj, të cilët do të vishen dhe vendosen në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë:

(1) avionët me një motor kur:

(i) fluturojnë mbi ujë përtej distancës së zbritjes nga toka; ose

(ii) kur ngrihen ose ulen në një aerodrom ose vendndodhje operuese ku, sipas opinionit të pilotit në komandë, itinerari i ngritjes ose afrimit është kaq i predispozuar mbi ujë sa do të kishte mundësi për një ulje emergjente në ujë;

(2) hidroplanët që operojnë mbi ujë; dhe

(3) avionët që operojnë në një distancë nga toka ku një ulje emergjente është e mundur më shumë sesa 30 minuta korresponduake me shpejtësi normale udhëtimi ose 50 NM, cilado qoftë më pak.

(b) Hidroplanët që operojnë mbi ujë duhet të pajisen me:

(1) një spirancë;

(2) një spirancë, kur është e nevojshme për të asistuar në manovrimet; dhe

(3) pajisje për sinjale zanore siç parashtrihen në Rregulloren ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, aty ku është e aplikueshme.

(c) Piloti në komandë i një avionit që operon në një distancë nga toka ku një ulje emergjente është e mundur më shumë sesa 30 minuta korresponduese me shpejtësi normale udhëtimi ose 50 NM, cilado qoftë më pak, do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e avionit në rast të një uljeje në ujë, mbi bazën e të cilës ai do të përcaktojë transportin e:

(1) pajisjeve për të lëshuar sinjale alarmi;

(2) gomoneve të shpëtimit 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 emergjente;

dhe

(3) pajisjeve shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë, në bazë të fluturimit që do të kryhet.

NCO.IDE.A.180 Pajisjet e mbijetesës

Avionët që operojnë mbi hapësira në të cilat operacionet e kërkimit dhe shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me mjete të tilla sinjalizuese dhe pajisje për shpëtimin e jetës, përfshi mjete për të mbajtur në jetë, ashtu siç mund të jetë e përshtatshme për hapësirën mbi të cilën do të fluturohet.

NCO.IDE.A.190 Pajisjet për komunikimin me radio

(a) Aty ku është e nevojshme për hapësirën ajrore në të cilën fluturohet, avionët do të pajisen me pajisje të komunikimit me radio nëpërmjet të cilave mund të realizohen komunikime të dyanshme me ato stacione aeronautike dhe në ato frekuenca që plotësojnë kriteret e hapësirës ajrore.

(b) Pajisjet e komunikimit me radio, nëse kërkohet nga pika (a), do të sigurojnë komunikim në frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

(c) Kur është e nevojshme më shumë sesa një njësi pajisjeje komunikimi, secila prej tyre do të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat deri në masën që një mosfunksionim në secilën prej tyre nuk do të rezultojë në mosfunksionimin e tjetrës.

NCO.IDE.A.195 Pajisjet navigacionale

(a) Avionët që operojnë në rrugëkalime, të cilat nuk mund të navigohen sipas referencave vizuale, do të pajisen me të gjitha pajisjet e nevojshme të navigimit, të cilat do t'u mundësojnë atyre të procedojnë në përputhje me:

(1) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe

(2) kriteret e aplikueshme të hapësirës ajrore.

(b) Avionët duhet të kenë pajisje navigimi të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten do të lejojnë navigimin e sigurt në përputhje me pikën (a), ose një veprim rezervë të duhur, për t'u kryer në mënyrë të sigurt.

(c) Avionët që operojnë në fluturime, të cilat synohen që të ulen sipas IMC, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar udhëzime drejt një pike nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje do të ofrojë udhëzime për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC dhe për çdo aerodrome alternativ të përcaktuar.

(d) Për operacionet PBN, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për specifikimin e duhur të lundrimit.

NCO.IDE.A.200 Transponderi

Aty ku është e nevojshme, në hapësirën ajrore në të cilën do të bëhet fluturimi, avionët duhet të pajisen me një transponder me radar mbikëqyrës sekondar (SSR) me të gjitha kapacitetet e nevojshme.

SEKSIONI 2

Helikopterët

NCO.IDE.H.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me kërkesat në fuqi për vlefshmërinë ajrore, në qoftë se ato:

(1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;

(2) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.H.190;

(3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.H.195; ose

(4) janë të instaluar në helikopter.

(b) Pajisjet që vijnë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si pajisje:

(1) dritat e pavarura portative;

(2) pajisje për matjen e saktë të kohës;

(3) kuti të ndihmës së shpejtë;

(4) mjete për mbijetesë dhe sinjalizim;

(5) spiranca dhe mjete për ankorim, lundrim; dhe

(6) pajisje për mbajtjen e fëmijëve.

(c) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si dhe të gjitha pajisjet e tjera që nuk kërkohen nga anekset e tjera të aplikueshme, por që janë të pranishme (mbahen) në fluturim, duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni i dhënë nga këto instrumente, mjete apo aksesore nuk duhet të përdoret nga

ekuipezhi i fluturimit për të qenë në përputhje me aneksin 1 sipas udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2. 2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” ose NCO.IDE.H.190 dhe NCO.IDE.H.195; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë mbi vlefshmërinë ajrore të helikopterit, as në rastet e mosfunksionimit apo keqfunksionimit.

(d) instrumentet dhe pajisjet do të funksionojnë dhe do të jenë lehtësisht të arritshme nga pozicioni ku është ulur anëtar i ekuipazhit të fluturimit që synon ta përdorë atë.

(e) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

NCO.IDE.H.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë nëse ndonjë nga instrumentet, pajisjet apo funksionet e helikopterit që janë të domosdoshme për kryerjen e fluturimit në fjalë, janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

(a) helikopteri përdoret në përputhje me listën minimale të pajisjeve të operatorit (MEL), nëse ka një të tillë; ose

(b) helikopteri është subjekti një leje për fluturim, të lëshuar në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCO.IDE.H.115 Dritat operative

Helikopterët që operojnë gjatë natës, duhet të pajisen me:

(a) një sistem ndriçimi kundër përplasjes;

(b) drita për navigim/pozicionim;

(c) një projektor të uljes në tokë;

(d) drita, nga burim ushqimi nga sistemi elektrik i helikopterit për sigurimin e ndriçimit të përshtatshëm për të gjithë instrumentet, si dhe për pajisjet kryesore për operimin e sigurt të helikopterit;

(e) drita të furnizuara nga sistemi elektrik i helikopterit për të siguruar ndriçim për të gjitha kabinat e pasagjerëve;

(f) një dritë portative të pavarur për secilin nga anëtarët e ekuipazhit fluturues, kur janë të ulur në pozicionet e tyre; dhe

(g) drita konform Rregullores ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det në qoftë se helikopteri është amfib.

NCO.IDE.H.120 Operacionet sipas VFR gjatë ditës - instrumentet e fluturimit dhe navigimit, si dhe pajisjet shoqëruese

(a) Helikopterët që operojnë sipas VFR gjatë ditës duhet të kenë pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

(1) drejtimin magnetik;

(2) kohën në orë, minuta dhe sekonda;

(3) lartësimatësi sipas presionit;

(4) treguesin e shpejtësisë; dhe

(5) treguesin e rrëshqitjes.

(b) Helikopterët që operojnë sipas VMC-së mbi ujë dhe pa shikueshmëri nga toka, ose sipas VMC-së gjatë natës, ose kur shikimi është më pak sesa 1 500 m, ose në kushte ku helikopteri nuk mund të mbahet në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit, pa iu referuar një apo më shumë instrumenteve shtesë, do të pajiset, krahas pikës (a), me:

(1) pajisje matëse dhe treguese për sa vijon:

(i) pozicionin;

(ii) shpejtësinë vertikale; dhe

(iii) drejtimin e stabilizuar.

(2) Një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit janë jashtë funksionimit.

(c) Helikopterët që operojnë kur shikueshmëria është më pak sesa 1 500 m, ose në kushtet kur helikopteri nuk mund të mbahet në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit pa iu referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, krahas atyre që përcaktohen në pikat (a) dhe (b), do të pajisen me një mjet (tubi pitot) për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit të përcaktimit të shpejtësisë së ajrit të kërkuar në (a)(4) për shkak të kondensimit ose ngricës.

NCO.IDE.H.125 Operacionet sipas IFR—instrumentet e fluturimit dhe navigimit, si dhe pajisjet shtesë

Helikopterët që operojnë sipas IFR duhet të kenë pajisjet e mëposhtme:

(a) Instrumentet për matjen dhe tregimin e të dhënave të mëposhtme:

- (1) orientimit magnetik;
- (2) kohës në orë, minuta dhe sekonda;
- (3) presionin e lartësisë;
- (4) shpejtësimatësi;
- (5) shpejtësinë vertikale;
- (6) rrëshqitjen;
- (7) pozicionin;
- (8) drejtimin e stabilizuar; dhe
- (9) temperaturën e ajrit jashtë;

(b) Një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm;

(c) Një pajisje (çelësi për ngrohjen e tubit pitot dhe pitot për emergjence) për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër, e nevojshme sipas (a)(4) si pasojë e procesit të kondensimit apo ngrirjes; dhe

(d) Një pajisje shtesë matëse dhe treguese e pozicionit si instrument standby.

NCO.IDE.H.126 Pajisje shtesë për operimin me një pilot të vetëm sipas IFR

Helikopterët me një pilot që operojnë sipas IFR duhet të pajisen me një autopilot me, të paktën ruajtjen e lartësisë dhe të drejtimit.

NCO.IDE.H.135 Sistemi i komunikimit me telefonin e brendshëm i ekuipazhit të fluturimit

Helikopterët që operojnë me më shumë se një anëtar ekuipazhi në fluturim, duhet të pajisen me një sistem komunikimi me telefon të brendshëm për ekuipazhin e fluturimit, përfshirë kufjet dhe mikrofonat për përdorim nga ana e të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit në fluturim.

NCO.IDE.H.140 Ndenjëset, rripat e sigurimit, sistemet e kufizimit dhe pajisjet kufizuese për fëmijë

(a) Helikopterët do të jenë të pajisur me:

- (1) një ndenjëse apo shtrat për çdo person në bord të moshës 24 muaj ose më shumë;
- (2) një rrip sigurimi në secilën ndenjëse pasagjeri dhe rripa kufizimi për secilin shtrat;
- (3) për helikopterët e lëshuar për herë të parë me një CofA individuale pas datës 31 dhjetor 2012, një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem kufizimi për pjesën e sipërme të bustit për përdorim në çdo ndenjëse pasagjeri për secilin pasagjer të moshës 24 muaj ose më shumë;

(4) një pajisje kufizimi për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muaj; dhe

(5) një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem kufizimi për pjesën e sipërme të bustit që të bashkëveprojë me një pajisje e cila të kufizojë automatikisht bustin e personit, në rast të ngadalësimit/frenimit të shpejtë në çdo ndenjëse të ekuipazhit të fluturimit.

(b) Një rrip sigurimi me sistem kufizimi të pjesës së sipërme të bustit do të ketë vetëm një pikë hapjeje/zbërthimi

NCO.IDE.H.145 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me një kuti të ndihmës së shpejtë.

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

- (1) lehtësisht e arritshme për përdorim; dhe
- (2) e përditësuar.

NCO.IDE.H.155 Oksigjeni shtesë - helikopterë të papresionuar

Helikopterët pa-presion operojnë kur një furnizim me oksigjen kërkohet, në përputhje me NCO.OP.190 do të pajiset me depozitë për ruajtjen dhe aparatura për shpërndarjen e oksigjenit, të aftë për të ruajtur dhe shpërndarë furnizimet e nevojshme të oksigjenit.

NCO.IDE.H.160 Zjarrfikëset e dorës

(a) Helikopterët, me përjashtim të helikopterëve ELA2, duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikëse dore:

- (1) në kabinën e ekuipazhit të fluturimit; dhe
- (2) në çdo kabinë pasagjeri që është veçmas nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, me përjashtim të rasteve nëse kabina është lehtësisht e arritshme për ekuipazhin e fluturimit.

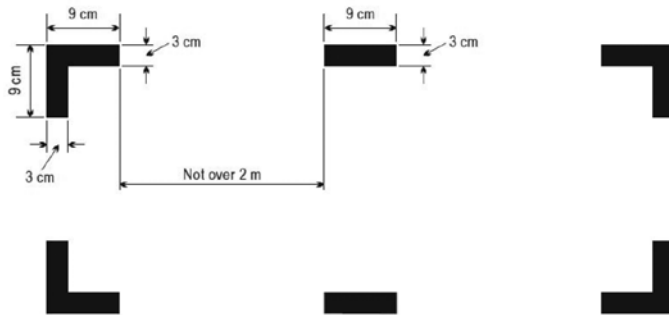
(b) Lloji dhe sasia e preparatit kimik shues për fikësit e nevojshëm të zjarrit do të jetë e përshtatshme për llojin e zjarrit që mund të ndodhë në kabinën ku synohet të përdoret shuesi dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në kabinat ku ka persona.

NCO.IDE.H.165 Vijëzimi i pikave të daljes emergjente

Nëse në trupin e helikopterit janë vijëzuar pika për dalje emergjente për ekuipazhet/skuadrat e

shpëtimit, zona të tilla do të shënohen siç tregohet në Figurën 1.

Figura1
Vijëzimi i pikave të daljes emergjente



NCO.IDE.H.170 Transmetuesi automatik i emergjencës (ELT)

(a) Helikopterët e certifikuar për një konfigurim maksimal ndenjësesh për pasagjerë mbi gjashtë, do të pajisen me:

(1) një ELT automatike; dhe

(2) një ELT (ELT(S)) mbijetese në një gomone shpëtimi ose jelek shpëtimi, kur helikopteri operon në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë sesa 3 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale udhëtimi.

(b) Helikopterët e certifikuar për një konfigurim maksimal ndenjësesh për pasagjerë prej gjashtë ose më pak do të pajisen me një ELT(S) ose një sinjalizues personal vendndodhjeje (PLB), që mbartet nga një anëtar i ekuipazhit ose një pasagjer.

(c) ELT-të e çfarëdo lloji dhe PLB-të duhet të transmetojnë njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Fluturimi mbi ujë

(a) Helikopterët duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose pajisje noti/pluskimi në ujë 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, kur:

(1) fluturojnë (me vetërrotullim të helikës kryesore) mbi ujë përtej distancës nga toka, në rast të mosfunksionimit kritik të motorit, helikopteri nuk mund të ruajë fluturimin në nivel; ose

(2) fluturojnë mbi ujë në një distancë toke që i korrespondon më shumë sesa 10 minutave fluturim me shpejtësi normale udhëtimi, ku në rast të mosfunksionimit kritik të motorit, helikopteri mund të ruajë fluturimin në nivel; ose

(3) ngrihen dhe ulen në një aerodrom/ vendndodhje operimi ku itinerari i ngritjes ose afrimit është mbi ujë.

(b) Secili jelek shpëtimi ose pajisje pluskimi ekuivalente dhe individuale, do të jetë e pajisur me ndriçim elektrik për qëllimin e lehtësimit të vendndodhjes së personave.

(c) Piloti komandues i një helikopteri që operon në një fluturim mbi ujë në një distancë larg nga toka që i korrespondon më shumë sesa 30 minutave me shpejtësi normale ose 50 NM, cilado qoftë më pak, do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e avionit në rast të një uljeje emergjente në ujë, baze në të cilën ai/ajo do të përcaktojë transportin e:

(1) pajisjeve për lëshimin e sinjaleve të alarmit;

(2) gomoneve të shpëtimit 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; dhe

(3) pajisje shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë, në bazë të fluturimit që do të kryhet.

(d) Piloti komandues do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e helikopterit në rastin e një uljeje emergjente në ujë, kur vendos nëse jelekët e shpëtimit, të nevojshme sipas pikës (a) do të vishen apo jo nga të gjithë personat në bord.

NCO.IDE.H.180 Pajisjet e mbijetesës

Helikopterët, të cilët operojnë mbi hapësira ku operacionet e kërkimit dhe operacionet e shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me mjete të tilla sinjalizuese dhe pajisje shpëtimi, përfshi mjetet për të mbijetuar, ashtu siç mund të jetë e përshtatshme për hapësirën në të cilën do të kryhet fluturimi.

NCO.IDE.H.185 Të gjithë helikopterët në lidhje me fluturimet mbi ujë — Ulja emergjente në ujë

Helikopterët që fluturojnë mbi ujë në një mjedis të pafavorshëm përtej një distance prej 50 NM nga toka do të jenë:

- (a) të projektuar për uljen në ujë në përputhje me kodin përkatës të vlefshmërisë ajrore;
- (b) të certifikuar për uljen në ujë në përputhje me kodin përkatës të vlefshmërisë ajrore; ose
- (c) të pajisur me mjete pluskimi për raste emergjente.

NCO.IDE.H.190 Pajisjet për komunikimin me radio

(a) Aty ku kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën kryhet fluturimi, helikopterët duhet të pajisen me mjete të komunikimit me radio, të cilat mundësojnë komunikimin e dyanshëm me ato stacione aeronautike në ato frekuenca që plotësojnë kriteret e hapësirës ajrore.

(b) Pajisjet e komunikimit me radio, nëse është e nevojshme sipas pikës (a), do të sigurojnë komunikim në frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

(c) Kur duhen më shumë sesa një njësi pajisje komunikimi, secila do të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat deri në atë masë që një mosfunksionim të ndonjërës prej tyre të mos ndikojë në mosfunksionimin e tjetrës.

(d) Kur është i nevojshëm një sistem komunikimi me radio, krahas sistemit të brendshëm telefonik të ekuipazhit të fluturimit, siç kërkohet nga NCO.IDE.H.135, helikopterët do të pajisen me një buton transmetimi në dorezën e drejtimit të fluturimit për secilin pilot përkatës dhe/ose anëtar ekuipazhi në stacionin e tij/të saj të punës.

NCO.IDE.H.195 Pajisjet e navigimit

(a) Helikopterët që operojnë në rrugëkalime, të cilat nuk mund të navigohen me shikim të lirë, do të pajisen me pajisje navigimi për t'u mundësuar atyre që të vazhdojnë më tej në përputhje me:

- (1) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe
- (2) përshtatshmërinë me kriteret e hapësirës ajrore.

(b) Helikopterët duhet të kenë pajisje navigimi të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten do të lejojnë navigimin e sigurt në përputhje me pikën (a), ose një veprim rezervë të duhur, për të siguruar parrezikshmërinë e fluturimit deri në ulje.

(c) Helikopterët që operojnë në fluturime, të cilat synohen që të ulen sipas IMC, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar udhëzime drejt një pike nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje do të ofrojë udhëzime për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC dhe për çdo aerodrom alternativ të përcaktuar.

NCO.IDE.H.200 Transponderi

Aty ku kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën kryhet fluturimi, helikopterët duhet të pajisen me një radar mbikëqyrës sekondar (SSR), si dhe me pajisje të tjera transponder SSR të domosdoshme.

SEKSIONI 3

Veloret (*Sailplanes*)

NCO.IDE.S.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me kërkesat në fuqi për vlefshmërinë ajrore, në qoftë se ato:

- (1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;
- (2) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.S.145;
- (3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.S.150; ose
- (4) janë të instaluar në planer.

(b) Pajisjet që vijnë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si pajisje:

- (1) siguresat rezervë;
- (2) dritat e pavarura portative/portabël;

(3) pajisje për matjen e saktë të kohës;

(c) Instrumentet dhe pajisjet të cilat nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si dhe çdo pajisje tjetër, e cila nuk kërkohet nga anekse të tjera të aplikueshme, por janë të pranishme në fluturim, duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni që jepet nga këto instrumente, pajisje ose aksesore nuk do të shfrytëzohet nga ekuipazhi i fluturimit për të qenë në përputhje me aneksin I të udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil"; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të kenë ndikim në vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në rast të mosfunksionimeve ose të keqfunksionimeve.

(d) Instrumentet dhe pajisjet do të jenë në përdorim ose të arritshme nga stacioni ku është ulur anëtar i ekuipazhit të fluturimit që synon t'i përdorë.

(e) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës do të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

NCO.IDE.S.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e avionit, njësitë e pajisjeve ose funksionet e kërkuara për fluturimin e synuar janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

(a) Velori operohet në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL), nëse është e përcaktuar; ose

(b) Velori është subjekt lejeje për fluturim, në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCO.IDE.S.115 Operacionet vizuale VFR - instrumentet e fluturimit dhe navigimit

(a) Velorët që operojnë sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës duhet të pajisen me pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

(1) në rastin e veloreve me motor, busull magnetike;

(2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

(3) Lartësimatësin e presionit;

(4) Shpejtësimatësin e dhënë të ajrit;

(b) Velorët që operojnë në kushte ku planeri nuk mund të mbahet në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit, pa iu referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, do të jenë, përveç pikës (a), të pajisur me mjetet matëse dhe treguese që vijojnë:

(1) shpejtësinë vertikale;

(2) treguesin e animit dhe rrëshqitjes; dhe

(3) busullën magnetike.

NCO.IDE.S.120 Fluturimi në motin me reinstrumentet e fluturimit dhe navigimit

Velorët që fluturojnë në motin me re, duhet të pajisen me instrumentet e mëposhtme matëse dhe treguese si më poshtë:

(a) Busull magnetike;

(b) Kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

(c) Lartësimatësin e presionit;

(d) Shpejtësinë e dhënë të ajrit;

(e) Shpejtësinë vertikale; dhe

(f) Treguesin e animit dhe rrëshqitjes.

NCO.IDE.S.125 Ndenjëset dhe sistemet kufizuese

(a) Velorët duhet të pajisen me:

(1) një ndenjësë për çdo person në bord; dhe

(2) një rrip sigurimi me sistem kufizues për pjesën e sipërme të bustit për çdo ndenjësë pasagjeri sipas AFM.

(b) Një rrip sigurimi me sistem kufizues për pjesën e sipërme të bustit do të ketë një pikë të vetme zbërthimi.

NCO.IDE.S.135 Fluturimi mbi ujë

Piloti në komandë i një velori që operon mbi ujë do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e planerit në rastin e një uljeje emergjente në ujë, në të cilën ai/ajo do të përcaktojë transportin me:

(a) një jelek shpëtimi, ose pajisje noti/pluskimi në ujë të ngjashme për secilin person në bord, e vendosur në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë;

(b) një transmetues automatik për përcaktimin e vendndodhjes në raste emergjence (ELT) ose një

sinjalizues personal për përcaktimin e vendndodhjes (PLB), i cili mbartet nga një anëtar i ekuipazhit ose një pasagjer, i cili mund të vetëtransmetojë në të njëjtën kohë në 121,5 MHz dhe 406MHz; dhe

(c) pajisje për lëshimin e sinjaleve të alarmit, kur kryhet një fluturim:

(1) mbi ujë përtej distancës së zbritjes; ose

(2) aty ku itinerari i ngritjes ose afrimit është kaq i volitshëm mbi ujë sa në rast incidenti do të jetë e mundur një ulje emergjente.

NCO.IDE.S.140 Pajisjet e mbijetesës

Velorët që operojnë mbi hapësira në të cilat operacionet e kërkimit dhe operacionet e shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me mjete sinjalizimi dhe mjete shpëtimi të përshtatshme për zonën në të cilën do të bëhet fluturimi.

NCO.IDE.S.145 Pajisjet për komunikimin me radio

(a) Aty ku kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën kryhet fluturimi, planerët duhet të pajisen me mjete të komunikimit me radio, të cilat mundësojnë komunikimin e dyanshëm me ato stacione aeronautike në ato frekuenca që plotësojnë kriteret e hapësirës ajrore.

(b) Pajisjet e komunikimit me radio, nëse është e nevojshme sipas pikës (a), do të sigurojnë komunikim në frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz

NCO.IDE.S.150 Pajisjet naviguese

Velorët duhet të pajisen me pajisje navigimi që do t'u mundësojnë atyre të procedojnë në përputhje me:

(a) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe

(b) përshtatja sipas kriterëve të hapësirës ajrore.

NCO.IDE.S.155 Transponderi

Avionët duhet të pajisen me një transponder me radar mbikëqyrës sekondar për raportimin e presioneve të lartësisë, si dhe me pajisje/pjesë të tjera transponder SSR të domosdoshme.

SEKSION 4

Balonat

NCO.IDE.B.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me kërkesat në fuqi për vlefshmërinë ajrore, në qoftë se ato:

(1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;

(2) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.B.145; ose

(3) janë të instaluar në balonë.

(b) Pajisjet që vijojnë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si të tilla:

(1) dritat e pavarura portative/portabël;

(2) pajisje për matjen e saktë të kohës;

(3) kutia e ndihmës së shpejtë;

(4) pajisjet e sinjalizimit dhe të mbijetesës.

(c) Instrumentet dhe pajisjet të cilat nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, si edhe çdo pajisje tjetër, e cila nuk kërkohet nga anekse të tjera të aplikueshme, por janë të pranishme në fluturim, duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë vijon:

(1) informacioni që jepet nga këto instrumente, pajisje ose aksesore nuk do të shfrytëzohet nga ekuipazhi i fluturimit për të qenë në përputhje me aneksin I të udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil"; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të kenë ndikim në vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në rast të mosfunksionimeve ose të keqfunksionimeve.

(d) instrumentet dhe pajisjet do të jenë në përdorim ose të arritshme nga stacioni ku është ulur anëtar i ekuipazhit të fluturimi që synon t'i përdorë.

(e) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës do të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

NCO.IDE.B.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e avionit, njësitë e pajisjeve ose funksionet e kërkuara për fluturimin e synuar janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

(a) balona funksionon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL), nëse përcaktohet; ose

(b) balona është subjekti një leje për fluturim, në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCO.IDE.B.110 Dritat operuese

Balonat që operojnë gjatë natës do të pajisen me:

- (a) drita pozicioni;
- (b) një pajisje për të garantuar ndriçimin e duhur për të gjithë instrumentet dhe pajisjet kryesore për operimin e sigurt të balonës;
- (c) një dritë portabël/e lëvizshme e pavarur; dhe
- (d) për mjetet ajrore me ajër të nxehtë sa vijon:
 - (1) një dritë për uljen në tokë; dhe
 - (2) një sistem dritash kundër përplasjes.

NCO.IDE.B.115 Operacionet vizuale VFR - instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet përkatëse

Balonat që operojnë sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës duhet të pajisen me pajisjet e mëposhtme:

- (a) treguese të drejtimit; dhe
- (b) pajisje matëse dhe treguese:
 - (1) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;
 - (2) shpejtësi vertikale, nëse kërkohet nga AFM; dhe
 - (3) matësin dhe presionin e ajrit, nëse kërkohet nga AFM, nëse duhet sipas kritereve të hapësirës ajrore ose kur lartësia duhet të kontrollohet për përdorimin e oksigjenit.

NCO.IDE.B.120 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Balonat duhet të pajisen me një kuti të ndihmës së shpejtë.

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

- (1) lehtësisht e arritshme për përdorim;
- (2) e përditësuar.

NCO.IDE.B.121 Oksigjeni suplementar

Balonat që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat lartësia e presionit është mbi 10 000 ft do të mbartin oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje, për të furnizuar:

(a) të gjithë anëtarët e ekuipazhit për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta kur lartësia e presionit do të jetë ndërmjet 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

(b) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për çdo periudhë kur lartësia e presionit do të jetë mbi 13 000 ft.

NCO.IDE.B.125 Zjarrfikëset e dorës

(a) Balonat duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikëse dore, nëse kërkohet nga specifikimet e aplikueshme të certifikimit.

(b) Lloji dhe sasia e preparatit kimik shues për fikësit e nevojshme të zjarrit do të jetë e përshtatshme për llojin e zjarrit që mund të ndodhë në balonë ku synohet të përdoret shuesi dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik për personat në balonë.

NCO.IDE.B.130 Fluturimi mbi ujë

Piloti komandues i një balone që operon mbi ujë do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e balonës në rastin e një uljeje emergjente në ujë, bazuar në të cilën ai/ajo do të përcaktojë transportin e:

(a) një jelek shpëtimi, ose pajisje noti/pluskimi në ujë të ngjashme për secilin person në bord, e vendosur në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësjë e personit që synon ta përdorë;

(b) kur transporton më shumë sesa 6 persona, një sinjalizues për përcaktimin e vendndodhjes (PLB), i cili mund të transmetojë në të njëjtën kohë në 121,5 MHz dhe 406 MHz;

(c) kur transporton deri në 6 persona, një transmetues për përcaktimin e vendndodhjes në raste emergjence (ELT) ose një sinjalizues personal për përcaktimin e vendndodhjes (PLB), i cili mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose një pasagjer, i cili mund të transmetojë në të njëjtën kohë në 121,5 MHz dhe 406 MHz; dhe

(d) pajisje për lëshimin e sinjaleve të alarmit.

NCO.IDE.B.135 Pajisjet e mbijetesës

Balonat që operojnë mbi hapësira në të cilat operacionet e kërkimit dhe operacionet e shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me mjete sinjalizimi dhe mjete shpëtimi të përshtatshme për zonën në të cilën do të bëhet fluturimi.

NCO.IDE.B.140 Pajisje të ndryshme

(a) Balonat duhet të pajisen me dorashka mbrojtëse për çdo anëtar të ekuipazhit.

(b) Balonat me ajër të nxehtë dhe balonat e përziera duhet të pajisen me:

- (1) një burim alternative ndezjeje;
- (2) një pajisje për të matur dhe treguar sasinë e karburantit;
- (3) një mushama zjarrduruese ose mbulesë që i reziston zjarrit; dhe
- (4) një litar të paktën 25 metra(m) i gjatë.

(c) Balonat me gaz duhet të pajisen me një thikë.

NCO.IDE.B.145 Pajisjet për komunikimin me radio

(a) Aty ku kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën kryhet fluturimi, balonat duhet të pajisen me mjete të komunikimit me radio, të cilat mundësojnë komunikimin e dyanshëm me ato stacione aeronautike në ato frekuenca që plotësojnë kriteret e hapësirës ajrore.

(b) Pajisjet e komunikimit me radio, nëse është e nevojshme sipas pikës (a), do të sigurojnë komunikim në frekuencën e emergjencës ajrore 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponderi

Aty ku kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën kryhet fluturimi, balonat duhet të pajisen me një transponder me radar mbikëqyrës sekondar (SSR) me pajisjet/pjesët e tjera të domosdoshme.

NËNPJESA E KËRKESAT SPECIFIKE SEKSIONI 1 Të përgjithshme

NCO.SPEC.100 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesa specifike që duhet të ndiqen nga një pilot në komandë i cili kryen operacione të specializuara jotregtare me aeroplanë të tjerë ndryshe nga ata kompleks me fuqi motorike.

NCO.SPEC.105 Listkontrolli

(a) Para fillimit të një operimi të specializuar, piloti (komandanti) duhet të kryejë vlerësimin e rriskut, duke vlerësuar kompleksitetin e aktivitetit për të përcaktuar rreziqet që shoqërojnë risqet e brendshme dhe për të marrë masa lehtësuese.

(b) Një operim i specializuar duhet të kryhet në përputhje me një listë kontrolli. Bazuar në vlerësimin e risqeve, piloti komandues duhet të vendosi këto lloj listë kontrollesh të duhura për aktivitetin e specializuar dhe për avionin që është përdorur, duke marrë për bazë çdo veprim për këtë nënpjesë.

(c) Listëkontrolli që është për detyrën kryesore të pilotit komandues, anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e veçantë, duhet të jetë e gatshme të përdoret në çdo fluturim.

(d) Listëkontrolli duhet riparë rregullisht dhe të përmirësohet sipas rastit.

NCO.SPEC.110 Përgjegjësitë e pilotit në komandë dhe autoriteti

Në çdo kohë, kur anëtarët e ekuipazhit ose specialistet kryesorë janë pjesëmarrës në operim, piloti në komandë:

(a) duhet të sigurojë përputhje të anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistët kryesorë me NCO.SPEC.115 dhe NCO.SPEC.120;

(b) nuk duhet të fillojë fluturimin n.q.s. ndonjë anëtar ekuipazhi ose specialist kryesor është i paaftë që të kryejë detyrat nga ndonjë arsye, siç janë plagosja, sëmundja, lodhja ose efekte të ndonjë substance psikoaktive;

(c) nuk duhet të vazhdojë fluturimin më tutje sesa aerodromi i lejuar edhe kur moti ose vendi i operimit e lejon, n.q.s. kapaciteti, i çdo anëtari ekuipazhi ose specialistit kryesor që kryen detyrat, është zvogëluar si rezultat i lodhjes, sëmundjes ose mungesa e oksigjenit;

(d) të sigurojë që anëtari i ekuipazhit dhe specialistet kryesorë përputhen me ligjet, rregullat dhe procedurat e shteteve ku kryhen operimet;

(e) siguron që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistet kryesorë janë në gjendje të komunikojnë me njeri tjetrin në të njëjtën gjuhë; dhe

(f) siguron që specialistët në detyrë dhe anëtarët e ekuipazhit të përdorin vazhdimisht oksigjen shtesë kurdo që ai/a jo të përcaktojë se në lartësinë e fluturimit të synuar, mungesa e oksigjenit mund të rezultojë në dëmtim të aftësive të anëtarëve të ekuipazhit ose në dëm të specialistëve në detyrë. Nëse piloti në komandë nuk mund të përcaktojë se si mungesa e oksigjenit mund të ndikojë në njerëzit në bord, ai/a jo duhet të sigurojë që specialistët në detyrë dhe anëtarët e ekuipazhit të përdorin oksigjen shtesë plotësues sa herë që lartësia e kabinës kalon 10 000 ft për një periudhë më të gjatë se 30 minuta dhe sa herë që lartësia e kabinës kalon 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Përgjegjësitë e ekuipazhit

(a) Anëtari i ekuipazhit duhet të jetë përgjegjës për ekzekutim të saktë të detyrave të tij/saj.

(b) Përveç balonave, gjatë fazave kritike të fluturimit ose kurdo që duket e nevojshme nga piloti komandues në interes të sigurisë, anëtari i ekuipazhit duhet të jetë i lidhur në vendin e tij/saj në të kundërt është specifikuar në listëkontrollin.

(c) Gjatë fluturimit, anëtari i ekuipazhit duhet ta mbajë të shtrënguar rripin e tij/saj të sigurimit ndërkohë që është në vendin e tij/saj të punës.

(d) Gjatë fluturimit, të paktën një anëtar i kualifikuar i ekuipazhit duhet të qëndrojë në komandat e avionit gjatë gjithë kohës.

(e) Anëtari i ekuipazhit nuk duhet të marrë detyra në një avion.

(1) n.q.s. ai/ajo e di ose dyshon se ai/ajo po vuan nga lodhja siç referohet në 7.f. e aneksit IV të udhëzimit të ministrit të transportit nr. 3 datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” ose në të kundërt ndjen se nuk mund të jetë gati për të kryer detyrat e tij/saj; ose

(2) kur është nën influencën e substancave psikoaktive ose alkoolit ose për arsye të tjera siç referohet në 7.g të aneksit IV të udhëzimit të ministrit të transportit nr. 3 datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

(f) Anëtari i ekuipazhit, i cili ndërmerr detyra për më shumë se një operim:

(1) ai/ajo duhet të mbajë regjistrin personal në bazë të kohës së fluturimit dhe kohës në detyrë dhe periudhës së shpërndarjes siç referohet në aneksin III (Part-ORO), nënpjesa FTL e urdhrit të ministrit të transportit nr. 151 datë 9.4.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”; dhe

(2) duhet të japë çdo operator me të dhënat e nevojshme për aktivitetet e programuara në përputhje me kërkesat e aplikueshme të FTL .

(g) Anëtari i ekuipazhit duhet të raportojë tek piloti komandues:

(1) çdo gabim, moskryerje, keqfunksionim ose defekt, për të cilën ai/ajo beson se mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore ose në sigurinë e operimit të avionit, përfshirë sistemet e emergjencës; dhe

(2) çdo incident që po rrezikonte, ose mund të rrezikojë, sigurinë e operimit.

NCO.SPEC.120 Përgjegjësitë e specialisteve kryesorë

(a) Specialisti kryesor duhet të jetë përgjegjës për ekzekutimin e duhur të detyrës së tij/saj. Detyrat e specialistit kryesor duhet të jenë të specifikuara në listëkontrollin.

(b) Përveç balonave, gjatë fazave kritike të fluturimit, ose kurdo që ndihet e nevojshme nga piloti në komandë, për interesa të sigurisë, specialisti kryesor duhet të jetë i lidhur në vendin e tij/saj të punës në të kundërt është e specifikuar në listëkontrollin.

(c) Specialisti kryesor duhet të sigurojë që ai/ajo është i lidhur kur kryen detyra të specializuara me dyert e jashtme të hapura ose të hequra.

(d) Specialisti kryesor duhet të raportojë tek piloti në komandë:

(1) çdo gabim, moskryerje, keqfunksionim ose defekt, për të cilën ai/ajo beson se mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore ose operimin e sigurt të avionit, përfshirë sistemet e emergjencës; dhe

(2) çdo incident që po rrezikonte ose mund të rrezikojë sigurinë e operimit.

NCO.SPEC.125 Brifingu i sigurisë

(a) Para ngritjes, piloti në komandë duhet të instruktojë specialistët kryesorë:

(1) në pajisjet e emergjencës dhe procedurat;

(2) në procedurat operacionale të shoqëruara me specialistët kryesorë para çdo fluturimi ose seri fluturimesh.

(b) Brifingu që i referohet tek (a)(2) mund të mos jetë i nevojshëm n.q.s. specialistët kryesorë kanë qenë instruktuar në procedurat operuese para fillimit të sezonit të operimit në vitin kalendarik.

NCO.SPEC.130 Diferenca minimale e lartësisë së lejuar mbi pengesat – Fluturimet me IFR

Piloti në komandë duhet të vendosë lartësinë minimale të fluturimit për çdo fluturim kur jepen të dhënat e diferencës së lartësisë së lejuar e kërkuar të terrenit për të gjitha segmentet që do të fluturohet në rrugëkalim me IFR. Lartësia minimale e fluturimit nuk mund të jetë më e ulët se ato të publikuara nga shteti mbi të cilin fluturohet.

NCO.SPEC.135 Furnizimi me karburant dhe vaj – avionët

NCO.OP.125 (a)(1)(i) nuk zbatohet në planerin që tërhiqet, shfaqjet ajrore, fluturime akrobatike ose fluturime konkurrimi.

NCO.SPEC.140 Furnizimi me karburant dhe vaj - helikopterët

Pavarësisht nga NCO.OP.126(a)(1), piloti në komandë i helikopterit mund të fillojë fluturimin në VFR ditën vetëm nëse qëndron brenda distancës 25 NM (milje detare) nga aerodromi/vendi i largimit të operimit me rezervë karburanti jo më pak se 10 minuta me shpejtësinë dhe rrezen (ekonomike) më të

mirë.

NCO.SPEC.145 Imitimi i situatave në fluturim

Përveçse një specialisti kryesor që është në bord të avionit për trajnim, piloti në komandë duhet që të mos imitojë, kur ka specialistë kryesor që kryejnë detyra:

(a) situata që kërkojnë aplikim për procedura jo normale ose emergjente; ose

(b) fluturime në kushte meteorologjike me instrumente (IMC).

NCO.SPEC.150 Sinjalizim për afërsinë me tokën

N.q.s. instalohet, sistemi paralajmërues që jemi pranë me tokën mund të jetë stakuar gjatë këtyre detyrave të specializuara, e cila nga natyra e tyre kërkon që avioni në operim është brenda distancës, në të cilën mund të aktivizojë sistemin e paralajmërimit që jemi në afërsi të tokës.

NCO.SPEC.155 Sistemi i mënjanimi të përplasjes në ajër (ACAS II)

Pavarësisht nga NCO.OP.200, ACAS II mund të stakohet gjatë këtyre veprimeve të specializuara, të cilat për natyrën e tyre kërkojnë që avioni të operojë brenda një distance nga njeri tjetri nën atë, e cila mund të aktivizojë ACAS.

NCO.SPEC.160 Lëshimi i mallrave të rrezikshme

Piloti në komandë nuk duhet të operojë një avion mbi qytete dhe vende me popullsi të dendur, qyteza ose popullsi të vendosura (rishtas) ose mbi një grumbullim të hapur të njerëzve, kur lëshohen mallrat e rrezikshme.

NCO.SPEC.165 Ngarkesa dhe përdorimi i armëve

(a) Piloti në komandë duhet të sigurojë që, kur ka ngarkesë armësh në një fluturim me qëllim të një detyre të specializuar, ato janë të siguruara kur nuk janë në përdorim.

(b) Specialisti kryesor që përdor armët, duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme që të parandalojë rrezikimin e avionit dhe personave në bord ose në tokë.

NCO.SPEC.170 Performanca dhe kriteri i operimeve- avionët

Kur një avion operon në lartësinë më pak se 150 m (500 ft), mbi rajonet me popullsi jo të dendur, për operimet e avionëve që nuk janë në gjendje të qëndrojnë në fluturim horizontal, në rastin e fikjes së një motori, piloti në komandë duhet të ketë:

(a) vendosur procedura operimi për minimizimin e pasojave pas fikjes së motorit, dhe

(b) të instruktojë të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrës në bord për procedurat që duhet të kryhen në rastin e një ulje të detyruar.

NCO.SPEC.175 Performanca dhe kriteri i operimit – helikopterët

(a) Piloti në komandë mund të operojë një avion mbi rajonet e populluara kur ka:

(1) helikopteri është i certifikuar në kategorinë A ose B; dhe

(2) masat e sigurisë janë vendosur për parandalimin e rreziqeve ndaj personave ose pronës në tokë.

(b) Piloti në komandë:

(1) duhet të ketë vendosur procedurat e operimit për minimizimin e pasojave nga fikja e motorit; dhe

(2) duhet të ketë instruktuar të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrës në bord për procedurat që duhet të kryen në rast të një ulje të detyruar.

(c) Piloti në komandë duhet të sigurojë që masa në ngritje, ulje ose në varje (gjatë qëndrimit mbi tokë) nuk duhet të kalojë maksimumin e masës të specifikuar për:

(1) varje (ose mbajtje mbi tokë) pa efektin e tokës (HOGÉ) me të gjithë motorët në regjimin e duhur të fuqisë; ose

(2) në qoftë se mbizotërojnë kushtet që një (HOGÉ) ka mundësi që të mos bëhet, masa e helikopterit nuk duhet të tejkalojë masën maksimale të specifikuar për një varje me efektin e tokës (HIGE) me të gjithë motorët në regjimin e caktuar të fuqisë, duke lejuar mbizotërimin e kushteve për një varje nën efektin e tokës për masën maksimale të specifikuar.

SEKSIONI 2

Operimet e helikopterit me ngarkese të jashtme të varur (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Listëkontrolli

Listëkontrolli për HESLO duhet të përmbajë:

(a) procedurat normale, jonormale dhe emergjencat;

(b) të dhënat kryesore të performancës;

- (c) pajisjet e kërkuara;
- (d) çdo lloj kufizimesh; dhe
- (e) përgjegjësitë dhe detyrat e pilotit në komandë, dhe n.q.s. është e aplikueshme, anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë (të detyrave).

NCO.SPEC.HESLO.105 Pajisjet specifike të HESLO

Helikopteri duhet të pajiset me të paktën:

- (a) një pasqyrë për sigurinë e ngarkesës ose mjet alternativ për të parë ganxhën (at)/ngarkesën; dhe
- (b) një matës ngarkese, në të kundërt atje duhet të jetë një metodë tjetër për të përcaktuar peshën e ngarkesës.

NCO.SPEC.HESLO.110 Transportimi i mallrave të rrezikshme

Operatori që transporton mallra të rrezikshme prej nga ose për në vende pa emërtim ose vende të thella (të izoluar), duhet të aplikojë tek autoriteti kompetent për një përjashtim nga dispozitat e instruksioneve teknike n.q.s. ato kanë përputhje me kërkesat e këtyre instruksioneve.

SEKSIONI 3

Operime me ngarkesë të jashtme me njerëz (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Listëkontrolli

Listëkontrolli për HEC duhet të përmbajë:

- (a) procedurat normale dhe jonormale dhe emergjencat;
- (b) të dhënat kryesore të performancës;
- (c) pajisjet e kërkuara;
- (d) çdo lloj kufizimesh; dhe
- (e) përgjegjësitë dhe detyrat e pilotit në komandë, dhe n.q.s. është e aplikueshme, anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë (të detyrës).

NCO.SPEC.HEC.105 Pajisjet specifike të HEC

(a) Helikopteri duhet të pajiset me:

- (1) pajisje vinxhi operimi ose ganxhë ngarkese;
- (2) një pasqyrë sigurie e ngarkesës ose mjet alternativ për të parë ganxhën; dhe
- (3) një matës ngarkese, në të kundërt një metodë tjetër për të përcaktuar peshën e ngarkesës.
- (b) Instalimi i gjithë pajisjes së vinxhit dhe ganxhës së ngarkesës dhe çdo modifikim i brendshëm, duhet të ketë një vlefshmëri ajrore të aprovuar të përshtatshme për funksionin që do të kryejë.

SEKSIONI 4

Operimet me parashutë (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Listëkontrolli

Listëkontrolli për PAR duhet të përmbajë:

- (a) procedurat normale, jo normale dhe emergjente;
- (b) të dhëna kryesore të performancës;
- (c) pajisjet e kërkuara;
- (d) çdo lloj kufizimesh; dhe
- (e) përgjegjësitë dhe detyrat e pilotit në komandë, dhe, n.q.s. është e aplikueshme, anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrës.

NCO.SPEC.PAR.105 Pjesëmarrja e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistët e detyrës

Kërkesat e shtrura në NCO.SPEC.120(c) nuk mund të jenë të aplikueshme për specialistët e detyrës që kryejnë hedhjet me parashutë.

NCO.SPEC.PAR.110 Ndenjëset

Pavarësisht nga NCO.IDE.A.140(a)(1) dhe NCO.IDE.H.140(a)(1), dysHEMEJA e avionit mund të përdoret si ndenjëse, duke u dhënë mjetet e nevojshme specialisteve kryesorë për t'u mbajtur ose të jenë të lidhur.

NCO.SPEC.PAR.115 Oksigjeni shtesë

Pavarësisht nga NCO.SPEC.110(F), kërkesat për përdorimin e oksigjenit shtesë nuk mund të jenë të aplikueshme për anëtarët e ekuipazhit por për pilotin në komandë dhe për specialistët kryesorë që kryejnë detyrën themelore të detyrës së specializuar, në çdo kohë që lartësia e kabinës:

- (a) tejkalon 13 000 ft, për një periudhë jo më shumë se 6 minuta; ose

(b) tejkalon 15 000 ft, për një periudhë jo më shumë se 3 minuta.

NCO.SPEC.PAR.120 Lëshimi i ngarkesave të rrezikshme

Pavarësisht nga NCO.SPEC.160, parashutistët mund të hidhen nga avioni me qëllim shfaqje mbi rajone të populluara ose qytete, qyteza ose popullsi e vendosur rishtas ose mbi një grumbullim personash në një shesh të hapur, ndërkohë që mbajnë pajisje tymuese shumëngjyrëshe, të aprovuara këto nga prodhuesi për këtë qëllim.

SEKSIONI 5

Fluturime akrobatike (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100. Listëkontrolli

Listëkontrolli për (ABF) duhet të përmbajë:

- (a) procedurat normale, jonormale dhe emergjencat;
- (b) të dhëna kryesore të performancës;
- (c) pajisjet e kërkuara;
- (d) çdo lloj kufizimesh; dhe
- (e) përgjegjësitë dhe detyrat e pilotit në komandë, dhe n.q.s. është e aplikueshme për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumentet dhe informacioni

Dokumentet në vazhdim dhe informacioni i vënë në listën NCO.GEN.135(a) duhet të merret gjatë fluturimeve akrobatike:

- (a) detajet e planit të fluturimit ATS të plotësuar, n.q.s. është e aplikueshme;
- (b) hartat aktuale të duhura aeronautike për rrugëkalimin /rajonin e fluturimit të propozuar dhe të gjitha rrugëkalimeve gjatë së cilës është pritshmëri e arsyeshme që fluturimi mund të devijojë; dhe
- (c) procedurat dhe informacioni i sinjaleve vizuale për përdorim kur shkëmbehesh me një avion (në ajër) .

NCO.SPEC.ABF.110 Pajisjet

Kërkesat e pajisjeve në vazhdim që nuk kanë nevojë të aplikohen në fluturimet akrobatike:

- (a) kutitë e ndihmës së shpejtë, siç shtrohen në NCO.IDE.A.145 dhe NCO.IDE.H.145;
- (b) zjarrfikëset e dorës siç shtrohen në NCO.IDE.A.160 dhe NCO.IDE.H.180; dhe
- (c) transmetues emergjence të vendndodhjes ose sinjalizues personal të vendndodhjes siç shtrohet tek NCO.IDE.A.170 dhe NCO.IDE.H.170.

Neni 18

Shtohet aneksi VIII, me përmbajtje si më poshtë:

ANEKSI VIII

OPERIME TE SPECIALIZUARA

[PART- SPO]

SPO.GEN.005 Fusha (hapësira që mbulon)

(a) Ky aneks aplikohet tek çdo operim i specializuar ku avioni është përdorur për aktivitete të specializuara siç janë bujqësia, ndërtimi, fotografia, matje tokash, mbikëqyrje dhe patrullim, reklama ajrore.

(b) Pavarësisht nga (a), operacionet e specializuara jotregtare ndryshe nga aeroplanë kompleks me fuqi motorike, duhet të jenë në përputhje me shtojcën VII (Pjesa-NCO).

(c) Pavarësisht nga pika (a), operacionet në vijim me aeroplanë të tjerë-me kompleks të motorizuar mund të kryhen në përputhje me aneksin VII (Pjesa-NCO)

(1) fluturimet e konkurrencës ose shfaqjet fluturuese, me kusht që shpërblimi ose ndonjë shpërblim i vlefshëm i dhënë për këto fluturime të kufizohet në mbulimin e kostove të drejtpërdrejta dhe një kontribut proporcional në kostot vjetore, si dhe shpërblime jo më shumë se një vlerë të përcaktuar nga autoriteti kompetent.

(2) rënien e parashutës, tërheqjen me vela ose fluturimet akrobatike të kryera ose nga një organizatë trajnuese që ka vendin e saj kryesor të biznesit në një Shtet Anëtar dhe i miratuar në përputhje me urdhrin e ministrit të transportit nr. 250 datë 12.9.2014, ose nga një organizatë e krijuar me qëllim të promovimit të sportit ajror ose aviacionin e kohës së lirë, me kusht që avioni të operohet nga organizata në bazë të pronësisë ose qirasë së thatë, që fluturimi nuk gjeneron fitime të shpërndara jashtë organizatës dhe se kurdo që janë të përfshirë jo anëtarët e organizatës, fluturimet përfaqësojnë vetëm

një pjesë të aktivitetit të organizatës.

NENPJESA A KËRKESAT TË PËRGJITHSHME

SPO.GEN.100 Autoriteti kompetent

Autoriteti kompetent është Autoriteti i Aviacionit Civil.

SPO.GEN.101 Mjetet e përputhshmërisë

Mjetet alternative të përputhshmërisë të atyre të adoptuara nga agjencia, mund të përdoren nga një operator që të vendosë përputhjen me udhëzimin e ministrit të transportit nr. 3 datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

SPO.GEN.102 Planerat shëtitës me motor – Veloret me fuqi dhe balonat e përbëra

(a) Planerat shëtitës me motor duhet të operohen sipas kërkesave në vazhdim për:

(1) avionë kur fluturojnë me një fuqi motorike; dhe

(2) avionë kur operohen pa përdorim të një motori.

(b) Planerat shëtitës me motor duhet të pajisen në përputhje me kërkesat e aplikueshme tek avionët, në të kundërt specifikohet në nënpjesën D.

(c) Veloret me fuqi (të çdo lloji), përjashtuar planerat shëtitës me motor, duhet të operojnë dhe pajisen në përputhje me kërkesat e aplikueshme për planerat.

(d) Balonat e përziera duhet të operojnë në përputhje me kërkesat për balonat me ajër të nxehtë.

SPO.GEN.105 Përgjegjësitë e ekuipazhit

(a) Anëtari i ekuipazhit duhet të jetë përgjegjës për kryerjen e duhur të detyrës së tij/saj. Detyrat e ekuipazhit duhet të jenë të specifikuara në procedurat standarde të operimit (SOP) dhe, kur duhet, në manualin e operimeve.

(b) Përveç balonave, gjatë fazave kritike të fluturimit ose kur gjykohet e nevojshme nga piloti në komandë, në interes të sigurisë, anëtarët e ekuipazhit duhet të vendosin (shtrëngojnë) rripin e sigurimit në vendin e tij/saj të punës, në të kundërt është specifikuar në SOP.

(c) Gjatë fluturimit, efektiv i fluturues duhet të mbajë rripin e tij/saj të sigurimit të shtrënguar tek vendi i tij/saj të punës.

(d) Gjatë fluturimit, të paktën një anëtar i kualifikuar i ekuipazhit fluturues duhet të qëndrojë tek komandat e avionit gjatë gjithë kohës.

(e) Një anëtar ekuipazhi nuk duhet të ndërmarrë detyra të tjera në avion.

(1) n.q.s. ai/ajo e di ose dyshon se ai/ajo po vuan nga lodhja sipas referimit në 7.f e aneksit IV të rregullores (EC) nr. 216/2008, ose ndryshe ndjen që nuk është i gatshëm të kryejë detyrën e tij/saj; ose

(2) kur është nën influencën e substancave psikoaktive ose alkoolit ose për arsye të tjera siç referohet në 7.g të aneksit IV të rregullores bazë.

(f) Anëtari i ekuipazhit i cili ndërmerr detyra për më shumë se një operator:

(1) duhet të mbajë (vazhdimisht) regjistrimet personale në lidhje me kohët e fluturimit dhe të detyrës dhe periudhën e shpërndarjes, siç referohet në aneksin III (Part-ORO), nënpjesën FTL të rregullores miratuar me urdhrin e ministrit të transportit nr. 151/2014, nëse është e aplikueshme; dhe

(2) i jep çdo operatori të dhënat e nevojshme për të programuar aktivitetin në përputhje me kërkesat e aplikueshme të FTL.

(g) Anëtari i ekuipazhit duhet të raportojë te piloti në komandë:

(1) çdo gabim, fikje, keqfunksionim ose defekt, për të cilën ai/ajo beson se mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore në sigurinë e operimit dhe sigurinë e avionit, duke përfshirë sistemet e emergjencës; dhe

(2) çdo lloj incidenti që ka rrezikuar ose mund të rrezikojë, sigurinë e operimit.

SPO.GEN.106 Përgjegjësitë e specialisteve të detyrës

(a) Specialisti i detyrës duhet të jetë përgjegjës për kryerjen e duhur të detyrës së tij/saj. Detyrat e specialistit kryesor duhet të jenë të specifikuara në SOP.

(b) Përveç balonave, gjatë fazave kritike të fluturimit ose kur gjykohet e nevojshme nga piloti në komandë në interes të sigurisë, specialisti i detyrës duhet të jetë lidhur (shtrënguar) tek vendi i tij/saj i punës, ndryshe specifikohet në SOP.

(c) Specialisti i detyrës kryesore duhet të sigurojë që ai/ajo është i lidhur kur kryen detyra të specializuara me dyert e jashtme të hapura ose të hequra.

(d) Specialisti kryesor duhet të raportojë te piloti në komandë:

(1) çdo lloj gabimi, fikje, keqfunksionim ose defekt, për të cilin ai/ajo beson se mund të ndikojë te

vlefshmëria ajrore ose operimi i sigurt i avionit, përfshirë sistemet e emergjencës; dhe

(2) çdo incident që ka rrezikuar, ose mund të rrezikojë, sigurinë e operimit.

SPO.GEN.107 Përgjegjësitë e pilotit në komandë dhe autoriteti

(a) Piloti në komandë duhet të jetë përgjegjës për:

(1) sigurinë e avionit dhe të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, specialistët kryesorë dhe ngarkesën në bord gjatë operimit të avionit;

(2) fillimin, vazhdimin, ndërprerjen ose devijimin e një fluturimi në interes të sigurisë;

(3) siguron që të gjitha procedurat e operimit dhe listëkontrollet, janë sipas dhe në përputhje me manualët e duhura;

(4) mund të fillojë fluturimin vetëm n.q.s. ai/ajo është i/e kënaqur që, të gjitha kufizimet operuese referuar tek 2.a.3 e aneksit IV të rregullores bazë janë në përputhje, si më poshtë, me:

(i) avioni është i vlefshëm për fluturim;

(ii) avioni është regjistruar siç duhet;

(iii) instrumentet dhe pajisjet e kërkuara për kryerjen e fluturimit të dhënë janë instaluar dhe në gjendje pune, në të kundërt, operimi me pajisje që nuk funksionojnë është e lejuar nga lista e pajisjeve minimale (MEL) ose dokument ekuivalent, n.q.s. aplikohet, siç kërkohet në SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ose SPO.IDE.B.105;

(iv) masa e avionit dhe, përveç rasteve të balonave, vendndodhja e qendrës së gravitetit (CG) mund të jenë të tilla që fluturimi mund të kryhet brenda limiteve të përshkruara në dokumentacionin e vlefshmërisë ajrore;

(v) të gjitha pajisjet dhe bagazhet janë ngarkuar dhe siguruar siç duhet; dhe

(vi) limitet e operimit të avionit, siç janë specifikuar në manualin e operimit të avionit (AFM), nuk duhet të tejkalohen gjatë gjithë kohës së fluturimit;

(vii) çdo databazë lundrimi që kërkohet për PBN është e përshtatshme dhe aktuale

(5) nuk duhet të lejojë fillimin e fluturimit n.q.s. ai/ajo ose çdo anëtar tjetër i ekuipazhit ose specialist kryesor është i paaftë për kryerjen e detyrës si rezultat i plagosjes, i sëmurë, i lodhur, ose nga efektet e ndonjë substance psikoaktive;

(6) nuk mund të vazhdojë fluturimin më tutje se aerodromi më i afërt me motin e lejuar ose vendin e operimit kur ai/ajo ose edhe ndonjë anëtar tjetër ekuipazhi ose specialist me kapacitet kryesor për të kryer detyrat, i është zvogëluar kapaciteti nga rastet e lodhjes, sëmundjes ose mungesës së oksigjenit;

(7) vendosur në pranimin e marrjes së avionit me shërbimet e pariparueshme në përputhje me konfiguracionin e listës së shmagur (CDL) ose MEL, n.q.s. është e pranueshme;

(8) regjistrimin e të dhënave të shfrytëzimit dhe të gjitha defektet e njohura dhe të panjohura në avion me përfundimin e fluturimit ose seri fluturimesh, në librin teknik të avionit ose të udhëtimit të avionit; dhe

(9) duke siguruar që:

(i) regjistruarit e fluturimit nuk janë të paaftë ose të fikur gjatë fluturimit;

(ii) në rast të një ngjarjeje të ndryshme nga një aksident ose një incident serioz që do të raportohet sipas ORO.GEN.160 (a), regjistrimet e regjistruarit të fluturimit nuk fshihen qëllimisht; dhe

(iii) në rast aksidenti ose incidenti të rëndë, ose nëse ruajtja e regjistrimeve të regjistruarit të fluturimit drejtohet nga autoriteti investigues:

(A) regjistrimet e regjistruarit të fluturimit nuk janë fshirë qëllimisht;

(B) regjistruarit e fluturimit çaktivizohen menjëherë pas përfundimit të fluturimit; dhe

(C) masat parandaluese për të ruajtur regjistrimet e regjistruarve të fluturimit janë marrë para se të largohen nga ndarja e ekuipazhit të fluturimit.

(b) Piloti në komandë duhet të ketë autoritetin të refuzojë ngarkesën ose të zbresë çdo person ose ngarkesë që mund të përfaqësojë rrezik të madh në sigurinë e avionit dhe udhëtarëve të tij.

(c) Piloti në komandë duhet që, sa më shpejt të jetë e mundur, të raportojë tek njësia e shërbimit të duhur të trafikut ajror (ATS), çdo lloj moti të rrezikshëm ose kushtesh fluturimi që ka kaluar (në fluturim) që ka shumë mundësi të ndikojnë në sigurinë e avionit tjetër.

(d) Pavarësisht nga dispozitat e (a)(6), në operimet me shumë ekuipazhe, piloti në komandë mund të vazhdojë fluturimin më tutje se aerodromi më i afërt kur e lejon moti dhe procedurat e duhura të vendosura janë më lehtësuese.

(e) Piloti në komandë duhet që, në rast të një situatë emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, vepron në çdo lloj mënyrë që ai/ajo e shikon të nevojshme sipas problemit, në përputhje me 7.d. të aneksit IV të rregullores (EC) nr. 216/2008. Në të tilla raste ai/ajo mund të

shmanget nga rregullat, procedurat e operimit dhe metodave në interes të sigurisë.

(f) Piloti në komandë duhet të dorëzojë një raport për ndonjë ndërhyrje të paligjshme pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe duhet të njoftojë autoritetin e caktuar të zonës.

(g) Piloti në komandë duhet të njoftojë autoritetin e duhur më të afërt me mjetet më të shpejta në dispozicion për çdo aksident që avioni është përfshirë, që rezulton me plagosje serioze ose vdekje të çdo personi ose dëm i konsiderueshëm të avionit ose pronës.

SPO.GEN.108 Përgjegjësitë e pilotit në komandë dhe autoriteti - balonat

Piloti në komandë i balonës duhet, në shtesë të SPO.GEN.107:

(a) të jetë përgjegjës për instruktimin para fluturimit të atyre personave që asistojnë për fryrjen dhe shfryrjen e membranës;

(b) të sigurohet që asnjë person nuk pi cigare në bord ose brenda distancës direkt me balonën; dhe

(c) të sigurohet që personat që asistojnë në fryrjen dhe shfryrjen e membranës kanë veshur rroba mbrojtëse të përshtatshme.

SPO.GEN.110 Përputhja me ligjet, rregulloret dhe procedurat

Piloti në komandë, anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrës duhet të zbatojnë ligjet, rregulloret dhe procedurat e atyre shteteve ku kryen operimet.

SPO.GEN.115 Gjuha e përbashkët

Operatori duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistet e detyrës janë në gjendje të komunikojnë me njeri-tjetrin në një gjuhë të përbashkët.

SPO.GEN.119 Rulimi (*Taxiing*) i avionit

Operatori duhet të përcaktojë procedurat për rulimin e avionëve, me qëllim që të sigurohet operimi i sigurt dhe me qëllim të përmirësimit të sigurisë së pistës.

SPO.GEN.120 *Taxiing of aeroplanes The operator shall ensure that an aeroplane is only taxied on the movement area of an aerodrome if the person at the controls:*

SPO.GEN.120 Lëvizja në tokë (*Taxiing*) i aeroplanëve

Operatori duhet të sigurojë që një aeroplan mund të lëvizë në tokë në zonën e lëvizjes të një aerodromi vetëm në qoftë se personi në komandat (e avionit):

(a) është piloti i duhur i kualifikuar; ose

(b) është caktuar nga operatori dhe:

(1) është trajnuar të lëvizë avionin në tokë;

(2) është trajnuar të përdorë radio telefonin, n.q.s. kërkohet komunikimi me radio;

(3) ka marrë instruksione për shtrirjen e aerodromit, rrugët, tabelat, shenjat, dritat, instruksionet dhe sinjalet e kontrollit të trafikut ajror (ATC), frazeologjinë dhe procedurat; dhe

(4) është në gjendje të konfirmojë në bazë të standardeve operuese të kërkesave për lëvizjen e sigurt të avionit në aerodrom.

SPO.GEN.125 Futja e helikës (kryesore) në punë

Një helikë helikopteri duhet të vihet në punë për të fluturuar me një pilot të kualifikuar në komanda.

SPO.GEN.130 Pajisje elektronike të lëvizshme (personale)

Operatori nuk duhet të lejojë ndonjë person të përdorë pajisje elektronike personale (PED) në bordin e avionit që mund të japë efekte të kundërta në performancën e sistemeve të avionit dhe të pajisjeve.

SPO.GEN.135 Informacioni në rast emergjence dhe pajisjet e mbijetesës që merren

Operatori duhet që, gjatë gjithë kohës, të ketë mundësinë për komunikim të menjëhershëm me listat e qendrave të koordinimit shpëtimit (RCCs) që kanë informacionin në emergjencë, dhe pajisjet e mbijetesës që merren në bord.

SPO.GEN.140 Dokumentet, manualët dhe informacioni që duhet të merret

(a) Dokumentet e mëposhtme, manualët dhe informacioni duhet të merren në çdo fluturim, si origjinalet ose kopjet, në të kundërt siç është specifikuar më poshtë:

(1) AFM-ja, ose dokument (a) të njëjta;

(2) certifikata origjinale e regjistrimit;

(3) certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CofA);

(4) certifikata e zhurmave, nëse është e aplikueshme;

(5) një kopje e deklaratës, siç specifikohet në ORO.DEC.100 dhe, n.q.s. është e aplikueshme, një kopje e autorizimit siç specifikohet në ORO.SPO.110;

(6) një listë të aprovimeve specifike, nëse është e aplikueshme;

(7) licenca e radios së avionit, nëse është e aplikueshme;

(8) certifikatë (tat) e siguracionit të palës së tretë përgjegjëse;

- (9) libreza e udhëtimit, ose ekuivalenca, për avionin;
 - (10) libreza teknike e avionit, në përputhje me aneksin I (Part-M) të Rregullores (EC) nr. 2042/2003, n.q.s. është e aplikueshme;
 - (11) detajet e plotësuar të planit të fluturimit ATS, n.q.s. është e aplikueshme;
 - (12) hartat e reja aeronautike të përshtatshme për rrugëkalimin/rajonin për fluturimin e propozuar dhe të gjitha rrugëkalimet gjatë së cilave është e arsyeshme të presësh që fluturimi mund të devijojë;
 - (13) procedurat dhe informacioni i sinjaleve vizuale për përdorim kur shkëmbeheni me një avion;
 - (14) informacionin që ka të bëjë me shërbimin e kërkim shpëtimit për rajonin në të cilin do të kryhet fluturimi;
 - (15) pjesët e reja të manualit të operimeve dhe/ose SOP ose AFM që kanë të bëjnë me detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistet kryesore, që duhet të jenë lehtësisht të arritshme nga ata;
 - (16) MEL ose CDL, n.q.s. është e aplikueshme;
 - (17) njoftimet e duhura për pilotet (NOTAMs) dhe shërbimi i informacionit aeronautik (AIS) dokumentacioni i brifingut;
 - (18) informacionin e duhur meteorologjik, n.q.s. është e aplikueshme;
 - (19) dokumentacionin e (të dhënave të) ngarkesës;
 - (20) dhe çdo dokumentacion tjetër që mund të duhet për fluturimin ose kërkohet nga shtetet e interesuara për fluturimin.
- (b) Pavarësisht nga (a), dokumentet dhe informacioni në (a)(2) deri tek (a)(11) dhe (a)(14), (a)(17), (a)(18) dhe (a)(19) mund të qëndrojnë tek aerodromi ose vendi i operimit në fluturim:
- (1) qëllimi për t'u ngritur dhe ulur në të njëjtin aerodrom ose vend operimi ; ose
 - (2) qëndron brenda një distance ose rajoni të përcaktuar nga një autoritet kompetent në përputhje me ARO.OPS.210.

(c) Pavarësisht nga (a), në fluturimet me balona ose planera, përjashtuar glajderat shëtitës me motor (TMGs), dokumentet dhe informacioni në (a)(1) deri tek (a)(10) dhe (a)(13) deri tek (a)(19) mund të merret në makinën e rinxjerrjes.

(d) Në rast humbje ose vjedhje të dokumenteve specifikuara në (a)(2) deri tek (a)(8), operimi mund të vazhdojë derisa fluturimi harrin në destinacionin e tij ose një vend ku zëvendësimi i dokumenteve mund të realizohet.

(e) Operatori duhet të ketë të gatshme dokumentet që kërkohen në bord, dhe brenda një kohe të arsyeshme nga momenti i kërkesës nga autoriteti kompetent, duhet ta bëjë këtë.

SPO.GEN.145 Trajtimi i regjistrave të regjistruesit të fluturimit: ruajtja, prodhimi, mbrojtja dhe përdorimi - operacionet me avionë kompleks me fuqi motorike

(a) Pas një aksidenti, një incidenti serioz ose një ngjarjeje të identifikuar nga autoriteti i investigimit, operatori i një avioni duhet të ruajë të dhënat e regjistruara origjinale për një periudhë prej 60 ditësh ose derisa të udhëzohet ndryshe nga autoriteti i investigimit

(b) Operatori duhet të kryejë kontrolle operacionale dhe vlerësime të regjistrimeve të regjistruesit të të dhënave të fluturimit (FDR), regjistrimet e regjistruesit të zërit (CVR) dhe regjistrimet me lidhje të dhënash për të siguruar vazhdimin e përdorimit të regjistruesve

(c) Operatori duhet t'i ruajë regjistrimet për periudhën e kohës së operimit të FDR siç kërkohet nga SPO.IDE.A.145 ose SPO.IDE.H.145, dhe përveç kësaj, për arsye të testimit dhe mirëmbajtjen e FDR, ruhet deri në 1 orë të regjistrimit të fundit të materialit të vjetër, dhe pjesa tjetër e mëparshme mund të fshihet.

(d) Operatori duhet të ruajë dhe të mirëmbajë e të dokumentojë të dhënat e reja që paraqesin informacionin e nevojshëm për të kthyer të dhënat e regjistrimit (FDR) në parametra të shprehur në të dhëna konkrete inxhinjerike.

(e) Operatori duhet të ketë gati çdo regjistrim të regjistruesit të fluturimit që ka qenë ruajtur, dhe n.q.s. po, përcaktohet nga autoriteti kompetent.

(f) Regjistrimet e FDR ose të dhënat e regjistrimeve të ndërsjella, përveç përdorimit (të zakonshëm) duhet të përdoren vetëm me qëllim investigimi të një aksidenti ose një incidenti që është një raportim i detyruar n.q.s. këto regjistrime janë:

- (1) përdorur nga operatori me qëllim të vlefshmërisë ajrore dhe të mirëmbajtjes;
- (2) për t'u identifikuar; ose
- (3) nxjerrë sipas procedurave të sekretit.

SPO.GEN.150 Transporti i mallrave të rrezikshme

(a) Transporti i mallrave të rrezikshme me anë të ajrit duhet të kryhet në përputhje me aneksin 18 të

Konventës së Chicago-s sipas amendimit të fundit dhe theksohen nga instruksionet teknike për transportin e sigurtë të mallrave të rrezikshme me anë të ajrit (ICAO Doc 9284-AN/905), përfshirë dokumentet e bashkëlidhura të saj, shtesat dhe çdo korrigjime ose shtesa të tjera.

(b) Mallrat e rrezikshme duhet të transportohen vetëm nga një operator i aprovuar në përputhje me aneksin V (Part-SPA), nënpjesa G e rregullores (EU) nr. 965/2012 përveçse kur:

(1) ato nuk janë subjekt i Instruksioneve Teknike në përputhje me pjesën 1 të këtyre instruksioneve;

(2) janë kryer nga specialistët kryesore ose anëtarë të ekuipazhit ose janë në bagazhe të ndara nga pronari i tyre, në përputhje me pjesën 8 të Instruksioneve Teknike;

(3) kërkohen në bordin e avionit për qëllime të specializuara në përputhje me Instruksionet Teknike;

(4) ato përdoren për të lehtësuar sigurinë e operimit në fluturim kur ngarkesa në avion është e arsyeshme për të siguruar disponueshmërinë e tyre në kohë për qëllime operationale, nëse janë apo jo artikuj dhe substanca të tilla që nevojiten të mbahen ose që synojnë të përdoren në lidhje me një fluturim të caktuar.

(c) Operatori duhet të vendosë procedurat për të siguruar të gjitha masat e arsyeshme, për parandalimin e futjes së mallrave të rrezikshme në bord në mënyrë të pakujdesshme.

(d) Operatori duhet të sigurojë personelin me informacionin e nevojshëm për t'u dhënë atyre mundësinë të shpalosin përgjegjësitë e tyre, siç kërkohet nga Instruksionet Teknike.

(e) Operatori duhet që, në përputhje me Instruksionet Teknike, të raportojë pa vonesë gjetjen tek autoriteti kompetent dhe autoriteti i duhur i Shtetit që i takon gjetja, në rastin e:

(1) çdo aksidenti ose incidenti me mallrat e rrezikshme;

(2) gjetjes së mallrave të rrezikshme, e kryer nga specialistët kryesore ose ekuipazhi, ose në bagazhet e tyre, kur nuk janë në përputhje me pjesën 8 të Instruksioneve Teknike.

(f) Operatori duhet të sigurojë që specialistëve kryesorë u është dhënë informacioni rreth mallrave të rrezikshme.

(g) Operatori duhet të sigurojë që lajmi i dhënies së informacionit rreth transportit të mallrave të rrezikshme është bërë i ditur te pika e pranimit të ngarkesës siç kërkohet nga Instruksionet Teknike.

SPO.GEN.155 Lëshimi i mallrave të rrezikshme

Operatori nuk duhet të operojë një avion mbi zonat e mbipopulluara të qyteteve, qytezave ose vendbanimeve ose mbi një grumbullim të personave gjatë lëshimit të mallrave të rrezikshme.

SPO.GEN.160 Ngarkimi dhe përdorimi i armëve

(a) Operatori duhet të sigurojë që, kur armët janë marrë në një fluturim me qëllim të një detyre të specializuar, janë të siguruar kur nuk janë në përdorim.

(b) Specialisti kryesor që është duke përdorur armën duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar rrezikimin e avionit dhe të personave në bord ose në tokë.

SPO.GEN.165 Leja e hyrjes në kabinën e ekuipazhit të fluturimit

Piloti në komandë duhet të japë vendimin përfundimtar në lidhje me lejen e hyrjes në kabinën e ekuipazhit të fluturimit dhe duhet të sigurojë që:

(a) leja e hyrjes në kabinën e ekuipazhit të fluturimit nuk shkakton çorientim ose ndërhyrje me operimin ose fluturimin; dhe

(b) të gjithë personat që qëndrojnë në kabinën e ekuipazhit të fluturimit janë familjarizuar me procedurat kryesore të sigurisë.

NËNPJESA B PROCEDURAT OPERACIONALE

SPO.OP.100 Përdorimi i aerodromeve dhe i vendeve të operimit

Operatori duhet të përdorë vetëm ato aerodrome ose vende operimi që janë të përshtatshme për tipin e avionit dhe operimin konkret.

SPO.OP.105 Specifikimet e aerodromeve të izoluar – avionët

Për zgjedhjen e aerodromeve alternative dhe llojin (mënyrën e furnizimit) e karburantit, operatori duhet të konsiderojë një aerodrom si një aerodrom të izoluar, n.q.s. koha e fluturimit tek destinacioni i duhur për aerodrom alternativ është më shumë se:

(a) për avionët me motorë reciproke, 60 minuta; ose

(b) për avionë me motorë me turbina, 90 minuta.

SPO.OP.110 Minimumet e operimit të aerodromit – avionët dhe helikopterët

(a) Për rregullat e fluturimit me instrumente (IFR), operatori ose piloti në komandë duhet të specifikojë minimumet e operimit të aerodromit për çdo largim, destinacion dhe aerodrom alternativ që

do të përdoret. Këto lloj minimume operimesh:

(1) nuk duhet të jenë më të ulëta se ato të vendosura nga shteti në të cilin është i vendosur aerodromi, përveç aprovimit specifik të bërë nga shteti; dhe

(2) kur ndërmerren operime me shikim të dobët, duhet të jetë e aprovuar nga autoriteti kompetent në përputhje me aneksin V (pjesa-SPA), nënpjesa E tek rregullorja (EU) nr. 965/2012.

(b) Kur specifikohet minimumi i operimit të aerodromit, operatori ose piloti në komandë duhet të marrë në konsideratë si më poshtë:

(1) tipin, performancën dhe karakteristikat e fluturimit të avionit;

(2) kompetencën dhe eksperiencën e ekuipazhit fluturues dhe, n.q.s. është e aplikueshme ndërthurja (e eksperiencës) së tyre;

(3) dimensionet dhe karakteristikat e pistës dhe afrimi final dhe rajoni i ngritjes (FATOs) që mund të jetë e zgjedhur për përdorim;

(4) mjetet tokësore dhe performanca e duhur e pajisjeve vizuale ose jovizuale ndihmese;

(5) pajisjet e duhura në avion për qëllim navigimi dhe/ose kontrollin e rrugëkalimit të fluturimit gjatë ngritjes, afrimit, mbajtjes mbi tokë, uljes, bredhjes dhe mos uljes (kalim në rreth të dytë);

(6) rajoni i pengesave (natyrore) gjatë afrimit, mos uljes dhe marrja e lartësisë për kryerjen e këtyre lloj procedurave;

(7) lartësia e lejuar mbi pengesa/ lartësia për procedurat e afrimit me instrumente;

(8) mjetet për të përcaktuar dhe raportuar kushtet meteorologjike; dhe

(9) mjeshtëria e fluturimit të përdorur gjatë afrimit final.

(c) Për tipa specifikë të afrimit dhe procedura të uljes mund të përdoren minimumet vetëm në qoftë se:

(1) mjetet e tokës të nevojshme për procedurën që do të kryhet janë në operim;

(2) sistemet e nevojshme të avionit të kërkuara për këtë tip afrimi, janë në funksionim;

(3) kriteret e kërkuara të performances së avionit, janë plotësuar; dhe

(4) ekuipazhi i fluturimit është i kualifikuar siç duhet.

SPO.OP.111 Minimumet e operimit të aerodromit – operimet e NPA, APV, CAT I

(a) Lartësia e marrjes së vendimit për ulje (DH) që do të përdoret për afrim jo me precizion (NPA) fluturuar me teknikën (aftësinë) për planerim të vazhdueshëm në afrimin final (CDFA), procedura e afrimit me drejtim vertikal (APV) ose kategoria I (CAT I) e operimit, duhet të mos jetë më poshtë se:

(1) lartësia minimale tek e cila pajisjet (e tokës) për afrim mund të përdoren pa kërkesën e një reference vizuale;

(2) lartësia e lejuar mbi pengesën (OCH) për kategorinë e avionit;

(3) publikimet e procedurave të afrimit (DH) kur është e aplikueshme;

(4) minimumi i sistemit të specifikuar në tabelën 1; ose

(5) minimumi i DH specifikuar në AFM ose dokument ekuivalent, n.q.s. thuhet.

(b) Lartësia minimale e humbjes së lartësisë (MDH) për një operim NPA fluturuar pa teknikën (e fluturimit) CDFA nuk duhet të jetë më e ulët sesa:

(1) lartësia e lejuar mbi pengesa OCH për kategorinë e avionit;

(2) minimumi i sistemit të specifikuar në tabelën 1; ose

(3) lartësia minimale e humbjes së lartësisë MDH e specifikuar në AFM, n.q.s. thuhet.

Tabela 1

Minimalja e sistemit

Pajisja	Lartësia minimale DH/MDH (ft)
Sistemi i uljes me instrumente (ILS)	200
Sistemi satelitor i navigimit global (GNSS)/ sistem shtesë i bazuar në satelit (SBAS)	200
GNSS (navigim në rrafshin horizontal (LNAV)), (sipas kursit manjetik +/- në gradë)	250
GNSS/ navigimi vertikal i lartësisë (+/- në metra) (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Stacion fiks (navigimi) në aerodrom (LOC) me ose pa pajisjen e distancëmatësit	250
Radar zbulimi i afrimit(SRA) (përfundon zbulimin deri në distancën 0.5 NM)	250
SRA (përfundon zbulimin deri në distancën 1 NM)	300
SRA (përfundon zbulimin deri në distancën 2 NM dhe më shumë)	350

VHF Radiopelengator navigimi me rreze ne te gjitha drejtimet (VOR)	300
VOR/DME	250
Sinjalizues i pa drejtuar (NDB) (Radio stacion prurës, i largët, i afërt)	350
NDB/DME	300
VHF gjetësi i drejtimet (për në aerodrom)	350

SPO.OP.112 Minimumet e operimit të aerodromit – operimet me rrotullim me avionët

(a) MDH për operimin me rrotullim me avionët nuk mund të jetë me poshtë se lartësia e:

(1) OCH e publikuara për rrotullimet për kategorinë e avionit ;

(2) lartësia minimale e rrotullimeve të nxjerra nga tabela 1; ose

(3) lartësia minimale e marrjes së vendimit për ne ulje DH/MDH e vazhdimet të procedurës së afrimit me instrumente.

(b) Shikimi minimal për operim rrotullimi me avionët, duhet të jetë më e larta e:

(1) shikimi gjatë rrotullimit për kategori avionësh, nëse është publikuar;

(2) shikimi minimal i nxjerrë nga tabela 1; ose

(3) distanca e shikimit të pistës/konvertuar me shikimin meteorologjik (RVR/CMV) të vazhdimet të procedurës së afrimit me instrumente.

Tabela 1

MDH dhe shikimi minimal për rrotullime kundrejt kategorisë së avionit

	Kategoria e avionit			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Shikimi minimal meteorologjik (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Minimumet e operimit të aerodromit – operimet me rrotullim me helikopterët në breg (kontinent)

MDH për operimet me rrotullime me helikopterët në breg (kontinent) nuk duhet të jetë me ulët se 250 ft dhe distanca e shikimit horizontal jo më pak se 800 m.

SPO.OP.115 Procedurat e largimit dhe të afrimit – avionët dhe helikopterët

(a) Piloti në komandë duhet të përdorë procedurat e largimit dhe të afrimit të vendosura nga shteti i aerodromit, n.q.s. këto lloj procedurash janë publikuar për t'u përdorur për pistën ose FATO.

(b) Piloti në komandë mund të devijojë nga rrugëkalimi i largimit të publikuar, rrugëkalimi i mbërritjes ose procedurës së afrimit:

(1) mund të shikohen të dhënat dhe kriteri i lartësisë së pengesave (në tokë), të merret në konsideratë konditat e operimit dhe çdo leje e ATC është respektuar për të; ose

(2) kur jepet drejtimi (shigjeta për në aerodrom) nga njësia e ATC .

(c) Në rastin e operateve me avionë kompleks me fuqi motorike, segmenti final i afrimit duhet të pilotohet vizualisht ose në përputhje me procedurat e afrimit të publikuara.

SPO.OP.116 Lundrimi mbi bazë performancë - aeroplanë dhe helikopterë

Operatori duhet të sigurojë që kur PBN kërkohet për rrugën (*route*) ose procedurën për të fluturuar:

(a) specifikimi përkatës i PBN-së është deklaruar në AFM ose në dokument tjetër që është aprovuar nga autoriteti certifikues si pjesë e një vlerësimi të vlefshmërisë ajrore ose është bazuar në një miratim të tillë; dhe

(b) avioni është operuar në përputhje me specifikimet përkatëse të lundrimit dhe kufizimet në AFM ose dokument tjetër të përmendur më lart.

SPO.OP.120 Procedurat e zvogëlimit të zhurmave

Piloti në komandë duhet të ketë parasysh procedurat e publikuara të zvogëlimit të zhurmës, të minimizojë efektin e zhurmës së avionit ndërkohë, merr masat që siguria të ketë prioritet ndaj zvogëlimit të zhurmës.

SPO.OP.121 Procedurat e zvogëlimit të zhurmave – balonat

Piloti në komandë duhet të përdorë procedurat e operimit, kur janë vendosur, për të minimizuar efektin e zhurmës së sistemit të nxehtësisë, ndërkohë që prioriteti i sigurisë është mbi zvogëlimin e zhurmës.

SPO.OP.125 Lartësia minimale e parrezikshme e lejuar mbi pengesat – fluturimet IFR

(a) Operatori duhet të specifikojë një metodë për të vendosur lartësitë minimale të fluturimit që japin

lartësinë (e parrezikshme) të kërkuar të terrenit për të gjitha segmentet e rrugëkalimit që do të fluturohen në IFR (instrumente).

(b) Piloti në komandë duhet të vendosi lartësitë minimale të fluturimit për çdo fluturim bazuar në këtë metodë. Lartësitë minimale të fluturimit nuk duhet të jenë më të ulëta sesa ato të publikuara nga shteti mbi të cilin fluturohet.

SPO.OP.130 Furnizimi me karburant dhe vaj – avionët

(a) Piloti në komandë mund të fillojë fluturimin vetëm n.q.s. avioni ka karburantin e duhur dhe vaj si më poshtë për:

(1) fluturime me rregullat e shikimit vizual (VFR):

(i) ditën, të fluturojë për në aerodromin që do të ulet dhe pas kësaj të fluturojë për të paktën edhe 30 minuta në lartësinë normale (të fluturimit horizontal); ose

(ii) natën, të fluturojë për në aerodromin që do të ulet dhe pas kësaj të fluturojë për të paktën edhe 45 minuta në lartësinë normale (të fluturimit horizontal);

(2) për fluturime me IFR (instrumente):

(i) kur nuk kërkohet destinacion alternativ, të fluturojë për në aerodromin që do të ulet dhe pas kësaj do të fluturojë për të paktën 45 minuta në lartësinë normale (të fluturimit horizontal); ose

(ii) kur është kërkuar destinacioni alternativ, të fluturojë për në aerodromin që synon të ulet, për në një aerodrom alternativ dhe pas kësaj të fluturojë për të paktën edhe 45 minuta në lartësinë normale (të fluturimit horizontal).

(b) Në llogaritjen e karburantit të nevojshëm, duke dhënë përfshirjen raste të ndryshme, duhet të merren në konsideratë si më poshtë:

(1) parashikimi i konditave meteorologjike;

(2) të parapriten ndryshimet e drejtimeve të tjera të ATC dhe vonesat në trafik;

(3) procedurat gjatë çermetizimit ose mosfunksionimit të një motori kur jemi në rrugëkalim, kudo që mund të aplikohet; dhe

(4) dhe çdo kusht tjetër që mund të vonojë uljen e avionit ose të rrisë harxhimin e karburantit /ose vajit.

(c) Asgjë nuk mund të përjashtojë ndryshimin e një plani fluturimi gjatë fluturimit, me qëllim të ri-planifikimit të fluturimit për një destinacion tjetër, me kusht që të gjithë kërkesat të jenë plotësuar nga pika ku u riplanifikua fluturimi.

SPO.OP.131 Furnizimi me karburant dhe vaj – helikopterët

(a) Piloti në komandë duhet të fillojë fluturimin vetëm n.q.s. helikopteri ka karburantin dhe vajin e duhur si më poshtë:

(1) Për fluturimet VFR:

(i) për të fluturuar për në aerodromin/vendin e operimit për ulje dhe pas kësaj të fluturojë për të paktën 20 minuta me shpejtësinë dhe distancën me të mirë; ose

(ii) për fluturimet ditën VFR, një rezervë karburanti prej 10 minutash për distancën dhe shpejtësinë më të mirë të dhënë që ai/ajo qëndron brenda distancës 25 NM nga aerodromi/vendi i operimit të largimit; dhe

(2) Për fluturimet IFR:

(i) kur nuk kërkohet alternativë tjetër ose kur nuk ka të dhëna premtuese të motit për aerodromin e mundshëm alternativ, të fluturojë për në aerodromin/vendin e operimit për t'u ulur, dhe pas kësaj të fluturojë për 30 minuta me shpejtësi normale (në fluturim horizontal) në lartësinë 450 m (1 500 ft) mbi aerodromin e destinuar/vendin e operimit sipas kushteve të temperaturës standarde në afrim dhe në ulje; ose

(ii) kur është kërkuar një alternativë, të fluturohet dhe të kryhet afrimi dhe kalimi në rreth të dytë tek aerodromi/vendi i operimit që mendohet se do të ulet, dhe pas kësaj:

(A) të fluturojë tek një alternative specifike; dhe

(B) të fluturojë për 30 minuta me mbajtjen e shpejtësisë normale në 450m (1 500 ft) mbi aerodromin alternativ/vendin e operimit sipas konditave të temperaturës standarde në afrim dhe në ulje.

(b) Për llogaritjen e karburantit të nevojshëm, përfshirë edhe raste të paparashikuara, duhet të merren në konsideratë si më poshtë:

(1) parashikimi i kushteve meteorologjike;

(2) parapritja e ridhënies së rrugëkalimeve të reja nga ATC dhe vonesat në trafik;

(3) fikja e një motori gjatë rrugëkalimit, ku është e aplikueshme; dhe

(4) dhe çdo konditë tjetër që mund të vonojë uljen e avionit ose të shtojë harxhimin e karburantit dhe/ ose të vajit.

(c) Nuk duhet të përjashtohet amendamenti për plan fluturimi në fluturim, me qëllim riplanifikimin e fluturimit për në një destinacion tjetër, duke bërë plotësimet me të gjitha kërkesat që nga pika e riplanifikimit të fluturimit.

SPO.OP.132 Furnizimi me karburant dhe kundërpesha dhe planifikimi – balonat

(a) Piloti në komandë duhet të fillojë fluturimin vetëm n.q.s. karburanti rezervë ose kundërpeshat janë të mjaftueshme për 30 minuta fluturim.

(b) Përlllogaritja e furnizimit me karburant ose kundërpeshave duhet të jetë bazuar në kushtet e operimit të mëposhtme nën të cilat do të kryhet fluturimi:

- (1) Të dhënat e përcaktuara nga prodhuesi i balonës;
- (2) parashikimi i masës (peshës);
- (3) kushtet meteorologjike të pritshme ; dhe
- (4) procedurat e dhëna të shërbimit të navigimit ajror dhe kufizimet.

SPO.OP.135 Udhëzimet e sigurisë

(a) Operatori duhet sigurojë që, para ngritjes specialisteve kryesore u janë dhënë udhëzime në:

(1) pajisjet e emergjencës dhe procedurat;

(2) procedurat operacionale të shoqëruara me detyrat e specializuara para çdo fluturimi ose seri fluturimesh.

(b) Udhëzimi që iu referuam tek (a)(2) mund të zëvendësohet nga një program fillestar trajnimi ose të përsëritur. Në këtë rast operatori duhet gjithashtu të përcaktojë kërkesat e reja.

SPO.OP.140 Përgatitja për fluturim

(a) Para fillimit të fluturimit, piloti në komandë do të konstatojë me çdo mjet të arsyeshëm në dispozicion që facilitetet e bazuara në hapësirë, facilitetet e tokës dhe/ose ujit, duke përfshirë pajisjet komunikuese dhe mjetet e lundrimit të disponueshme dhe të kërkuara drejtpërsëdrejti në këtë fluturim, për sigurinë e operimit të avionit, janë të përshtatshme për llojin e operimit nën të cilin do të kryhet fluturimi.

(b) Para fillimit të fluturimit, piloti në komandë duhet të jetë familjarizuar me të gjithë informacionin meteorologjik në dispozicion të përshtatshëm për fluturimin që mendohet (se do të kryhet). Përgatitja e një fluturimi larg pranisë së vendit të largimit, dhe për çdo fluturim në kushtet IFR, duhet të përfshijë:

- (1) një studim i raporteve të gjendjes aktuale të motit dhe të parashikimeve të tij; dhe
- (2) planifikimi i një drejtimi alternativ veprimi, për të bërë eventualisht atë që, fluturimi nuk mund të përfundojë siç u planifikua, për arsye të kushteve të motit.

SPO.OP.145 Ngritja për në aerodrome alternative – avionë kompleksë me fuqi motorike

(a) Për fluturimet në IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një ngritje me mot të përshtatshëm në planin e fluturimit për në një aerodrom alternativ, n.q.s. kushtet e motit në aerodromin e largimit janë të barabarta ose më të ulëta se minimumet e operimit të aerodromit të aplikueshëm ose nuk do të jetë e mundur rikthimi tek aerodromi i largimit për arsye të tjera.

(b) Ngritja nga aerodromi alternativ, duhet të jetë brenda distancës nga aerodromi i largimit si më poshtë:

- (1) për avionët që kanë dy motorë, jo më shumë se një distancë e barabarte me një kohë fluturimi prej 1 ore me shpejtësi (në fluturim horizontal) me një motor, në të njëjtat kushte standarde të ajrit; dhe
- (2) për avionët që kanë tre ose më shumë motorë, jo më shumë se një distancë të një kohë fluturimi prej 2 orësh me një motor të fikur (OEI) shpejtësi (në fluturim horizontal) sipas AFM në të njëjtat kushte standarde të ajrit.

(c) Për një aerodrom që është zgjedhur si aerodrom alternativ për ngritje, informacioni i dhënë duhet të tregojë që, gjatë parashikimit të kohës së përdorimit, kushtet duhet të jenë të barabarta ose mbi minimumet e operimit të aerodromit për atë operim.

SPO.OP.150 Aerodromet e destinacioneve alternative – avionët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një destinacion me mot të lejuar për një aerodrom alternativ në planin e fluturimit, në të kundërt:

(a) informacioni meteorologjik aktual i vlefshëm, tregon që, për periudhën prej 1 ore para deri në 1 ore pas parashikimit të kohës së mbërritjes, ose nga koha aktuale e largimit deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër, afrimi dhe ulja mund të bëhet sipas kushteve meteorologjike të shikimit vizual (VMC); ose

(b) vendi ku mendohet se do të ulemi është i izoluar dhe:

(1) është përshkruar një procedurë afrimi me instrumente për aerodromin që mendohet se do të ulemi; dhe

(2) informacioni i vlefshëm meteorologjik i freskët tregon që, konditat meteorologjike në vazhdim

do të ekzistojnë nga 2 orë para deri 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha aktuale e largimit deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cilado periudhë të jetë më e shkurtër:

(i) shtresa e poshtme e reve të paktën 300 m (1 000 ft) mbi minimalen e shoqëruar me procedurën e afrimit me instrumente, dhe

(ii) shikimi të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë se minimalja e shoqëruar me procedurën.

SPO.OP.151 Aerodromet e destinacioneve alternative – helikopterët

Për fluturimet IFR piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një destinacion me mot të lejuar të aerodromit alternativ në planin e fluturimit, në të kundërt:

(a) një procedurë afrimi me instrumente është përshkruar për aerodromin ku mendohet se do të ulemi, dhe informacioni meteorologjik i momentit në dispozicion tregon që kushtet meteorologjike në vazhdim do të ekzistojnë nga 2 orë para deri 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, ose nga koha aktuale e largimit deri 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes, cilado që të jetë periudha më e shkurtër:

(1) shtresa e poshtme e reve të jetë të paktën 120 m (400 ft) sipër minimumit të shoqëruar me procedurën e afrimit me instrumente; dhe

(2) shikimi i ajrit të paktën 1 500 m më shumë se minimumi i shoqëruar me procedurën; ose

(b) vendi ku mendohet se do të kryhet ulja është i izoluar dhe:

(1) një procedurë afrimi me instrumente, është përshkruar për aerodromin që mendohet se do të kryhet ulja;

(2) informacioni i kushteve aktuale meteorologjike në dispozicion tregon që, konditat meteorologjike në vazhdim do të ekzistojnë nga 2 orë para deri 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

(i) shtresa e poshtme e reve është të paktën 120 m (400 ft) mbi minimumin e shoqëruar me procedurën e afrimit me instrumente;

(ii) shikimi është të paktën 1 500 m më shumë se minimumi i shoqëruar me procedurën; dhe

(3) është përcaktuar pika e fundit e marrjes së vendimit për moskthim mbrapa (PNR) në rastin e destinacionit larg bregut.

SPO.OP.152 Aerodromet e destinacionit - operacionet e qasjes së instrumenteve

Piloti në komandë do të sigurojë që mjetet e mjaftueshme janë në dispozicion për të lundruar dhe vendosur në aerodromin e destinacionit ose në cilindo aerodrom alternativ në rast të humbjes së kapacitetit për afrimin e synuar dhe operacionin e uljes.

SPO.OP.155 Rifurnizimi me karburant gjatë hipjes së personave, në bord ose zbritja

(a) Avioni nuk duhet të rifurnizohet me karburant benzol aviacioni (AVGAS) ose shumëllojshmëri e këtij tipi karburanti ose përzierje e llojeve të karburantit, kur hipin persona në bord, ose zbresin.

(b) Për të gjitha llojet e tjera të karburantit, duhet të kihet një kujdes i nevojshëm dhe avioni duhet të drejtohet në mënyrën e duhur nga personel i kualifikuar për të qenë gati për të filluar një evakuim direkt të avionit me mjetet me të shpejta praktike të mundshme.

SPO.OP.160 Përdorimi i kufjeve

Përveç balonave, çdo anëtar ekuipazhi që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e ekuipazhit fluturues duhet të vendosë kufjet me mikrofon anash, ose ekuivalent me të, dhe ta përdorë atë si pajisje primare për komunikim me ATS, me anëtarët e tjerë të ekuipazhit dhe specialistët kryesorë.

SPO.OP.165 Pirja e duhanit

Piloti në komandë nuk duhet të lejojë pirjen e duhanit në bord ose gjatë furnizimit ose zbrazjes së karburantit të avionit.

SPO.OP.170 Kushtet meteorologjike

(a) Piloti në komandë duhet të fillojë ose të vazhdojë fluturimin në kushtet e VFR vetëm n.q.s. informacioni meteorologjik i fundit i dhënë, tregon që kushtet meteorologjike gjatë rrugëkalimit dhe në destinacionin e parashikuar për kohën e përlllogaritur të përdorimit është i barabartë ose mbi minimumet e operimit të VFR të aplikueshme.

(b) Piloti në komandë duhet të fillojë ose të vazhdojë fluturimin në kushtet IFR drejt aerodromit të destinuar të planifikuar, vetëm n.q.s. informacioni meteorologjik i fundit i dhënë, tregon që në parashikimin e kohës së mbërritjes, konditat e motit të destinacioni ose të paktën në destinacionin e një aerodromi alternativ janë të barabarta ose mbi minimumet e operimit të aerodromit të aplikueshëm.

(c) N.q.s. fluturimi përmban segmentet e VFR dhe IFR, informacioni meteorologjik referuar tek (a) dhe (b) duhet të jetë po ashtu i aplikueshëm.

SPO.OP.175 Akulli dhe papastërti të tjera – procedurat e tokës

(a) Piloti në komandë duhet të fillojë ngritjen vetëm n.q.s. avioni është i pastër nga çdo depozitim

(papastërti) që mund të japë efekte të kundërta në performance ose kontrollin e avionit, përveç kur lejohet në AFM.

(b) Në rastin e operimit me avionë kompleks me fuqi motorike, operatori duhet të vendosë vazhdimin e procedurave kur pastrohet akulli në tokë ose kundër ngritjes që kanë lidhje me inspektimet e avionit, janë të nevojshme për të lejuar operate të sigurta të avionit.

SPO.OP.176 Akulli dhe papastërti të tjera – procedurat e fluturimit

(a) Piloti në komandë duhet të fillojë fluturimin ose qëllimisht të fluturojë në kushte të pritshme akullimi ose aktualisht në kushte akullimi, vetëm në rast se avioni është i certifikuar dhe pajisur të përballat me kondita të tilla siç referohet në 2.a.5 të aneksit IV të rregullores (EC) nr. 216/2008.

(b) N.q.s. ngrirja e tejkalon intensitetin e akullimit për të cilin avioni është certifikuar ose n.q.s. një avion nuk është certifikuar në kushtet e akullimit të njohur në përballjen me akullime, piloti në komandë duhet të dalë nga kushtet e akullimit pa vonësë, me ndryshim të nivelit dhe/rrugëkalimit, dhe nëse është e nevojshme me deklarimin e një emergjence tek ATC.

(c) Në rastin e operateve me avionë kompleks me fuqi motorike, operatori duhet të vendosë procedura për fluturime në kushtet e pritshme akullimi ose në kushte aktuale akullimi.

SPO.OP.180 Kushtet në ngritje – avionët dhe helikopterët

Para fillimit të ngritjes, piloti në komandë duhet të jetë i kënaqur që:

(a) Në bazë të informacionit të vlefshëm, moti në aerodrom ose vendin e operimit dhe kushtet e pistës ose FATO që do të përdoret mund të mos lejojnë ngritje dhe largim të sigurt; dhe

(b) duhet të ketë përputhje me minimumet e aplikueshme të operimit në aerodrom.

SPO.OP.181 Kushtet e ngritjes – balonat

Para fillimit të ngritjes, piloti në komandë duhet të jete i kënaqur që, në bazë të informacionit të duhur, moti në vendin ose aerodromin e operimit nuk mund të parandalojë ngritjen dhe largimin e sigurt.

SOP.OP.185 Simulimi i situatave në fluturim

Vetëm në rast se një specialist kryesor është për trajnim në bordin e avionit, piloti në komandë, kur mbajnë specialistet kryesore, nuk duhet të simulojnë:

(a) situata që kërkojnë aplikime të procedurave jonormale ose emergjente; ose

(b) fluturim në kondita meteorologjike me instrumente (IMC).

SPO.OP.190 Menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit

(a) Operatori i një avionit kompleks me fuqi motorike, duhet të sigurojë që të kryhen kontrollat e karburantit gjatë fluturimit dhe menaxhimit të tij.

(b) Piloti në komandë duhet të kontrollojë në intervale të rregullta që sasia e mbetur e karburantit të përdorshëm gjatë fluturimit nuk është më pak sesa karburanti i kërkuar për të vazhduar në aerodromin ose vendin e operimit me mot premtues, dhe planifikimi i rezervës së karburantit siç kërkohet nga SPO.OP.130 dhe SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Përdorimi i oksigjenit shtesë

(a) Operatori duhet të sigurojë që specialisti kryesor dhe anëtarët e ekuipazhit përdorin vazhdimisht oksigjen shtesë në çdo kohë që lartësia e kabinës tejkalon 10 000 ft për një periudhë më shumë se 30 minuta dhe në çdo kohë që lartësia e kabinës tejkalon 13 000 ft, në të kundërt është aprovuar nga autoriteti kompetent dhe në përputhje me SOPs.

(b) Pavarësisht nga (a) dhe me përjashtim të operateve me parashutë, ekskursione të shkurtra të një kohëzgjatjeje të caktuar mbi 13 000 ft pa përdorur oksigjen shtesë në aeroplanë dhe helikopterë ndryshe nga ata kompleksë mund të ndërmerren me miratimin të mëparshëm të autoritetit kompetent bazuar në shqyrtimin e në vijim:

(1) koha e përshkuar mbi 13 000 ft të mos jetë më shumë se 10 minuta ose, n.q.s. është e nevojshme për një periudhë më të gjatë, ka nevojë për kohë strikte për përfundimin e detyrës së specializuar;

(2) fluturimi nuk është kryer mbi 16 000 ft;

(3) udhëzimet e sigurisë në përputhje me SPO.OP.135, përfshijnë informacionin e duhur për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistë kryesorë për efektet e urisë oksigjenike (mungesa e oksigjenit);

(4) SOPs për operimin në fjalë reflektohet tek (1), (2) dhe (3);

(5) eksperiencia e mëparshme e operatorit në kryerjen e operateve mbi 13 000 ft, pa përdorur oksigjenin shtesë;

(6) eksperiencia individuale e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë dhe përshtatja e tyre psikologjike në lartësitë e mëdha; dhe

(7) lartësia e bazës ku është vendosur operatori ose nga ku po kryhen operate.

SPO.OP.200 Sinjalizimi i afërsisë me tokën

(a) Kur nga anëtarët e ekuipazhit zbulohet afërsia me tokën ose nga sistemi operues i paralajmërimit të afërsisë me token, piloti që fluturon duhet të marrë veprime të menjëhershme korigjuese me qëllim që të vendosen kushtet e sigurta të fluturimit.

(b) Sistemi paralajmërues i afërsisë me token mund të jetë stakuar gjatë detyrave të specializuara, të cilat për natyrën e tyre kërkon që avioni të operohet brenda distancës së poshtme nga toka që mund të fillojë sinjalizimi i sistemit të paralajmërimit të pranisë së tokës.

SPO.OP.205 Sistemi i shmangies së përplasjes në ajër (ACAS)

(a) Operatori duhet të krijojë procedura operacionale dhe programe trajnimi kur ACAS të instalohet dhe të përdoret në mënyrë që ekuipazhi i fluturimit të trajnohet në mënyrë të përshtatshme për të shmangur goditjet dhe të jetë kompetent për përdorimin e pajisjeve ACAS II.

(b) ACAS II mund të jetë i stakuar gjatë këtyre detyrave të specializuara, të cilat nga natyra e tyre kërkon që avioni të operojë brenda distancës nga njëri-tjetri poshtë asaj që mund të sinjalizojë ACAS.

SPO.OP.210 Kushtet e afrimit dhe të uljes – avionët dhe helikopterët

Para fillimit të një afrimi për në ulje, piloti në komandë duhet të jetë i kënaqur që, në bazë të informacionit në dispozicion, moti në aerodromin ose vendin e operimit dhe kushtet e pistës ose FATO në të cilën mendohet se do të përdoret nuk duhet të parandalojë afrim të sigurt, uljen ose afrim jo të rregullt (dhe me pas kalim në rreth të dytë).

SPO.OP.215 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit – avionët dhe helikopterët

(a) Piloti në komandë mund të fillojë një afrim me instrumente, pavarësisht nga raportimi i distancës së shikimit vizual të pistës/transparencës së ajrit (RVR/VIS).

(b) N.q.s. RVR/VIS është raportuar më pak se minimumet e aplikueshme, afrimi (për në ulje) nuk duhet të vazhdojë:

(1) Më poshtë se 1 000 ft mbi aerodrom; ose

(2) brenda segmentit të afrimit final (gjatë planerimit nga prurësi i largët për tek i afërti për në ulje), në rastin kur lartësia e marrjes së vendimit (DA/H) ose minimumi i humbjes së lartësisë (MDA/H) është më shumë se 1 000 ft mbi aerodrom,

(c) Kur mungojnë të dhënat e RVR, vlera e RVR mund të nxirret nga konvertimi i shikimit të raportuar.

(d) N.q.s. kalojmë më poshtë se 1 000 ft të lartësisë mbi aerodrom, RVR/VIS e raportuar është më poshtë se minimumet e aplikuar, afrimi mund të vazhdojë deri DA/H ose MDA/H.

(e) Afrimi mund të vazhdojë më poshtë se DA/H ose MDA/H dhe ulja mund të plotësohet, në rastet kur referenca vizuale e përshtatshme për tipin e operimit të afrimit dhe për pistën e duhur, është vendosur tek DA/H ose MDA/H dhe është ruajtur.

(f) Nga distanca e shikimit RVR do të kontrollohet gjithmonë zona e prekjes.

SPO.OP.225 Kufizimet operuese – balonat me ajër të nxehtë

(a) Një balonë me ajër të nxehtë nuk duhet të ulet gjatë natës, përveçse në situatat e emergjencës.

(b) Një balonë me ajër të nxehtë mund të ngrihet gjatë natës, kur ka karburantin e nevojshëm për uljen gjatë ditës.

SPO.OP.230 Procedurat standarde të operimit

(a) Para fillimit të një operimi të specializuar, operatori duhet të bëjë një vlerësim të riskut, vlerësimin e kompleksitetit të aktivitetit për të përcaktuar rreziqet dhe risqet e qenësishme që shoqërojnë operimin dhe vendosjen e masave lehtësuese.

(b) Bazuar në vlerësimet e riskut, operatori duhet të vendosë procedurat standarde të operimit (SOP) në përshtatje me aktivitetin e specializuar dhe avionit të përdorur në bazë të kërkesave të nënujësës E. SOP duhet të jetë pjesë e manualit të operimit ose një dokument më vete. SOP duhet rishikuar rregullisht dhe përmirësuar, sipas rastit.

(c) Operatori duhet të sigurojë që operimet e specializuara duhet të kryhen në përputhje me SOP.

NËNPJESA C

PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET E OPERIMIT

SPO.POL.100 Kufizimet e operimit – të gjithë avionët

(a) Gjatë çfarëdo faze të operimit, të ngarkimit, llogaritjes së masës dhe, përveç balonave, pozicioni i qendrës së gravitetit (CG) të avionit duhet të përputhet me çdo kufizim të specifikuar në manualin e duhur.

(b) Tabelat, listat, emërtimi i instrumenteve, ose kombinimi i tyre, që përmbajnë kufizimet e këtyre operimeve të përshkruar nga AFM për prezantim vizual, duhet të jenë treguar në avion.

SPO.POL.105 Masa dhe balancimi

(a) Operatori duhet të sigurojë që masa dhe, përveç balonave, QG të avionit (CG), është vendosur nga pesha aktuale para hyrjes fillestare në shërbim. Efektet e grumbulluara të modifikimeve dhe të riparimeve për masën dhe balancën duhet të llogariten dhe dokumentuar sipas rastit. Ky lloj informacioni duhet të jetë i gatshëm për pilotin në komandë. Avioni duhet ripeshuar n.q.s. efektet e modifikimeve në masë dhe balancim nuk njihen ekzaktësisht.

(b) Peshimi duhet të plotësohet:

(1) për avionët dhe helikopterët, nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë mirëmbajtjeje e aprovuar; dhe

(2) për planerat dhe balonat, nga prodhuesi i avionit ose në përputhje me rregulloren (EC) nr. 2042/2003 nëse është e aplikueshme.

SPO.POL.110 Sistemi i masës dhe balancimit - operimet tregtare me avionët dhe helikopterët dhe operimet jotregtare me avionë kompleksë me fuqi motorike

(a) Operatori duhet të vendosë një sistem të masës dhe balancës për çdo fluturim ose seri fluturimesh:

(1) masa bosh e operimit të avionit;

(2) masa e ngarkesës së trafikut;

(3) masa e ngarkesës me karburant;

(4) ngarkesa e avionit dhe shpërndarja e ngarkesës;

(5) masa në ngritje, masa në ulje dhe masa zero e karburantit; dhe

(6) pozicionet e qendrës së gravitetit CG të aplikueshme të avionit.

(b) Ekuipazhit të fluturimit duhet t'i jetë dhënë një mjet për verifikimin e çdo masë dhe balancë të kompjuterizuar bazuar në llogaritjet elektronike.

(c) Operatori duhet të vendosë procedurat që t'i japë pilotit në komandë të përcaktojë masën dhe ngarkesën e karburantit, duke përdorur densitetin aktual ose, n.q.s. nuk është e njohur, densitetin e llogaritur në përputhje me metodën e specifikuar në manualin e operimeve.

(d) Piloti në komandë duhet të sigurojë që ngarkimi:

(1) i avionit është kryer nën mbikëqyrjen e personelit të kualifikuar; dhe

(2) ngarkesa e trafikut është e barabartë në vazhdimësi me të dhënat e përdorura për llogaritjen e masës dhe balancës së avionit.

(e) Operatori duhet të specifikojë, në manualin e operimeve, principet dhe metodat e përdorura në ngarkimin dhe në sistemin e masës dhe balancës që plotëson kërkesat që janë në (a) deri në (d). Ky sistem duhet të mbulojë të gjitha tipat e operimeve që mendohet se do të kryhen.

SPO.POL.115 Të dhënat e masës dhe balancës dhe dokumentacioni – operimet tregtare me avionët dhe helikopterët dhe operimet jotregtare me avionë kompleks me fuqi motorike

(a) Operatori duhet të vendosë të dhënat e masës dhe balancës dhe të nxjerrë dokumentacionin e masës dhe balancës ara çdo fluturimi, ose seri fluturimesh, specifikimin e ngarkesës dhe shpërndarjen e saj në mënyrë të tillë që kufizimet e masës dhe balancës së avionit nuk tejkalohen. Dokumentacioni i masës dhe balancës duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

(1) regjistrimin e avionit dhe tipin;

(2) identifikimin e fluturimit, numri dhe data, nëse është e aplikueshme;

(3) emri i pilotit në komandë;

(4) emri i personit, i cili përgatiti dokumentacionin;

(5) masa e operimit të thatë dhe CG korresponduake e avionit;

(6) masa e karburantit në ngritje dhe masa e karburantit në rrugëkalim;

(7) masa e harxhimeve të tjera përveç karburantit, nëse është e aplikueshme;

(8) komponentët e ngarkesës;

(9) masa në ngritje, masa në ulje dhe masa zero pa karburant;

(10) pozicionet e aplikueshme të CG të avionit; dhe

(11) kufizimet e masës dhe vlerat e CG.

(b) Kur të dhënat e masës e balancës dhe dokumentacioni është nxjerrë nga një sistem i kompjuterizuar i masës dhe balancës, operatori duhet të verifikojë vërtetësinë e të dhënave të dala.

SPO.POL.116 Të dhënat e masës dhe balancës dhe dokumentacioni – lehtësirat

Pavarësisht nga SPO.POL.115(a)(5), pozicioni i CG nuk ka nevojë që të mos jetë në dokumentacionin e masës dhe balancës, n.q.s. shpërndarja e ngarkesës është në përputhje me tabelën e parallogaritur të balancës ose ajo mund të jetë treguar ose n.q.s., ajo mund të tregojë që, për operimet e planifikuara duhet të sigurojë një balancë korrekte, pavarësisht se çfarë ngarkese reale është.

SPO.POL.120 Performanca – të përgjithshme

Piloti në komandë duhet të operojë avionin, vetëm n.q.s. performanca është e përshtatshme të përputhet me ligjet e aplikueshme të ajrit dhe çdo lloj kufizimesh të tjera të aplikueshme në atë fluturim, hapësira ajrore, aerodromet ose vendet e operimit, duke marrë parasysh saktësinë e bërjes së çdo diagrame (hartat skica) dhe hartave të përdorura.

SPO.POL.125 Kufizimet e masës në ngritje – avionët kompleks me fuqi motorike

Operatori duhet të sigurojë që:

(a) Masa e avionit në fillimin e ngritjes nuk duhet të tejkalojë kufizimet e masës :

(1) në pozicionin e ngritjes, siç kërkohet në SPO.POL.130;

(2) në rrugëkalim me një motor të fikur (OEI), siç kërkohet në SPO.POL.135; dhe

(3) në ulje, siç kërkohet në SPO.POL.140, për të lejuar zvogëlimin e pritshëm në masë sipas vazhdimin të fluturimit, dhe zbrazen e karburantit (në ajër si rezultat i një emergjence);

(b) Masa në fillimin e ngritjes kurrë nuk duhet të tejkalojë masën maksimale gjatë ngritjes të specifikuar në AFM për presionin e lartësisë së duhur të nivelit të aerodromit ose vendit të operimit, dhe n.q.s. është përdorur si një parametër për të përcaktuar masën maksimale të ngritjes, dhe çfarëdo lloj kondite lokale atmosferike; dhe

(c) Përlllogaritja e masës për kohën e pritshme të uljes në aerodrom ose vendin e operimit të parashikimit të uljes dhe tek çdo destinacion aerodromi alternativ, kurrë nuk duhet të tejkalojë maksimalen e masës së uljes specifikuar në AFM për lartësinë e presionit të nivelit të atyre aerodromeve ose vende operimi dhe n.q.s. është përdorur si një parametër përcaktues për masën maksimale të uljes, dhe çdo konditë tjetër lokale atmosferike.

SPO.POL.130 Ngritja – avionët kompleksë me fuqi motorike

(a) Kur përcaktohet masa maksimale në ngritje, piloti në komandë duhet të ketë parasysh si më poshtë:

(1) distanca e llogaritur në ngritje nuk duhet të tejkalojë distancën e vlefshme së bashku me distancën (e parrezikshme) pa pengesa, pa tejkaluar gjysmën e distancës së vrapimit të dhënë;

(2) llogaritja e vrapimit në ngritje nuk duhet të tejkalojë (distancën) e dhënë të vrapimit në ngritje;

(3) një vlerë e V1 duhet të përdoret për ndërprerjen dhe vazhdimin e ngritjes, ku një V1 është specifikuar në AFM; dhe

(4) në një pistë të lagur ose të papastër, masa (pesha) e ngritjes nuk duhet të tejkalojë atë të lejuar për ngritje në pistë të thatë nën të njëjtat kushte.

(b) Përveç avionëve të pajisur me motor turbohelike, dhe masa maksimale në ngritje është e barabartë ose më pak se 5 700 kg, në rastin e fikjes së një motori gjatë ngritjes, piloti në komandë duhet të sigurojë që avioni është në gjendje:

(1) të ndërpresë ngritjen dhe të ndalojë brenda distancës së dhënë të nxitimit për ndalim ose pistës së mbetur; ose

(2) të vazhdojë ngritjen duke iu shmangur pengesave përgjatë vijës së fluturimit me një koeficient sigurie deri sa avioni të jetë në pozicionin që të përputhet me SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Në rrugëkalim – një motor i fikur – avionët kompleksë me fuqi motorike

Piloti në komandë duhet të sigurojë që në momentin kur një nga motorët behet jofunksional në çdo pikë përgjatë rrugëkalimit, një avion shumëmotorësh duhet të jetë në gjendje të vazhdojë fluturimin në një aerodrom të përshtatshëm ose vend operimi, pa fluturuar poshtë minimumit të lejuar të pengesave në çdo pikë.

SPO.POL.140 Ulja – avionët kompleksë me fuqi motorike

Piloti në komandë duhet të sigurojë që në çdo aerodrom ose vend operimi, pas shmangies së pengesave gjatë rrugëkalimit të afrimit me koeficient sigurie, avioni duhet të jetë në gjendje të ulët dhe të ndalojë, ose planeri të arrijë të zvogëlojë shpejtësinë kënaqshëm brenda distancës së duhur të uljes. Disa toleranca të vogla duhet të lejohen për ndryshime të pritshme të teknikave të afrimit dhe të uljes, në rast se këto toleranca nuk janë programuar në të dhënat e performancës.

SPO.POL.145 Performanca dhe kriteri i operimit – avionët

Kur një avion është duke operuar në lartësinë më pak se 150 m (500 ft) mbi rajon me dendësi të lartë, për operimet e avionëve që nuk janë në gjendje të ruajnë nivelin e fluturimit horizontal në rastin e një fikjeje kritike të motorit, operatori duhet:

(a) të vendosë procedura operimi për minimizimin e pasojave gjatë fikjes së motorit;

(b) të vendosë një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit; dhe

(c) të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesore në bord janë instruktuar për

procedurat që kryhen në rast të një uljeje të detyruar.

SPO.POL.146 Performanca dhe kriteri i operimit – helikopterët

(a) Piloti në komandë mund të operojë një avion mbi rajon me dendësi të lartë që duhet të ketë:

(1) helikopter të certifikuar të kategorisë A ose B; dhe

(2) marrë masat e sigurisë për të parandaluar ndonjë rrezik ndaj personave ose pronës në tokë, dhe operimi dhe SOP e tij është autorizuar.

(b) Operatori duhet:

(1) të vendosë procedura operimi për të minimizuar pasojat e fikjes së një motori;

(2) të vendosë një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit; dhe

(3) të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë në bord janë instruktuar për procedurat që do të kryhen në rast të një uljeje të detyruar.

(c) Operatori duhet të sigurojë që masa gjatë ngritjes, uljes ose varjes (mbajtjes mbi tokë) nuk duhet të tejkalojë maksimumin e masës së specifikuar për:

(1) një varje pa efektin e tokës (HOGE) me të gjithë motorët në operim në fuqinë e duhur të vendosur; ose

(2) n.q.s. mbizotërojnë kushtet që një (HOGE) nuk mund të vendoset, masa e helikopterit nuk duhet të tejkalojë masën maksimale të specifikuar për një varje nën efektin e tokës (HIGE) me të gjithë motorët në operim në fuqinë e duhur, ku të mbizotërojnë kushtet për një varje në efektin e tokës në masën maksimale të specifikuar.

NËNPJESA D INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET SEKSIONI 1 Avionët

SPO.IDE.A.100 Instrumentet dhe pajisjet – të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të jenë aprovuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore n.q.s. ato janë:

(1) përdorur nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;

(2) përdorur në përputhje me SPO.IDE.A.215;

(3) përdorur në përputhje me SPO.IDE.A.220; ose

(4) instaluar në avion.

(b) Artikujt e mëposhtëm, kur kërkohen nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për aprovimin e pajisjeve:

(1) siguresa rezervë,

(2) elektrik dore (me bateri),

(3) një pajisje për matjen e kështjës së kohës,

(4) mbajtëse skemash (harta të vogla),

(5) kutitë e ndihmës së shpejtë,

(6) pajisje të mbijetesës dhe sinjalizimit, dhe

(7) spirancë deti dhe pajisje për ankorim.

(c) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë si dhe çdo pajisje tjetër që nuk është kërkuar nga anekse të tjera të aplikuara, por është marrë në fluturim, duhet të përputhet si më poshtë me:

(1) informacioni i dhënë nga këto instrumente, pajisje ose vegla, nuk duhet të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit që të përputhen me aneksin I të rregullores (EC) nr. 216/2008

ose SPO.IDE.A.215 dhe SPO.IDE.A.220;

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojë në vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në rastin e prishjes ose mosfunksionimit.

(d) Instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë gati për operim dhe të arritshme nga vendi ku është ulur anëtar i ekuipazhit që ka nevojë t'i përdorë ato.

(e) Këto instrumente që përdoren nga një anëtar ekuipazhi, duhet të jenë rregulluar aq mirë sa të lejojnë anëtarin e ekuipazhit fluturues të shohë treguesit nga vendi i tij/saj, me minimumin praktik të devijimit nga linja e pozicionit të shikimit, në të cilin ai/ajo presupozohet, kur shikon përpara normalisht përgjatë vijës së fluturimit.

(f) Të gjitha pajisjet e kërkuara të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të

menjëhershëm.

SPO.IDE.A.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk mund të fillojë kur çfarëdolloj instrumenti i avionit, çdo gjë e pajisjes ose funksionet e kërkuara për fluturimin, janë jo operuese ose mungojnë, në të kundërt:

- (a) avioni është duke operuar në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL), nëse është dhënë;
- (b) për avionët kompleks me fuqi motorike dhe për çdo avion të përdorur për operime tregtare, operatori është aprovuar nga autoriteti kompetent për të operuar avionin brenda kufizimeve të listës master të pajisjeve minimale (MMEL); ose
- (c) avioni është subjekt i një lejeje për të fluturuar, lëshuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

SPO.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezerve

Avionët duhet të pajisen me siguresat elektrike rezerve, të kualitetit të kërkuar për mbrojtjen e plotë të qarkut, për zëvendësimin e këtyre siguresave që lejohen të zëvendësohen në fluturim.

SPO.IDE.A.115 Dritat e operimit

Avionët që operojnë gjatë natës duhet të jenë të pajisur me:

- (a) sistem me drita kundër përplasjes në ajër;
- (b) dritat e navigimit/pozicionit (në ajër);
- (c) një projektor për ulje;
- (d) ushqimin e ndriçimit nga sistemi elektrik i avionit për të dhënë dritën e duhur për të gjithë instrumentet dhe pajisjet kryesore për operim të sigurt të avionit;
- (e) ushqimin e ndriçimit nga sistemi elektrik i avionit për të dhënë dritë në të gjithë pjesët e kabinës;
- (f) një ndriçues të pavarur për vendin e punës së çdo anëtar ekuipazhi, dhe
- (g) dritat në konformitet me Rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjes në det, n.q.s. avioni është duke operuar si hidroplan.

SPO.IDE.A.120 Operimet sipas VFR - instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet shoqëruese

(a) Avionët që operojnë sipas VFR ditën, duhet të pajisen me mjete matëse dhe treguese si më poshtë:

- (1) drejtimin manjetik,
- (2) kohën në ore, minuta dhe sekonda,
- (3) lartësinë sipas presionit,
- (4) treguesin e shpejtësisë ajrore,
- (5) numrin M, kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termin e numrit M, dhe
- (6) rrëshqitjen, për avionët kompleks me fuqi motorike.
- (b) Avionët që operojnë sipas kushteve VMC natën, duhet të jenë, përveç (a), të pajisur me:
 - (1) mjete për matjen dhe tregimin si më poshtë:
 - (i) kthesa dhe rrëshqitje,
 - (ii) tregues të pozicionit në hapësirë,
 - (iii) shpejtësisë vertikale, dhe
 - (iv) drejtimin e stabilizuar;
 - (2) një mjet që të tregojë se fuqia e ushqimit të instrumenteve xhiroscopike nuk është e mjaftueshme.

(c) Avionët kompleksë me fuqi motorike që operojnë sipas VMC mbi ujë larg shikimit të bregut (kontinental) duhet të jenë përveç (a) dhe (b), të pajisur me një mjet për parandalimin e mosfunksionimit të sistemit të treguesit të shpejtësisë ajrore si rezultat i kondensimeve ose akullimit.

(d) Avionët që operojnë në kushtet ku ata nuk mund të mbajnë vijën e dëshiruar të fluturimit pa referencën e një ose më shumë instrumenteve, duhet që përveç (a) dhe (b), të pajisen me mjet të parandalimit të keqfunksionimit të sistemit të tregimit të shpejtësisë ajrore kërkuar në (a)(4) si rezultat i kondensimit dhe akullimit.

(e) Në çdo kohë që kërkohet të operohet me dy pilotë, avionët duhet të pajisen me mjete me vete (për çdo pilot) që tregojnë si më poshtë:

- (1) lartësinë sipas presionit,
- (2) treguesin e shpejtësisë ajrore,
- (3) rrëshqitjen, ose kthesat dhe rrëshqitjen, nëse është e aplikueshme,
- (4) avio-horizontin, nëse është e aplikueshme,
- (5) shpejtësinë vertikale, nëse është e aplikueshme,

(6) drejtimin e stabilizuar, nëse është e aplikueshme, dhe

(7) numri M, kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termin e numrit M, nëse është e aplikueshme.

SPO.IDE.A.125 Operimet sipas IFR - instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet shoqëruese

Avionët që operojnë sipas IFR duhet të pajisen me:

(a) pajisje për matjen dhe tregimin si me poshtë për:

(1) drejtimin manjetik,

(2) kohën në orë, minuta dhe në sekonda,

(3) lartësinë sipas presionit,

(4) treguesin e shpejtësisë ajrore,

(5) shpejtësisë vertikale,

(6) rrotullimin dhe rrëshqitjen,

(7) avio-horizontin,

(8) drejtimin e stabilizuar,

(9) matës për temperaturën jashtë (avionit), dhe

(10) numrin M, kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termat e numrit M;

(b) mjet që të tregojë se ushqimi i energjisë për instrumentet xhiroskopike nuk është në sasinë e duhur.

(c) kurdo që operimet kërkojnë dy pilotë, mjete treguese shtesë të ndara për pilotin e dytë:

(1) lartësinë sipas presionit,

(2) treguesi i shpejtësisë ajrore,

(3) shpejtësia vertikale,

(4) kthesa dhe rrëshqitje,

(5) avio-horizonti,

(6) drejtimi i stabilizuar, dhe

(7) numri M, kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termat e numrit M, nëse është e aplikueshme;

(d) mjete për parandalimin e keqfunksionimit të sistemit të treguesit të shpejtësisë ajrore kërkuar nga

(a)(4) dhe (c)(2) gjatë kondensimit ose akullimit, dhe

(e) avionët kompleksë me fuqi motorike kur operojnë sipas IFR, duhet që, përveç (a), (b), (c) dhe (d), të pajisen me:

(1) marrës alternativë të presionit statik;

(2) mbajtëse skicash (hartash) në një pozicion të lehtë për t'u lexuar që mund të ndriçohet për operate gjatë natës;

(3) mjet të pavarur sekondar për matjen dhe tregimin e lartësisë, në të kundërt është instaluar në përputhje me (e)(1); dhe

(4) burim emergjent të energjisë, i pavarur nga sistemi qendror gjenerues i elektricitetit, me qëllim të operimit dhe ndriçimit të sistemit tregues të avio-horizontit për një periudhë minimale prej 30 minutash. Burimi i energjisë emergjente duhet që, në mënyrë automatike të operojë pas shkëputjes së sistemit qendror që gjeneron elektricitet dhe duhet të jepet një tregues i qartë në instrumente që avio-horizonti është duke operuar nga sistemi i fuqisë emergjente.

SPO.IDE.A.126 Pajise shtesë për operate me një pilot sipas IFR

Avionët kompleksë me fuqi motorike që operojnë sipas IFR me një pilot, duhet të pajisen me një autopilot me mbajtjen e lartësisë dhe drejtimin e kursit magnetik më të fundit.

SPO.IDE.A.130 Sistemi bindes i paralajmërimit të terrenit (TAWS)

Avionët me turbinë me masën maksimale në ngritje të certifikuar (MCTOM) e më shumë se 5 700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë, duhet të pajiset me një TAWS që plotëson kërkesat për:

(a) pajisje të klasit A, siç specifikohet për një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve me certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore (CofA) e lëshuar për herë të parë pas 1 janarit 2011; ose

(b) pajisje të klasit B, siç specifikohet për një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve për të cilin CofA individuale është lëshuar për herë të parë në ose para 1 janarit 2011.

SPO.IDE.A.131 Sistemi i shmangies së përplasjes ajrore (ACAS II).

Përveçse n.q.s. shihet ndryshe nga rregullorja (EU) nr. 1332/2011, avionët me fuqi turbine me një MCTOM më shumë se 5 700 kg, duhet të pajisen me ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Pajisjet për zbulim ajror të motit – avionët kompleks me fuqi motorike

Avionët e mëposhtëm duhet të jenë të pajisur me pajisje ajrore zbulimi të motit kur operojnë natën ose në IMC në ato rajone, ku shtrëngatat e shiut ose rreziqet potenciale të kushteve të motit, në varësi të zbulimit me pajisjet ajrore të gjetjes së motit, mund të pritët që të ekzistojnë përgjatë rrugëkalimit:

(a) avionë me hermetizim;

(b) avionë pa hermetizim me një peshë MCTOM më shumë se 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Pajise shtesë për operimet natën me kondita akullimi – avionët kompleksë me fuqi motorike

(a) Avionët që pritët ose aktualisht operojnë në kushtet e akullimit natën, duhet të pajisen me mjete për të ndriçuar ose zbuluar formimin e akullit.

(b) Mjetet për ndriçimin e formimit të akullit nuk duhet të formojnë vezullim ose reflektim që mund të zërë të papërgatitur anëtarët e ekuipazhit në kryerjen e detyrës së tyre.

SPO.IDE.A.135 Sistemi i brendshëm telefonik i anëtarëve të ekuipazhit

Avionët që operojnë me më shumë se një anëtar ekuipazhi duhet të pajisen me një sistem telefonik të brendshëm, përfshirë kufjet dhe mikrofonat për përdorim nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit.

SPO.IDE.A.140 Regjistruesi i zërit të kabinës (pilotëve)

(a) Avionët e mëposhtëm duhet të pajisen me një CVR:

(1) avionët me një MCTOM për më shumë se 27 000 kg dhe është lëshuar për herë të parë një certifikatë individuale CofA në ose pas 1 janarit 2016; dhe

(2) avionët me një MCTOM më shumë se 2 250 kg:

(i) certifikuar me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotë;

(ii) pajisur me motor(a) turboreaktive ose më shumë se një motor turbohelike; dhe

(iii) për të cilët një tip certifikate është lëshuar në ose pas 1 janarit 2016.

(b) CVR-ja duhet të jetë në gjendje të mbajë të dhëna të regjistruara gjatë së paku:

(1) 25 orët e mëparshme për aeroplanë me një MCTOM prej më shumë se 27 000 kg dhe së pari lëshuar me një CofA individuale në ose pas 1 janarit 2021; ose

(2) 2 orë paraprake në të gjitha rastet e tjera.

(c) CVR duhet të jetë në gjendje të mbajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën:

(1) komunikimet e zërit në dhënie dhe në marrje me radio në kabinën e ekuipazhit fluturues;

(2) zëri i komunikimit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit me përdorimin e sistemit telefonik të brendshëm dhe sistemin e njoftimit të publikut, nëse është i instaluar;

(3) ambienti i dëgjimit me veshë në kabinën e ekuipazhit fluturues, përfshirë, pa ndërprerje, sinjalet me zë të marrë nga çdo mikrofoni të zgjatur dhe mikrofoni në maskë në përdorim; dhe

(4) sinjale me zë ose dëgjim për identifikimin e navigimit ose pajisje ndihmese të afrimit të vendosura në kufje ose në autoparant.

(d) CVR duhet të fillojë të regjistrojë automatikisht para se avioni të lëvizë me fuqinë e tij dhe duhet të vazhdojë të regjistrojë deri në ndërprerjen e fluturimit kur avioni nuk është me në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

(e) Në shtesë të (d), në varësi të mundësisë të fuqisë elektrike, CVR duhet të fillojë të regjistrojë sa me herët të jetë e mundur gjatë kontrolleve në kabine (të pilotëve) para lëshimit të motorëve në fillimin e fluturimit, deri në kontrollin e kabinës (së pilotëve) menjëherë me mbylljen e motorëve në fund të fluturimit.

(f) Nëse CVR nuk mund të vendoset, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja mund të vendoset, do të ketë një transmetues automatik të lokatorëve të emergjencës.

SPO.IDE.A.145 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

(a) Avionët me një MCTOM më shumë se 5 700 kg dhe për herë të parë lëshohet një certifikatë individuale CofA në ose pas 1 janarit 2016, duhet të pajiset me një FDR që përdor metodë dixhitale të regjistrimit dhe mbajtjen e të dhënave, për të cilat, një metodë për leximin dhe marrjen e këtyre të dhënave nga vendi i ruajtjes është e mundshme.

(b) FDR duhet të regjistrojë parametrat e kërkuar për përcaktimin e sakte të rrugëkalimit të avionit në fluturim, shpejtësinë, pozicionin në ajër, fuqinë e motorit, konfiguracionin dhe operimin, dhe të jetë në gjendje për mbajtjen e të dhënave të regjistrimit e të paktën 25 orëve të mëparshme.

(c) Të dhënat duhet të merren nga burime të avionit që lejojnë një ndërthurje me informacionin e shfaqur tek ekuipazhi i fluturimit.

(d) FDR duhet të fillojë të regjistrojë të dhënat në mënyrë automatike para se avioni të jetë në

gjendje të lëvizit me fuqinë e tij dhe duhet të ndalojë automatikisht pasi avioni nuk është në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

(e) Nëse FDR nuk është i disponueshëm, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR është i disponueshëm, ai duhet të ketë një transmetues automatik të lokatorit të emergjencës.

SPO.IDE.A.150 Regjistrimi i të dhënave lidhëse

(a) Avionëve që u është lëshuar për herë të parë certifikata individuale CofA ne ose pas 1 janarit 2016 dhe kanë aftësinë të operojnë të dhënat lidhëse të komunikimit dhe janë kërkuar të jenë të pajisur me një CVR, duhet të regjistrojnë në regjistruar, kur është e aplikueshme:

(1) Mesazhet komunikuese të të dhënave lidhëse që kanë të bëjnë me komunikimet e ATS në drejtim të ose nga avioni, përfshirë mesazhet që zbatohen ne aplikimet e mëposhtme:

(i) fillimi i të dhënave të lidhjes;

(ii) komunikimi kontrollor-pilot;

(iii) adresimi i zbulimit;

(iv) informacioni i fluturimit;

(v) për sa kohë të jetë e praktikueshme, në bazë të ndërtimit të sistemit, transmetim i zbulimit të avionit;

(vi) për sa kohë të jetë e praktikueshme, në bazë të ndërtimit të sistemit, të dhënat e kontrollit operues të avionit; dhe

(vii) për sa kohë është e praktikueshme, në baze të ndërtimit të sistemit, grafikët;

(2) informacion që mundëson ndërthurjen të çdo lloji regjistrimi shoqërues që lidhet me të dhënat e lidhjeve të komunikimit dhe ruhen të ndara nga avioni; dhe

(3) informim në kohë dhe prioritet i të dhënave të lidhjes se mesazheve të komunikimit, duke marrë parasysh ndërtimin e sistemit.

(b) Regjistruar duhet të përdorë një metodë dixhitale të regjistrimit dhe të ruajtjes së të dhënave dhe informacionit dhe një metodë për marrjen dhe leximin e këtyre të dhënave. Metoda e regjistrimit duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

(c) Regjistruar duhet të ketë aftësinë të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën aq gjatë sa është vendosur për CVRs në SPO.IDE.A.140.

(d) Nëse regjistruar nuk mund të vendoset, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse regjistruar mund të vendoset, do të ketë një transmetues automatik të lokacionit të emergjencës.

(e) Kërkesat e aplikueshme nga fillimi dhe ndalimi logjik i regjistruarit janë të njëjtë si për kërkesat e aplikueshme për fillimin dhe ndalimin logjik të CVR që ndodhen në SPO.IDE.A.140 (d) dhe (e).

SPO.IDE.A.155 Regjistruar i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinë (të pilotëve)

Përputhja me kërkesat e CVR dhe kërkesat e FDR mund të arrihet me:

(a) Një regjistruar të kombinuar të të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotëve, n.q.s. avioni

ka qenë i pajisur me një CVR ose një FDR; ose

(b) dy regjistruar të kombinuar për të dhënat e fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotëve, n.q.s. avioni ka qenë i pajisur me një CVR dhe një FDR.

SPO.IDE.A.160 Ndenjëset, rripat e sigurimit të ndenjës dhe sistemet e shtrëngimit

Avionët duhet të jenë pajisur me:

(a) ndenjës ose vend qëndrimi për çdo anëtar të ekuipazhit ose specialist kryesor në bord;

(b) rrip sigurimi në çdo ndenjës, dhe pajisje shtrënguese për çdo vend qëndrimi;

SPO.IDE.A.165 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Avionët duhet të pajisen me kutinë e ndihmës së shpejtë.

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

(1) gati për t'u përdorur; dhe

(2) të mbahet e rifreskuar (pajisjet dhe medikamentet mjekësore të kenë datë skadimi sa më të largët).

SPO.IDE.A.170 Oksigjeni shtesë – avionët e hermetizuar

(a) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësitë e fluturimit për të cilën furnizimi me oksigjen është e kërkuar në përputhje me (b) duhet të kenë hapësirë për ruajtjen e oksigjenit dhe aparat mbajtës

dhe shpërndarës oksigjeni që kërkon furnizimin me oksigjen.

(b) Avionët e hermetizuar që operojnë mbi lartësitë e fluturimit në të cilën presioni i lartësisë në hapësirën e kabinave është mbi 10 000 ft, duhet të marrë oksigjen të mjaftueshëm për furnizimin e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit dhe për specialistet kryesore për të paktën:

(1) për një periudhë, dhe në asnjë rast jo me pak se 10 minuta furnizim, kur lartësia sipas presionit të kabinës tejkalon 15 000 ft;

(2) për çdo periudhë, në rastin e ç'hermetizimit dhe duke marrë parasysh kushtet e fluturimit, lartësia sipas presionit në kabinën e pasagjerëve dhe anëtarëve të fluturimit do të jetë midis 14 000 ft dhe 15 000 ft;

(3) për çdo periudhë të lejuar 30 minuta, kur lartësia sipas presionit në kabinën e pasagjerëve dhe ekuipazhit fluturues duhet të jetë midis 10 000 ft dhe 14 000 ft; dhe

(4) jo më pak se 10 minuta, në rastin e avionëve që operojnë në lartësinë sipas presionit mbi 25 000 ft, ose operojnë poshtë kësaj lartësie, por sipas kushteve që nuk do t'u lejonin atyre të humbasin lartësinë në mënyrë të sigurt në një lartësi sipas presionit në 13 000 ft brenda 4 minutave.

(c) Avionët e hermetizuar që operojnë në lartësitë e fluturimit mbi 25 000 ft, si shtesë duhet të pajisen me:

(1) një pajisje që t'u japë një tregim paralajmërimi tek ekuipazhi i fluturimit për çdo çhermetizim; dhe

(2) në rastin e avionëve kompleks me fuqi motorike, maska të shpejta (të dhënies së oksigjenit) për anëtarët e ekuipazhit fluturues.

SPO.IDE.A.175 Oksigjen shtesë – avionët johermetike

(a) Avionët johermetike që operojnë në lartësitë e fluturimit ku furnizimi me oksigjen kërkohet në përputhje me (b), duhet të pajisen me hapësirë për ruajtjen e oksigjenit dhe aparat shpërndarjeje, në gjendje për ruajtjen dhe shpërndarjen furnizimit me oksigjenin e kërkuar.

(b) Avionët johermetikë që operojnë mbi lartësitë e fluturimit në të cilat lartësia sipas presionit në ndarjet e kabinës është mbi 10 000 ft, duhet të ketë furnizim me oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje:

(1) të gjithë anëtarët e ekuipazhit për çdo periudhë të lejuar te 30 minutave kur lartësia sipas presionit në kabinën e pasagjerëve duhet të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

(2) të gjithë personat në bord për çdo periudhë që lartësia sipas presionit në kabinën e pasagjerëve do të jetë mbi 13 000 ft.

(c) Pavarësisht nga (b), ndryshimet e lartësisë për një periudhë të specifikuar midis 13 000 ft dhe 16 000 ft, mund të ndërmerret pa shtesë oksigjen, në përputhje me SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Zjarrfikëset e dorës

(a) Avionët, përveç planerave shëtites me motor (TMG) dhe avionëve ELA1, duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikëse dore:

(1) Në kabinën e ekuipazhit të fluturimit; dhe

(2) Në çdo pjesë të kabinës që është e ndarë nga kabina e ekuipazhit fluturues, përveç rasteve n.q.s. kabina është gatshme për të kaluar tek ekuipazhi fluturues.

(b) Tipi dhe sasia e agjentit kimik shuarës i kërkuar për zjarrfikëset duhet të jetë i përshtatshme për llojin e zjarrit, që më së shumti mund të ndodhë në kabinën ku shuarësi mendohet se do të përdoret, dhe të minimizojë rrezikun e përqendrimit të gazit helmues në kabinën e mbushur me njerëz.

SPO.IDE.A.181 Sëpata shkatërruese dhe leva e hekurit

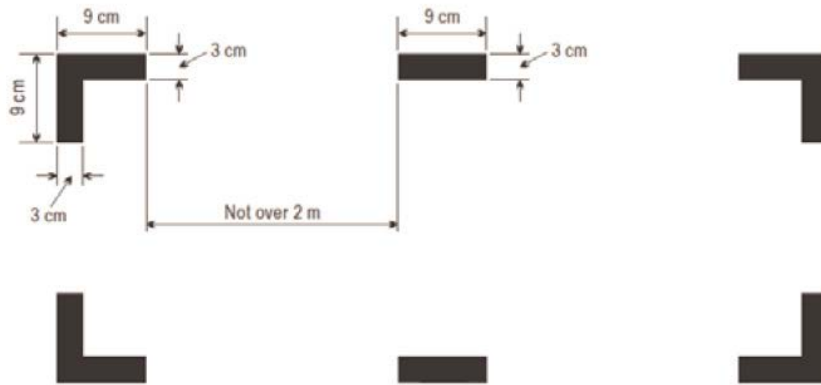
Avionët me një MCTOM e më shumë se 5 700 kg, duhet të jenë të pajisur me të paktën një sëpatë shkatërruese ose levë hekuri të vendosura në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

SPO.IDE.A.185 Shënimi i pikave të hyrjes me forcë (në rast emergjence)

N.q.s. sipërfaqja e trupit të avionit e përshtatshme për të hyrë me forcë (nga jashtë brenda) nga ekuipazhet e shpëtimit në rast emergjence janë të skicuara, këto lloj sipërfaqesh duhet të jenë të shënuara si në figurën 1.

Figura 1

Shënimi i pikave të hyrjes me forcë



SPO.IDE.A.190 Transmetues i vendndodhjes së emergjencës (ELT)

(a) Avionët duhet të pajisen me:

- (1) Një ELT të çdo lloji, kur lëshohet për herë të parë certifikata individuale CofA;
- (2) një ELT automatike, kur lëshohet për herë të parë një certifikatë individuale CofA; ose
- (3) një transmetues i mbijetesës ELT (ELT(S)) ose një transmetues personal të vendndodhjes (PLB), që mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose specialist kryesor, kur është certifikuar për një konfigurim maksimal (të vendeve) të uljes prej 6 ose më pak.

(b) ELTs të çdo tipi dhe PLBs duhet të kenë kapacitetin e transmetimit njëkohësisht, në frekuencat 121,5 MHz dhe 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Fluturime mbi ujë

(a) Avionët e mëposhtëm duhet të pajisen me jelek shpëtimi për çdo person në bord, i cili duhet të vishet ose ruajtur në një pozicion që të jetë gati dhe e mundur të përdoret që nga ndenjësja ose vendi i personit për të cilin është dhënë:

- (1) Avionëve për ulje në tokë me një motor kur:
 - (i) fluturojnë mbi ujë me largësi më të madhe se distanca e planerimit në ulje (pa motor); ose
 - (ii) ngrihen ose ulen në aerodromin ose vendin e operimit ku, sipas opinionit të pilotit në komandë, vija e ngritjes ose e afrimit është aq shumë mbi ujë saqë mund të ketë shumë mundësi për një ulje të detyruar në ujë;
- (2) planerat që operojnë mbi ujë; dhe
- (3) avionët që operojnë larg tokës, ku është mundësia më e madhe për një ulje emergjente, sesa koha prej 30 minutash me shpejtësi normale të fluturimit horizontal ose distancë 50 NM, cilado që të jetë më pak.

(b) Çdo jelek shpëtimi duhet të pajiset me një mjet ndriçues elektrik me qëllim që të përcaktohet vendndodhja e personave.

(c) Planerat që operojnë mbi ujë duhet të pajisen me:

- (1) një spirancë deti dhe pajisje të tjera të nevojshme për të vendosur ankorimin ose manovrimin e avionit në ujë, në përshtatje me madhësinë e tij, peshës dhe karakteristikat e mbajtjes; dhe
- (2) pajisje që prodhojnë sinjale zanore siç përshkruhet në rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, ku është e aplikueshme.

(d) Piloti në komandë i një avioni që operon në një distancë larg nga toka, ku një ulje emergjente është shumë më e madhe sesa korrespondimi i 30 minutave me shpejtësi normale të fluturimit horizontal ose 50 NM, cilado që të jetë më pak, duhet të përcaktojë risqet e mbijetesës së pasagjereve të avionit në rast të uljes së detyruar në ujë, bazuar në atë se ai/ajo duhet të vendosë për marrjen e:

- (1) pajisjeve për lëshimin e sinjaleve të shqetësimit (emergjencës);
- (2) varka shpëtimi në sasi të mjaftueshme për të mbajtur të gjithë personat në bord, të ruhen në mënyrë të tillë dhe të gatshëm për përdorimin e tyre në emergjencë; dhe
- (3) pajisjet e shpëtimit të jetës, të kenë mjetet për qëndrueshmërinë e jetës në përshtatje me fluturimin që është duke u kryer.

SPO.IDE.A.200 Pajisjet e mbijetesës

(a) Avionët që operojnë mbi rajone në të cilat kërkim shpëtimi mund të jetë veçanërisht i vështirë, duhet të jenë të pajisur me:

- (1) pajisje sinjalizimi për të lëshuar sinjalet e rrezikut;
- (2) të paktën një ELT (ELT(S)) mbijetese; dhe

(3) pajisje shitesë mbijetesë për rrugëkalimin që do të fluturohet duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

(b) Pajise mbijetesë shitesë specifikuar në (a)(3) nuk ka nevojë të merren kur avioni:

(1) qëndron brenda një distance nga një rajon ku kërkimi dhe shpëtimi nuk është shumë i vështirë që i korrespondon:

(i) 120 minuta me një motor të fikur (OEI) me shpejtësi konstante, për avionët që kanë mundësi të vazhdimit të fluturimit për në një aerodrom me motor(a) në gjendje kritike që mund të fiket(en) në çdo pikë gjatë rrugëkalimit ose rrugëkalimi të planifikuar me devijim; ose

(ii) 30 minuta me shpejtësi konstante për të gjithë avionët e tjerë; ose

(2) qëndron brenda një distance që i korrespondon jo më shumë 90 minuta (fluturim) me shpejtësi konstante nga rajoni i përshtatshëm për të kryer një ulje emergjente, për avionët e certifikuar në përputhje me standardet e vlefshmërisë ajrore të aplikueshme.

SPO.IDE.A.205 Pajisjet individuale mbrojtëse

Çdo person në bord duhet të veshë pajisje individuale mbrojtëse që është e përshtatshme për tipin e operimit që është duke u kryer.

SPO.IDE.A.210 Kufjet

(a) Avionët duhet të pajisen me kufje me mikrofon të zgjatur ose ekuivalent me të, për çdo anëtar ekuipazhi fluturues në vendin e tyre të punës, në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

(b) Avionët që operojnë sipas IFR ose natën duhet të pajisen me një buton transmetimi tek doreza e drejtimit (komandimit të avionit) për çdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit të kërkuar.

SPO.IDE.A.215 Pajisjet e radio-komunikimit

(a) Avionët që operojnë sipas IFR ose natën, ose kur kërkohet nga kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore, duhet t'u vendosen pajisje radio-komunikimi që, nën kushtet normale të punës së radios, duhet të jenë të afta të:

(1) kryejnë komunikim të dyanshëm (dhënie-marrje) me qëllim të kontrollit në aerodrom;

(2) marrin informacionin meteorologjik në çdo kohë gjatë fluturimit;

(3) kryejnë komunikim të dyanshëm (dhënie-marrje) në çdo kohë gjatë fluturimit me këto stacione aeronautike, dhe në ato frekuenca përshkruar nga autoriteti i duhur; dhe

(4) mundësojnë komunikimin në frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

(b) Kur është kërkuar më shumë se një njësi pajisjeje komunikimi, secila duhet të jetë e pavarur nga njëra-tjetra ose të tjerat, deri në atë shkallë sa që një prishje e ndonjëres nuk do të çojë në prishjen e tjetrës.

SPO.IDE.A.220 Pajisjet e navigimit

(a) Avionët duhet të pajisen me pajisje navigimi që t'u mundësojë atyre të vazhdojnë në përputhje me:

(1) planin e fluturimit ATS, në rast se është e aplikueshme; dhe

(2) kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore.

(b) Avionët duhet të kenë pajisje navigimi të mjaftueshme për të siguruar që, në rast se nuk punon njëra prej pjesëve të pajisjes në çdo fazë të fluturimit, pajisjet ekzistuese duhet të lejojnë navigim të sigurt në përputhje me (a), ose një veprim të dytë të duhur për t'u kryer në mënyrë të sigurt.

(c) Avionët që operojnë në fluturime në të cilët është menduar për t'u ulur në IMC, duhet t'u vendosen pajisje të përshtatshme, të afta për t'u drejtuar në atë pikë, nga e cila mund të kryhet ulje me shikim. Këto pajisje duhet të jenë në gjendje të japin këtë lloj drejtimi për çdo aerodrom tek i cili mendohet se do të ulet në IMC dhe për çdo aerodrom të përcaktuar alternativ.

(d) Për operimet PBN, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të fluturimit për specifikimin e duhur të lundrimit.

SPO.IDE.A.225 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, avionët duhet të pajisen me një radar zbulimi sekondar (SSR) transponder, me të gjitha aftësitë e kërkuara.

SEKSIONI 2

Helikopterët

SPO.IDE.H.100 Pajisjet dhe instrumentet – të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të aprovohen në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore n.q.s. ato janë:

(1) përdorur nga ekuipazhi i fluturimit për kontrollin e vijës së fluturimit;

- (2) përdorur në përputhje me SPO.IDE.H.215;
- (3) përdorur në përputhje me SPO.IDE.H.220; ose
- (4) instaluar në helikopter.

(b) Artikujt e mëposhtëm, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për një aprovim pajisje:

- (1) Dritë dore me bateri,
- (2) një pajisje për matjen ekzakte të kohës,
- (3) mbajtëse skicash (hartat e vogla),
- (4) kutinë e ndihmës së shpejtë,
- (5) pajisje të mbijetesës dhe sinjalizimit, dhe
- (6) spirancë deti dhe pajisje për ankorim.

(c) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë si dhe çdo pajisje tjetër që nuk është kërkuar nga anekset e tjera të aplikueshme, por është marrë në një fluturim, duhet të përputhen si më poshtë:

(1) informacioni i dhënë nga këto instrumente, pajisje ose pjesë, nuk duhet të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit që të përputhet me aneksin I të rregullores (EC) nr. 216/2008 ose SPO.IDE.H.215 dhe SPO.IDE.H.220; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të helikopterit, edhe në rast të prishjes ose keqfunksionimit.

(d) instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë të gatshme për operim ose të arritshme nga vendi (i punës) ku anëtarët e ekuipazhit të fluturimit është ulur, që ka nevojë t'i përdorë ato.

(e) Këto instrumente që janë përdorur nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, duhet të jenë rregulluar në mënyrë të tillë që t'i lejojë anëtarit të ekuipazhit të fluturimit të shikojë treguesit lehtësisht nga vendi i tij/saj, me një deviacion minimal praktik nga pozicioni dhe vija e shikimit, i cili ai/ajo që presupozohet normal, kur shikon përpara përgjatë vijës së fluturimit.

(f) Të gjitha pajisjet e kërkuara të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

SPO.IDE.H.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk mund të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e helikopterit, pjesë të pajisjes ose funksione të kërkuara për fluturimin që mendohet se do të kryhet, nuk punojnë ose mëngojnë, në të kundërt:

(a) helikopteri operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL), nëse është vendosur;

(b) për helikopterët kompleksë me fuqi motorike, dhe për çdo helikopter të përdorur në operime tregtare, është aprovuar nga autoriteti kompetent për operimin e helikopterit, brenda kufizimeve të listës master të pajisjeve minimale (MMEL); ose

(c) helikopteri është subjekt për një leje të lëshuar, të fluturojë në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

SPO.IDE.H.115 Dritat e operimit

Helikopterët që operojnë gjatë natës duhet të pajisjet me:

- (a) një sistem dritash kundër përplasjes,
- (b) dritat e pozicionit/navigimit (në ajër)
- (c) një dritë për në ulje;
- (d) ndriçimin nga ushqimi i sistemit elektrik i helikopterit për të dhënë ndriçimin e përshtatshëm për të gjithë instrumentet dhe pajisjet kryesore për operim të sigurt të helikopterit;
- (e) ndriçimin nga ushqimi i sistemit elektrik të helikopterit, për të dhënë ndriçimin në të gjithë hapësirën e kabinës;

(f) një dritë e pavarur për çdo vend (pune) të anëtarit të ekuipazhit; dhe

(g) dritat, të përshtaten me rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjes në det n.q.s. helikopteri është amfibe (qëndron në ujë).

SPO.IDE.H.120 Operimet sipas VFR – instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet shoqëruese

(a) Helikopterët që operojnë sipas VFR ditën, duhet të pajisen me mjete të matjes dhe tregimit si më poshtë:

- (1) drejtimin manjetik,
- (2) kohën në orë, minuta dhe sekonda,
- (3) lartësia sipas presionit,
- (4) treguesin e shpejtësisë ajrore, dhe

(5) rrëshqitjen.

(b) Helikopterët që operojnë sipas VMC mbi ujë dhe pa shikimin e tokës ose nën VMC natën, duhet të jetë, në shtesë të (a), pajisur me:

(1) Mjete për të matur dhe treguar:

(i) avio-horizonti,

(ii) shpejtësia vertikale, dhe

(iii) drejtimi i stabilizuar;

(2) mjetet për tregimin kur ushqyesi i fuqisë për instrumentet e xhiroskopit nuk është i plotë; dhe

(3) për helikopterët kompleksë me fuqi motorike, mjetet për parandalimin e keqfunksionimit të treguesit të shpejtësisë ajrore kërkuar në (a)(4) gjatë kondensimit ose akullimit.

(c) Helikopterët që operojnë kur shikimi horizontal është më pak se 1 500 m ose, në kushtet kur ata nuk mund të mbahen në rrugëkalimin e dëshiruar të fluturimit pa referencë të një ose me shumë instrumenteve shtesë, duhet të, në shtesë të (a) dhe (b), të pajisen me mjete të parandalimit të keqfunksionimit të sistemit të shpejtësisë ajrore kërkuar në (a)(4) si rezultat i kondensimit ose akullimit.

(d) Kurdo që dy pilotët janë kërkuar për operim, helikopterëve duhet t'u jenë dhënë pajisje të veçanta shtesë për të treguar:

(1) lartësinë sipas presionit,

(2) treguesin e shpejtësisë ajrore,

(3) rrëshqitjen,

(4) avio-horizontin, nëse është e aplikueshme,

(5) shpejtësia vertikale, nëse është e aplikueshme, dhe

(6) drejtimin e stabilizuar, nëse është e aplikueshme.

SPO.IDE.H.125 Operimet sipas IFR – instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet shoqëruese

Helikopterët që operojnë sipas IFR duhet të pajisen me:

(a) mjet për matjen dhe tregimin:

(1) drejtimin manjetik,

(2) kohën në orë, minuta dhe sekonda,

(3) lartësinë sipas presionit,

(4) treguesin e shpejtësisë ajrore,

(5) shpejtësinë vertikale,

(6) rrëshqitjen,

(7) avio-horizonti,

(8) drejtimi i stabilizuar, dhe

(9) treguesi i temperaturës së jashtme;

(b) mjet tregimi, kur sasia e fuqisë së instrumenteve xhiroskopike nuk është i mjaftueshëm;

(c) kurdo që kërkohen dy pilotë për operim, mjete me vete (për secilin) për të treguar:

(1) lartësinë sipas presionit,

(2) treguesi i shpejtësisë ajrore,

(3) shpejtësinë vertikale,

(4) rrëshqitja,

(5) avio-horizonti, dhe

(6) drejtimi i stabilizuar;

(d) mjete për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit të treguesit të shpejtësisë ajrore kërkuar nga (a)(4) dhe (c)(2) si rezultat i kondensimit ose akullimit;

(e) një mjet shtesë për matjen dhe tregimin e avio-horizontit si një instrument në gatishmëri; dhe

(f) për helikopterët kompleksë me fuqi motorike si më poshtë:

(1) një burim alternativ për presionin statik; dhe

(2) një mbajtëse skicash në një pozicion lehtësisht të lexueshëm që mund të ndriçohet për operimet natën.

SPO.IDE.H.126 Pajise shtesë për operim me një pilot në kushtet e IFR

Helikopterët që operojnë sipas IFR me një pilot duhet të pajisen me një autopilot me të paktën për të mbajtur lartësinë dhe drejtimin(kursin).

SPO.IDE.H.132 Pajise për zbulimin ajror të motit – helikopterët kompleksë me fuqi motorike

Helikopterët që operojnë sipas IFR ose natën, duhet t'u jenë dhënë pajisje për zbulimin ajror të motit, kur raportet aktuale të motit tregojnë shtrëngata shiu ose kushte të tjera meteorologjike me

rrezikshmëri të madhe, pavarësisht se konsiderohet si pajisje për zbulimin ajror të motit, mendohet të ekzistojë përgjatë rrugëkalimit në të cilin po fluturohet.

SPO.IDE.H.133 Pajise shtesë për operimet në kushtet e akullimit natën – helikopterët kompleksë me fuqi motorike

(a) Helikopterët që operojnë natën në kushtet e pritshme të akullimit, duhet të pajisen me mjete për të ndriçuar ose zbulimin e formimit të akullit.

(b) Mjetet për të ndriçuar formimin e akullit nuk duhet të shkaktojnë vezullim ose reflektim që mund të kapë të papërgatitur anëtarët e ekuipazhit fluturues në performancën e detyrës së tyre.

SPO.IDE.H.135 Sistemi i telefonisë së brendshme i ekuipazhit të fluturimit

Helikopterët që operohen nga më shumë se një anëtar ekuipazhi fluturimi, duhet të pajisen me një sistem të brendshëm telefonik të ekuipazhit të fluturimit, përfshirë kufjet dhe mikrofonat për përdorim nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

SPO.IDE.H.140 Regjistruesi i zërit në kabinë

(a) Helikopterët me një MCTOM të më shumë se 7 000 kg dhe lëshimin për herë të parë të certifikatës individuale CofA në ose pas 1 janarit 2016 duhet të pajiset me një CVR.

(b) CVR duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën të 2 orëve të mëparshme.

(c) CVR duhet të regjistrojë me një reference të shkallës kohore:

(1) komunikimet e zërit të transmetuara në dhënie ose marrje në kabinën e ekuipazhit të fluturimit me radio;

(2) komunikimet e zërit të anëtareve të ekuipazhit të fluturimit që përdorin sistemin e brendshëm telefonik dhe sistemin e adresimit të publikut, n.q.s. është instaluar;

(3) ambienti i dëgjimit me veshë në kabinë, përfshirë, pa ndërprerje, sinjalet me zë, të marra nga çdo mikrofon i ekuipazhit; dhe

(4) zëri ose sinjalet e dëgjimit, që identifikojnë pajisjet tokësore të navigimit ose afrimit të vendosura në kufje ose folës.

(d) CVR duhet të fillojë në mënyrë automatike të regjistrojë para se helikopteri të lëvizë me fuqinë e tij dhe duhet të vazhdojë të regjistrojë deri në ndalimin e fluturimit, kur helikopteri nuk është më në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

(e) Në shtesë të (d), në varësi të ekzistencës së fuqisë elektrike, CVR duhet të fillojë të regjistrojë sa më shpejt të jetë e mundur gjatë kontrollit të kabinës (pilotëve), para lëshimit të motorit në fillim të fluturimit deri në kontrollin e kabinës, menjëherë në vazhdimësi të mbylljes së motorit në fund të fluturimit.

(f) Nëse CVR nuk mund të vendoset, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja mund të vendoset, do të ketë një transmetues automatik të lokatorëve të emergjencës.

SPO.IDE.H.145 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

(a) Helikopterët me një MCTOM të më shumë se 3 175 kg dhe është lëshuar për herë të parë një certifikatë individuale CofA në ose pas 1 janarit 2016, duhet të pajiset me një FDR që përdor një metodë dixhitale të regjistrimit dhe të ruajtjes së të dhënave dhe për të cilën është e mundur një metodë e gatshme për nxjerrjen e këtyre të dhënave nga një vend me kapacitet mesatare ruajtje.

(b) FDR duhet të regjistrojë parametrat e kërkuar për të përcaktuar saktësisht rrugëkalimin e helikopterit, shpejtësinë, fuqinë motorike, konfigurimin dhe operimin dhe të jetë në gjendje të nxjerrë të dhënat e regjistruara gjatë, të paktën 10 orë të mëparshme.

(c) Të dhënat do të merren nga burimet e helikopterit, që mundëson ndërthurje të saktë me informacionin e treguar tek ekuipazhi fluturues.

(d) FDR duhet të fillojë të regjistrojë automatikisht para se helikopteri të jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij dhe të ndalojë automatikisht pasi helikopteri nuk është më në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

(e) Nëse FDR nuk mund të vendoset, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e tij nën ujë. Deri më 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR është i disponueshëm, ai duhet të ketë një transmetues automatik të locatorit të emergjencës.

SPO.IDE.H.150 Regjistrimi i të dhënave lidhëse

(a) Helikopterëve që u lëshohet për herë të parë një certifikatë individuale CofA në ose pas 1 janarit 2016 dhe ka aftësinë për të operuar komunikime të të dhënave lidhëse dhe janë kërkuar që të pajisen me një CVR, duhet të incizojë në një regjistrues, ku është e aplikueshme:

(1) mesazhe komunikimi të të dhënave lidhëse që kanë të bëjnë me komunikimet e ATS për tek ose nga helikopteri, përfshirë mesazhe që zbatohen në aplikimet e mëposhtme:

- (i) të dhënat fillestare të lidhjes;
- (ii) komunikimin kontrollor-pilot;
- (iii) adresimi i vëzhgimit;
- (iv) informacioni i fluturimit;

(v) për aq sa është e praktikueshme, sipas të dhënave të ndërtimit të sistemit, dhënia e zbulimit nga avioni;

(vi) për aq sa është e praktikueshme, sipas të dhënave ndërtimore të sistemit, të dhënat e kontrollit të operimit të avionit; dhe

(vii) për aq sa është e praktikueshme, sipas të dhënave ndërtimore të sistemit, grafikët;

(2) informacioni që jep mundësinë e ndërthurjes të çdo regjistrimi shoqërues që ka të bëjë me të dhënat komunikuese lidhëse dhe të ruajtur veçmas nga helikopteri; dhe

(3) informim në kohë dhe prioritetin e të dhënave lidhëse të mesazheve të komunikimit, duke marrë parasysh ndërtimin e sistemit.

(b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë dixhitale të regjistrimit dhe ruajtjen e të dhënave dhe informacionit dhe një metodë për gatishmërinë e marrjes së këtyre të dhënave. Metoda e regjistrimit duhet t'u lejojë të dhënave të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

(c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje ruajtjen e të dhënave të regjistrimit për të paktën me të njëjtën periudhë siç është vendosur për CVRs në SPO.IDE.H.140.

(d) Kërkesat e aplikueshme për fillimin dhe ndalimin logjik të regjistruesit janë të njëjta, si dhe kërkesat e aplikueshme për fillimin dhe ndalimin e CVR janë në SPO.IDE.H.140 (d) dhe (e).

SPO.IDE.H.155 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinë

Përputhja me kërkesat e CVR dhe FDR mund të arrihet me një regjistrues të kombinuar të të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinë.

SPO.IDE.H.160 Ndenjëset, rripat e sigurisë të ndenjëseve dhe sistemi i shtrëngimit

(a) Helikopterët duhet të pajisen me:

(1) një ndenjëse ose vend (pune) për çdo anëtar ekuipazhi ose specialist kryesor në bord;

(2) një rrip sigurimi në çdo ndenjëse, dhe pajisje shtrëngimi për çdo vend (pune);

(3) për helikopterët që u është lëshuar për herë të parë një certifikatë individuale CofA pas 31 Dhjetorit 2012, një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi sipër gjoksit për çdo ndenjëse; dhe

(4) një rrip sigurimi me sistemin e shtrëngimit sipër gjoksit duke ndërthurur një pajisje që do të shtrëngojë automatikisht gjoksin e personit (të ulur) në rast të një zvogëlimi të menjëhershëm (te lëvizjes), për çdo ndenjëse të anëtarit të ekuipazhit.

(b) Një rrip ndenjëseje me sistem shtrëngimi sipër gjoksit duhet të ketë një pikë zbërthimi.

SPO.IDE.H.165 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Helikopterët duhet të jenë pajisur me kutinë e ndihmës së shpejtë.

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

(1) gati dhe e mundshme për t'u përdorur; dhe

(2) të mbahen pajisje dhe medikamente të paskaduara .

SPO.IDE.H.175 Oksigjeni shtesë – helikopterët e pahermetizuar

(a) Helikopterët e pahermetizuar që operojnë në lartësitë e fluturimit ku furnizimi me oksigjen është kërkesë ne përputhje me (b), duhet të pajisen me dhomë ruajtje oksigjeni dhe aparate shpërndarje, të aftë të ruajnë dhe shpërndajnë furnizimin me oksigjenin e kërkuar.

(b) Helikopterët e pahermetizuar që operojnë mbi lartësinë e fluturimit tek e cila lartësia sipas presionit në hapësirat e kabinës është mbi 10 000 ft, duhet të mbajë furnizimin me oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje:

(1) për të gjithë anëtarët e ekuipazhit, për çdo periudhë në kohën e 30 minutave ku lartësia sipas presionit në hapësirën e kabinës do të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

(2) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë për çdo periudhë, dhe lartësia sipas presionit në hapësirën e kabinës do të jetë mbi 13 000 ft.

(c) Pavarësisht nga (b), lëvizjet e ndryshimit të lartësisë midis 13 000 ft dhe 16 000 ft mund të ndërmerren pa furnizim me oksigjen, në përputhje me SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Zjarrfikëset e dorës

(a) Helikopterët, përveç helikopterëve ELA2 , duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikëse dore:

(1) Në kabinën e ekuipazhit fluturues; dhe

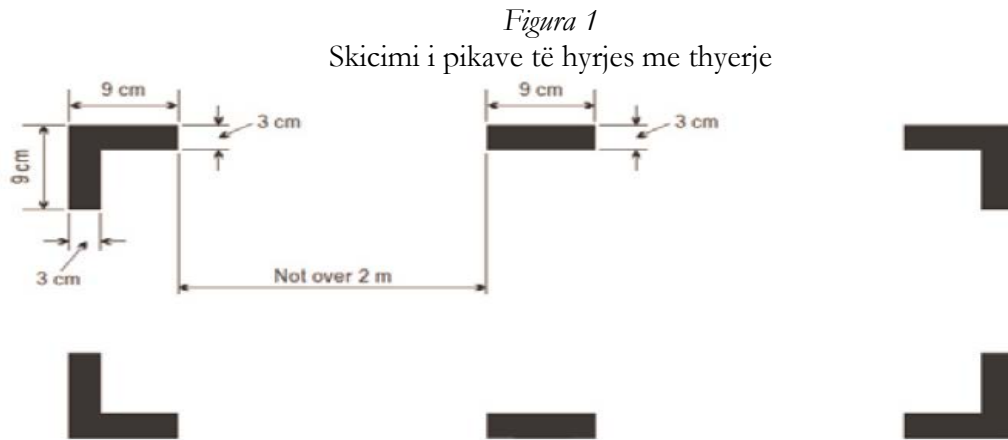
(2) Në çdo hapësirë kabine që është veçmas nga hapësira e kabinës së ekuipazhit të fluturimit, përveç

rasteve kur hapësira (e kabinës) është e gatshme të kalohet nga ekuipazhi i fluturimit.

(b) Tipi dhe sasia e agjentit kimik shuarës e kërkuar për zjarrfikëset duhet të jetë e përshtatshme për tipin e zjarrit që mund të ndodhë në kabinat, ku shuarësi mendohet se do të përdoret dhe të minimizojë rrezikun e koncentrimit të gazit helmues në kabinat e mbushura me njerëz.

SPO.IDE.H.185 Skicimi i pikave të thyerjes (në rast emergjence)

N.q.s. sipërfaqja e trupit të helikopterit përshtatur për të hyrë me thyerje nga ekuipazhi i shpëtimit në një emergjence janë skicuar, këto lloj sipërfaqesh duhet të jenë të shënuara siç tregohen në figurën 1.



SPO.IDE.H.190 Transmetuesi i vendndodhjes së emergjencës (ELT)

(a) Helikopterët e certifikuar për një planimetri vendesh për ulje mbi gjashtë, duhet të pajisen me:

(1) një ELT automatike; dhe

(2) një ELT (ELT(S)) mbijetese në një varkë shpëtimi ose xhakëtë shpëtimi kur helikopteri operon në një distancë nga toka që i korrespondon jo më shumë se 3 minuta kohë fluturimi në një shpejtësi normale (fluturimi horizontal).

(b) Helikopterët e certifikuar për një planimetri të vendeve për ulje të gjashtë ose me pak (njerëz) duhet të pajiset me një ELT(S) ose një sinjalizues vendndodhje personal (PLB), që mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose një specialist kryesor.

(c) ELTs të çdo tipi dhe PLBs duhet të jetë në gjendje të transmetojë në të njëjtën kohë në frekuencat 121,5 MHz dhe 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Fluturime mbi ujë-mjete të ndryshëm nga helikopterët kompleksë me fuqi motorike

(a) Helikopterët duhet të pajisen me jelek shpëtimi për çdo person në bord, që duhet të vishet ose të vendoset në një pozicion, që të jetë gati për ta marrë që nga ndenjësjë ose vendi i personit të cilit i është dhënë ta përdorë atë, kur:

(1) fluturohet mbi ujë përtej distancës nga toka gjatë vetërrotullimit të helikës, ku në rast të fikjes kritike të motorit, helikopteri nuk është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal, ose

(2) fluturimi mbi ujë në një distancë korresponduake nga toka më shumë se 10 minuta fluturim me shpejtësi normale (në horizont), ku në rast se motori fiket, helikopteri nuk është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal; ose

(3) ngritja ose ulja në një aerodrom /vend operimi ku ngritja ose rrugëkalimi i afrimit është mbi ujë.

(b) Çdo jelek shpëtimi duhet të pajiset me mjete ndriçuese elektrike me qëllim të gjetjes së vendndodhjes së personave.

(c) Piloti në komandë i helikopterit që operon në një fluturim mbi ujë që distanca i korrespondon një kohe më shumë se 30 minutash fluturimi në shpejtësi, normale ose 50 NM, cilado që është më pak, duhet të gjykojë riskun e mbijetesës së udhëtarëve të helikopterit në rast të uljes së detyruar në ujë, bazuar në atë që ai/ajo duhet të vendosë në marrjen e:

(1) pajisjeve për dhënien e sinjalit të emergjencës;

(2) varkave të shpëtimit në sasinë e duhur që të marrë të gjithë personat në bord, të vendosur në të tillë mënyrë, të gatshme për përdorimin e tyre në emergjence; dhe

(3) pajisjet e shpëtimit të jetës që të japin mjetet për zgjatjen e mbijetesës, në përshtatje me fluturimin që ndërmerret.

(d) Piloti në komandë duhet të gjykojë riskun për mbijetesën e udhëtarëve të helikopterit në rast të një uljeje të detyruar në ujë, kur vendoset që jelekët e shpëtimit të nevojshëm në (a) duhet të vishen nga të gjithë udhëtarët.

SPO.IDE.H.197 Jelekët e shpëtimit – helikopterët kompleksë me fuqi motorike

(a) Helikopterët duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për çdo person në bord, që duhet të vishen ose të vendosen në një pozicion që të jenë të gatshme për t'u marrë nga ndenjësja ose vendi i personit, të cilit i është dhënë ta përdorë atë, kur:

(1) Në një fluturim që operohet mbi ujë në një distancë nga toka që i korrespondon për jo më shumë se 10 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale, ku në rast të fikjes kritike të motorit, helikopteri është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal;

(2) Në një fluturim që operohet mbi ujë, me tej se distanca e vetërrotullimit të helikës për të mbërritur në tokë, ku në rast të fikjes kritike të motorit, helikopteri nuk është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal; ose

(3) ngritja ose ulja në një aerodrom ose vend operimi ku ngritja ose rrugëkalimi i afrimit është aq shumë mbi ujë, që në rast të një defekti, atje mund të ndodhë që të kryhet ulje e detyruar (në ujë).

(b) Çdo jelek shpëtimi duhet të pajiset me një mjet ndriçues elektrik me qëllim që të përcaktohet vendndodhja e personave.

SPO.IDE.H.198 Kostumet e mbijetesës – helikopterët me fuqi motorike komplekse

Çdo person në bord duhet të veshë një kostum mbijetese kur operohet:

(a) në një fluturim mbi ujë në mbështetje të operimeve larg bregut, në një distance nga toka që i korrespondon jo më shumë se 10 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale, ku në rast të një fikjeje kritike të motorit, helikopteri është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal dhe kur:

(1) raporti i motit ose parashikimi i mundshëm për pilotin në komandë, tregon se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10⁰ C gjatë fluturimit; ose

(2) koha e parashikuar për shpëtim tejkalon kohën e parashikuar për mbijetesë; ose

(b) Sipas gjyqimit të pilotit në komandë, bazuar në vlerësimin e riskut, duke marrë parasysh kushtet e mëposhtme:

(1) fluturimet mbi ujë më tej se distanca e vetërrotullimit ose distanca e uljes së detyruar të sigurt larg tokës, ku në rast të fikjes kritike të motorit, helikopteri nuk është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal; dhe

(2) raporti i motit ose parashikimi në dispozicion për pilotin në komandë tregon se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10⁰ C gjatë fluturimit.

SPO.IDE.H.199 Varkat e shpëtimit, ELTs të mbijetesës dhe pajisjet e mbijetesës në fluturimet e zgjatura mbi ujë – helikopterët kompleksë me fuqi motorike Helikopterët që operojnë:

(a) Në një fluturim mbi ujë prej një distance nga bregu që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale, ku në rast të fikjes kritike të motorit, helikopteri është në gjendje të ruajë fluturimin horizontal; ose

(b) Në një fluturim mbi ujë në një distance që i korrespondon në më shumë se 3 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale, ku në rast të fikjes kritike të motorit, helikopteri nuk është në gjendje të ruajë fluturimin horizontal, dhe në rast se kështu të gjykuar nga piloti në komandë me mjetet e vlerësimit të riskut, duhet të pajiset me:

(1) të paktën me një varkë shpëtimi me vlerësimin e kapacitetit jo më pak se maksimumi i numrit të personave në bord, të vendosur në gatishmëri për përdorimin e tyre në emergjencë,

(2) të paktën një ELT (ELT(S)) për çdo varkë shpëtimi të kërkuar; dhe

(3) pajisje të shpëtimit të jetës, përfshirë mjete të ruajtjes së jetës, në përshtatje të fluturimit që ndërmerret.

SPO.IDE.H.200 Pajisje e mbijetesës

Helikopterët që operojnë mbi rajone në të cilat kërkimi dhe shpëtimi mund të jetë i vështirë duhet të jenë të pajisur me:

(a) pajisje sinjalizimi për të lëshuar sinjal emergjence;

(b) të paktën një ELT (ELT(S)) mbijetese; dhe

(c) pajisje mbijetese shtesë për rrugëkalimin që do të fluturohet duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

SPO.IDE.H.201 Kërkesa shtesë për helikopterët që kryejnë operime larg bregut në rajone detare të rrezikshme – helikopterët kompleksë me fuqi motorike

Helikopterët që fluturojnë në operime larg bregut në rajone detare të rrezikshme, me një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale (në fluturim

horizontal), duhet të respektojë si më poshtë:

(a) Kur raporti i motit ose parashikimi i dhënë tek piloti në komandë tregon se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10°C gjatë fluturimit, ose kur koha e parashikuar për shpëtim e tejkalon përlllogaritjen e kohës së mbijetesës, ose fluturimi është planifikuar të kryhet gjatë natës, të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë në bord veshin kostum (shpëtimi) mbijetese.

(b) Të gjitha varkat e shpëtimit që ngarkohen në përputhje me SPO.IDE.H.199 duhet të instalohen në mënyrë që të jenë të përdorshme në kushtet e detit në të cilin helikopteri mund të kryejë ulje të detyruar (në det), qëndrimi mbi ujë dhe karakteristikat e balancimit (drejtimit) janë vlerësuar, me qëllim që të përputhen me kërkesat e uljes së detyruar për certifikim.

(c) Helikopteri duhet të pajiset me sistem emergjent ndriçimi me ushqyes të pavarur elektrik për të dhënë një burim për ndriçimin e përgjithshëm të kabinës për një rregull në evakuimin e helikopterit.

(d) Të gjitha daljet emergjente, përfshirë daljet emergjente të ekuipazhit, dhe mjetet për hapjen e tyre, duhet të jenë shënuar dukshëm për të drejtuar udhëtarët, duke përdorur daljet ditën ose në errësirë. Këto lloj shenjash duhet të jenë projektuar për të qëndruar të dukshme n.q.s. helikopteri, përmbysët dhe kabina është zhytur nën ujë.

(e) Të gjitha dyert që nuk vet shpëputen dhe janë projektuar si dalje emergjente gjatë uljes së detyruar (në ujë) duhet të kenë mjetet e sigurimit të tyre në pozicion të hapur, kështu që ato nuk pengojnë gjatë daljes emergjente të udhëtarëve në të gjitha kushtet e detit, në lartësinë e kërkesave maksimale, të vlerësohet ulje emergjente (në ujë) dhe qëndrimin mbi ujë.

(f) Të gjitha dyert, dritaret ose hapije të tjera në hapësirën e kabinës që mendohet të përdoren me qëllim të largimit nën ujë, duhet të pajisen në të njëjtën mënyrë, për të operuar në një emergjence.

(g) Jelekët e shpëtimit duhet të vishen gjatë gjithë kohës, në të kundërt specialisti kryesor ose anëtari i ekuipazhit për të cilin është dhënë përdorimi i jelekut të shpëtimit, veshin një kostum mbijetese të integruar që plotëson kërkesat e kombinuara të kostumit të mbijetesës dhe jelekut të shpëtimit.

SPO.IDE.H.202 Helikopterët e certifikuar për të operuar në ujë – pajisje të ndryshme

Helikopterët e certifikuar për operate në ujë duhet të pajisen me:

(a) një spirancë deti dhe pajisje të tjera të nevojshme për të mundësuar qëndrimin, ankorimin ose manovrimin e helikopterit në ujë, në përshtatje me madhësinë e tij, peshës dhe karakteristikave të drejtimit; dhe

(b) pajisje për të krijuar sinjale zëri përshkruar në rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjes në det, nëse është e aplikueshme.

SPO.IDE.H.203 Për të gjithë helikopterët në fluturime mbi ujë – ulja emergjente (në det)

(a) konstruktuar për ulje në ujë, në përputhje me kodin e duhur të vlefshmërisë ajrore;

(b) certifikuar për ulje emergjente në ujë në përputhje me kodin e vlefshmërisë ajrore; ose

(c) plotësuar me pajisjet emergjente të qëndrimit mbi ujë.

SPO.IDE.H.205 Pajisjet individuale mbrojtëse

Çdo person në bord duhet të veshë pajisje mbrojtëse individuale që të jenë të përshtatshme për tipin e operimit që është duke u kryer.

SPO.IDE.H.210 Kufjet

Kurdo që kërkohet një sistem radiokomunikimi dhe/ose një sistem radio navigimi, helikopterët duhet të pajisen me kufje me mikrofon të zgjatur ose ekuivalente, me një buton transmetimi në komandat e fluturimit për çdo pilot të kërkuar, anëtar të ekuipazhit dhe/ose specialistë kryesorë në vendin e tij/saj të punës.

SPO.IDE.H.215 Pajisjet e radio komunikimit

(a) Helikopterët që operojnë në kushte IFR ose natën, ose kur kërkohet nga kushtet e aplikueshme të hapësirës ajrore, duhet të pajisen me mjete radiokomunikimi që, në kushtet normale të radiokomunikimit duhet të jenë në gjendje:

(1) të kryejnë komunikim të dyanshëm, me qëllim të kontrollit të aerodromit;

(2) të marrë informacion meteorologjik;

(3) të kryejë komunikim të dyanshëm në çdo kohë gjatë fluturimit me stacionet aeronautike në ato frekuenca të përshkruara nga autoriteti i duhur; dhe

(4) të mundësojnë komunikimin në frekuencën aeronautike të emergjencës 121,5 MHz.

(b) Kur kërkohet më shumë se një njësi të pajisjeve të komunikimit, çdonjëra duhet të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat, në atë mase që mosfunksionimi i njëres nuk do të ndikojë në mosfunksionimin e tjetrës.

(c) Kur kërkohet një sistem i radiokomunikimit, dhe kur kërkohet shtesë në sistemin e telefonit të

brendshëm sipas SPO.IDE.H.135 për ekuipazhin e fluturimit, helikopterët duhet të pajisen me një buton transmetimi në dorezën e drejtimit për çdo pilot të kërkuar dhe anëtar ekuipazhi në vendin e tij/saj të përcaktuar të punës.

SPO.IDE.H.220 Pajisjet e navigimit

(a) Helikopterët duhet të pajisen me mjete navigimi që do t'u mundësojnë atyre të procedojnë në përputhje me:

(1) planin e fluturimit ATS, nëse është e aplikueshme; dhe

(2) kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore.

(b) Helikopterët duhet të kenë pajisje navigimi të mjaftueshme dhe të sigurojnë që, në rast mosfunksionimi të një pjese të pajisjes në çdo pjesë të fluturimit, pjesa tjetër e mbetur e pajisjes duhet të lejojë navigim të sigurt në përputhje me (a), ose një grup veprimesh të përshtatshme të përfundojnë pa u prekur siguria.

(c) Helikopterët që operojnë në fluturime në të cilat mendohet se do të ulen në IMC duhet të pajisen me mjete navigimi, të afta për të dhënë drejtimin në pikën nga ku mund të kryhet ulja me shikim të lirë. Kjo pajisje duhet të jetë në gjendje të japë drejtim në çdo aerodrom në të cilin mendohet se do të kryhet ulja në IMC dhe për çdo aerodrom tjetër të përcaktuar alternativ.

SPO.IDE.H.225 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, helikopterët duhet të pajisen me një transponder radar sekondar zbulimi (SSR) me të gjitha aftësitë e kërkuara.

SEKSIONI 3

Veloret

SPO.IDE.S (*Sailplanes*).100 Instrumentet dhe pajisje – të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet që kërkohen nga kjo nënpjesë duhet të aprovohen në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore n.q.s. ato janë:

(1) përdorur nga ekuipazhi i fluturimit për kontrollin e rrugëkalimit të fluturimit;

(2) përdorur në përputhje me SPO.IDE.S.145;

(3) përdorur në përputhje me SPO.IDE.S.150; ose

(4) instaluar në planera.

(b) Mjetet e mëposhtme, kur kërkohen nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për pajisje të aprovuara:

(1) prozhektor dore (me bateri),

(2) pajisje për llogaritje të saktë të kohës,

(3) pajisje sinjalizimi dhe mbijetese.

(c) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, ashtu si dhe ndonjë pajisje tjetër që nuk është kërkuar nga anekse të tjera të aplikueshme, por është marrë në fluturim, duhet të përputhet në vazhdimësi me:

(1) informacionin që jepet nga këto instrumente, pajisjet ose pjesë të tyre, nuk duhet të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit që të zbatohen sipas aneksit I të udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të planerit, edhe në rast të prishjes ose të keqfunksionimit.

(d) instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë të gatshme për operim, dhe mundësisht të arritshme nga vendi ku anëtar i ekuipazhit është ulur dhe ka nevojë për t'i përdorur ato.

(e) Të gjitha pajisjet emergjente të kërkuara duhet të jenë lehtësisht të arritshme dhe të përdoren menjëherë.

SPO.IDE.S.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk mund të fillojë n.q.s. ndonjë nga instrumentet e velorit, pjesë të pajisjes ose funksionet e kërkuara për fluturimin që mendohet se do të kryhet, janë jooperues ose mungojnë, në të kundërt:

(a) velori është duke operuar në përputhje me MEL, nëse është vendosur; ose

(b) velori është subjekt i lejes së lëshuar për të fluturuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

SPO.IDE.S.115 Operimet sipas VFR – instrumentet e fluturimit dhe navigimit

(a) Planerat që operojnë sipas VFR ditën, duhet të pajisen me mjete të matjes dhe të tregimit si më poshtë:

- (1) Në rastin e velorëve me një lloj fuqie, drejtimin manjetik,
- (2) Kohën në orë, minuta dhe sekonda,
- (3) lartësinë sipas presionit, dhe
- (4) treguesit të shpejtësisë ajrore.

(b) Velorët që operojnë në kushtet kur velori nuk mund të qëndrojë në një lartësi të dëshiruar pa referencën e një ose më shumë instrumenteve shtesë, duhet të, sipas (a), pajiset me një mjet matës dhe tregues:

- (1) shpejtësinë vertikale,
- (2) avio-horizonti ose kthesat dhe rrëshqitje, dhe
- (3) drejtimi manjetik.

SPO.IDE.S.120 Fluturim në re – instrumentet e fluturimit dhe të navigimit

Velorët që kryejnë fluturime në re duhet të pajisen me një mjet për matjen dhe tregimin:

- (a) drejtimin manjetik,
- (b) koha në orë, minuta dhe sekonda,
- (c) lartësia sipas presionit,
- (d) treguesi i shpejtësisë ajrore,
- (e) shpejtësia vertikale, dhe
- (f) avio-horizonti ose kthesave dhe rrëshqitjes.

SPO.IDE.S.125 Ndenjëset dhe sistemet e shtrëngimit (të rripave)

(a) Velorët duhet të pajisen me:

- (1) nga një ndenjësë për çdo person në bord; dhe
 - (2) nga një rrip sigurimi sipër gjoksit me sistem shtrëngimi për çdo ndenjësë në baze të AFM.
- (b) Një rrip sigurimi sipër gjoksit me sistem shtrëngimi, duhet të ketë një pike të vetme për hapje.

SPO.IDE.S.130 Oksigjeni shtesë

Veloret që operojnë në lartësinë e presionit mbi 10 000 ft duhet të pajisen me një vend për ruajtjen e oksigjenit dhe aparat shpërndarës që të mbajë oksigjen të mjaftueshëm për furnizim për frymëmarrje:

- (a) anëtarët e ekuipazhit për një periudhë të gjatë prej 30 minutash, kur lartësia e presionit do të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe
- (b) të gjithë anëtarët dhe specialistet kryesore për çdo periudhë që lartësia e presionit do të jetë mbi 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Fluturimi mbi ujë

Piloti në komandë i velorit që operon mbi ujë, duhet të përcaktojë risqet e mbijetesës së udhëtarëve të velorit në rast të uljes së detyruar në ujë, bazuar në përcaktimin që ai/ajo duhet të bëjë për marrjen e:

- (a) një jeleku shpëtimi, ose një pajisjeje individuale ekuivalente të qëndrimit mbi ujë, për çdo person në bord, që duhet veshur ose vendosur në një pozicion, që është e gatshme për t'u arritur nga ndenjësja e personit të cilit i është dhënë për ta përdorur atë;
- (b) një transmetues emergjence të vendndodhjes (ELT) ose një sinjalizues personal të vendndodhjes (PLB), që mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose specialisti kryesor, i aftë të transmetojë në të njëjtën kohë në 121,5 MHz dhe 406 MHz; dhe

(c) pajisjet për të lëshuar sinjale rreziku, kur operojnë në fluturim:

- (1) mbi ujë, më tej se distanca e planerimit nga toka; ose
- (2) kur ngritja ose planerimi në afrim është aq e zbuluar mbi ujë sa që në rast të një defekti mund të jetë mundësia që të kryhet ulja e detyruar në ujë.

SPO.IDE.S.140 Pajisjet e mbijetesës

Velorët që operojnë mbi rajone në të cilat kërkim shpëtimi mund të jetë veçanërisht e vështirë, duhet të kenë atë lloj pajisje sinjalizimi dhe mjete të shpëtimit të jetës sipas rajonit mbi të cilin fluturohet.

SPO.IDE.S.145 Pajisjet radiokomunikimit

(a) Kur kërkohet nga hapësira ajrore mbi të cilën fluturohet, velorët duhet të pajisen me mjete radiokomunikimi, të afta për të kryer komunikim të dyanshëm me ato stacione aeronautike ose me ato frekuenca për të plotësuar kushtet e kërkesave të hapësirës ajrore.

(b) Pajisjet e radiokomunikimit, n.q.s. kërkohet nga (a), duhet të lejojnë komunikimin në frekuencat emergjente aeronautike 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Pajisja e navigimit

Velorët duhet të pajisen me çfarëdo pajisje të nevojshme navigimi për të vazhduar në përputhje me:

- (a) planin e fluturimit ATS nëse është e aplikueshme; dhe
- (b) kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore.

SPO.IDE.S.155 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore mbi të cilën fluturohet, velorët duhet të pajisen me transponder me radar zbulimi sekondar (SSR) me të gjitha aftësitë e kërkuara.

SEKSIONI 4

Balonat

SPO.IDE.B.100 Instrumentet dhe pajisjet – të përgjithshme

(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të aprovohen në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore n.q.s. ato janë:

- (1) përdorur nga anëtarët e fluturimit për të përcaktuar vijën e fluturimit;
- (2) përdorur në përputhje me SPO.IDE.B.145; ose
- (3) instaluar në balonë.

(b) Artikujt e mëposhtëm, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për një aprovim pajisjesh:

- (1) elektrik dore (me bateri),
- (2) një pajisje të saktë për matjen e kohës,
- (3) kutinë e ndihmës së shpejtë, dhe
- (4) pajisje sinjalizimi dhe mbijetese,

(c) Instrumentet dhe pjesët që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë, ashtu si edhe ndonjë pajisje tjetër që nuk kërkohet nga anekset e aplikueshme, por merren në fluturim, duhet të përputhen si më poshtë:

(1) informacioni që japin këto instrumente, pajisje ose mjete nuk duhet të përdoren nga anëtarët e ekuipazhit për t'u përputhur me aneksin I të rregullores (EC) No 216/2008; dhe

(2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojë tek vlefshmëria ajrore e balonës, edhe në rast të fikjes ose keqfunksionimit.

(d) Instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë gati të operueshme ose të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

(e) Të gjitha pajisjet e kërkuara të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

SPO.IDE.B.105 Pajisjet minimale për fluturim

Një fluturim nuk mund të fillojë kur çfarëdo instrument i balonës, pjesë e pajisjes, ose funksion i kërkuar për fluturimin e planifikuar, janë jo të operueshme, në të kundërt:

(a) balona operohet në përputhje me MEL, nëse është vendosur; ose

(b) balona është subjekt për një leje të fluturojë, e lëshuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

SPO.IDE.B.110 Dritat e operimit

Balonat që operojnë gjatë natës duhet të pajisen me:

(a) dritat kundër përplasjes;

(b) mjete për të dhënë ndriçim të mjaftueshëm për të gjitha instrumentet dhe pajisjet kryesore për operim të sigurt të balonës;

(c) një ndriçues të pavarur.

SPO.IDE.B.115 Operimet sipas VFR – instrumentet e fluturimit dhe navigimit dhe pajisjet shoqëruese

Balonat që operojnë sipas VFR ditën duhet të pajisen si më poshtë:

(a) një mjet për të treguar drejtimin e rrëshqitjes; dhe

(b) një mjet të matjes dhe të tregimit:

(1) të kohës, në orë, minuta dhe sekonda;

(2) shpejtësinë vertikale, nëse kërkohet nga AFM; dhe

(3) lartësinë sipas presionit, nëse kërkohet nga AFM, n.q.s. është e nevojshme nga kërkesat e hapësirës ajrore ose kur lartësia është e nevojshme të kontrollohet për përdorimin e oksigjenit.

SPO.IDE.B.120 Kutia e ndihmës së shpejtë

(a) Balonat duhet të pajisen me kutinë e ndihmës së shpejtë.

(b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

(1) e gatshme dhe lehtësisht për përdorim të menjëhershëm; dhe

(2) të mos i ketë kaluar afati i skadimit.

SPO.IDE.B.121 Oksigjeni shtesë

Balonat që operojnë në lartësinë e presionit mbi 10 000 ft duhet të pajisen me një dhomë oksigjeni dhe aparatin mbajtës shpërndarës për të kryer frymëmarrje me oksigjen të mjaftueshëm për të ushqyer:

(a) anëtarët e ekuipazhit në çdo periudhë me kohëzgjatje prej 30 minuta kur lartësia e presionit duhet

të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft ; dhe

(b) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistet kryesorë për çdo periudhë kohe që lartësia e presionit do të jetë mbi 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Zjarrfikëset e dorës

Balonat me ajër të nxehte duhet të pajiset me të paktën një zjarrfikëse dore n.q.s. kërkohet nga certifikimet e aplikueshme të specifikuara.

SPO.IDE.B.130 Fluturimet mbi ujë

Piloti në komandë i një balone që operon mbi ujë, duhet të përcaktojë riskun e mbijetesës së udhëtarëve të balonës në rast të një uljeje të detyruar në ujë, në bazë të të cilit ai/ajo duhet të përcaktojë për marrjen e:

(a) jelek shpëtimit, për çdo person në bord, që duhet të vishet ose vendoset në një pozicion që të jetë gati për t'u arritur nga vendi i personit që i është dhënë për ta përdorur atë;

(b) një transmetues emergjent të vendndodhjes (ELT) ose sinjalizues personal të vendndodhjes (PLB), që mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose specialist kryesor, i aftë të transmetojë njëkohësisht në frekuencat 121,5 MHz dhe 406 MHz; dhe

(c) pajisje për të dhënë sinjal shqetësimi.

SPO.IDE.B.135 Pajisjet e mbijetesës

Balonat që operojnë mbi rajonet në të cilat kërkim shpëtimi mund të jetë veçanërisht i vështirë, duhet të pajisen me atë lloj aparaturash sinjalizimi dhe pajisje të shpëtimit të jetës, sa më të përshtatshme për rajonin mbi të cilin fluturohet.

SPO.IDE.140 Pajisje të ndryshme

Balonat duhet të pajisen me doreza mbrojtëse për çdo anëtar të ekuipazhit.

(a) Balonat me ajër të nxehtë duhet të pajisen me:

(1) një burim alternativ për ndezje;

(2) një aparat për matjen dhe tregimin e sasisë së karburantit;

(3) një batanije kundërzjarrit ose një mbulesë zjarrduruese; dhe

(4) një litar i gjatë të paktën 25 metra (m).

(b) Balonat me gaz duhet të pajisen me:

(1) thikë; dhe

(2) një litar të gjatë të paktën 20 metra të bërë prej fibrash natyrale ose material përcjelljes të ngarkesave elektrostatike.

SPO.IDE.B.145 Pajisje të radiokomunikimit

(a) Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, balonat duhet të pajisen me aparat radiokomunikimi të aftë të kryejë lidhje të dyanshme me ato stacione aeronautike ose ato frekuenca për të përmbushur kërkesat e hapësirës ajrore.

(b) Aparati i radiokomunikimit, n.q.s. kërkohet nga (a), duhet të jetë në gjendje të transmetojë komunikim në frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore që fluturohet, balonat duhet të pajisen me transponder radari zbulimi sekondar (SSR) me të gjitha aftësitë e kërkuara.

NENPJESA E KERKESAT SPECIFIKE SEKSIONI I

Helikopteri për operim të ngarkesave të jashtme me litar (kavo) (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për HESLO duhet të specifikojnë:

(a) pajisjet që duhet të merren, përfshirë kufizimet për operimin e tij dhe listën e pajisjeve minimale të përshtatshme (MEL), siç aplikohet;

(b) organizimin e ekuipazhit dhe kërkesat për eksperiencën e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(c) trajnimi i nevojshëm për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë për kryerjen e detyrave të tyre dhe kualifikimin, vënien në detyrë të personave që japin trajnim të tillë për anëtarët e ekuipazhit

dhe specialistët kryesorë;

(d) përgjegjësitë dhe detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(e) kriteri i performancës, i nevojshëm që të arrijë të kryejë operimet HESLO;

(f) procedurat normale, dhe jo normale në rastet emergjente.

SPO.SPEC.HESLO.105 Pajisje specifike për HESLO

Helikopteri duhet të jetë pajisur, me të paktën:

(a) një pasqyrë sigurie për ngarkesën ose mjet alternativ për të parë ganxhën(at) e ngarkesës; dhe

(b) një peshore ngarkese, në të kundërt ndonjë metode tjetër për të përcaktuar peshën e ngarkesës.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transportimi i mallrave të rrezikshme

Operatori që transporton mallra të rrezikshme për në ose prej vendeve pa njerëz ose rajone të thella, duhet të aplikojë tek autoriteti kompetent për një përjashtim nga dispozitat e instruksioneve teknike n.q.s. ato synojnë që të mos përputhen me kërkesat e këtyre instruksioneve.

SEKSIONI 2

Operimet e njeriut me ngarkesë të jashtme (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për HEC duhet të specifikojnë:

(a) pajisjet që do të merren, përfshirë kufizimet e tyre në operim dhe lista e pajisjeve minimale (MEL), e aplikueshme;

(b) përzgjedhja e ekuipazhit dhe eksperiencia e kërkuar e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(c) trajnimi i nevojshëm për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë për të kryer detyrën e tyre dhe kualifikimet e personave të emëruar në detyrë, për të dhënë këtë lloj trajnimi anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(d) përgjegjësitë dhe detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(e) kriteri i performancës, i nevojshëm për të arritur kryerjen e operimeve të HEC;

(f) procedurat normale dhe jo normale të emergjencës.

SPO.SPEC.HEC.105 Pajisje specifike për HEC

(a) Helikopteri duhet të pajiset me:

(1) pajisje operimi me varje ose ganxhë ngarkese;

(2) një pasqyrë sigurie ngarkese ose mjet alternativ për të parë ganxhën; dhe

(3) një peshore ngarkesë, në të kundërt duhet të jetë një metode tjetër për përcaktimin e peshës së ngarkesës.

(b) Instalimi i të gjitha pajisjeve me varje dhe ganxhe dhe çdo modifikim të brendshëm, duhet të këtë vlefshmëri ajrore të aprovuar e përshtatshme për funksionin që do të kryejë.

SEKSIONI 3

Operimet parashutiste (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për PAR duhet të specifikojnë:

(a) pajisjet që do të merren, përfshirë kufizimet e operimit të tyre dhe listën minimale të pajisjeve (MEL) të përshtatshme, të aplikueshme;

(b) përzgjedhja e ekuipazhit dhe eksperiencia e kërkuar e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(c) trajnimin e nevojshëm të anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë për kryerjen e detyrës së tyre dhe kualifikimi i personave të emëruar në detyrë që japin këtë lloj trajnimi anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(d) përgjegjësitë dhe detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(e) kriteri i performancës, i nivelit të duhur për të kryer operimet parashutiste;

(f) procedurat normale, dhe jo normale të emergjencës.

SPO.SPEC.PAR.105 Ngarkimi i anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë

Kërkesat për përgjegjësitë e specialistëve kryesorë siç shtrihen në SPO.GEN.106(C), nuk duhet të jenë të aplikueshme për specialistet kryesorë që kryejnë hedhje me parashutë.

SPO.SPEC.PAR.110 Ndenjëset

Pavarësisht nga SPO.IDE.A.160(a) dhe SPO.IDE.H.160(a)(1), dysHEMEJA e avionit mund të përdoret si ndenjëse, por janë dhënë mjetet e mundshme për specialistët kryesorë për t'u mbajtur ose

për t'u lidhur.

SPO.SPEC.PAR.115 Oksigjeni shtesë

Pavarësisht nga SPO.OP.195(a), kërkesa për përdorimin e oksigjenit shtesë nuk duhet të jetë e aplikueshme për anëtarët e ekuipazhit por vetëm për pilotin në komandë dhe specialistët kryesore që kryejnë mision të rëndësishëm për detyrën speciale, në çdo kohë kur lartësia e kabinës:

(a) tejkalon 13 000 ft, për një periudhë jo më shumë se 6 minuta.

(b) tejkalon 15 00 ft, për një periudhë jo më shumë se 3 minuta.

SPO.SPEC.PAR.120 Fluturim mbi ujë

Kur ngarkohet me më shumë se 6 persona, piloti në komandë i një balone që operon mbi ujë, duhet të përcaktojë rreziqet e mbijetesës së udhëtarëve të balonës në rast të një uljeje të detyruar në ujë, në të cilin ai/ajo është bazuar të përcaktojë marrjen e një transmetuesi emergjence të vendndodhjes (ELT) i aftë të transmetojë njëkohësisht në frekuencat 121,5 MHz dhe 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Hedhja (lëshimi) mallrave të rrezikshme

Pavarësisht nga SPO.GEN.155, parashutistët mund të dalin nga avioni me qëllim shfaqje parashutizmi mbi zona të banuara të qyteteve, qytezave ose vendeve të banuara rishtas ose mbi grumbullimet e hapura të njerëzve ndërkohë që kanë pajisje tymuese për shfaqje, të cilat janë dhënë dhe prodhuar për këtë qëllim.

SEKSIONI 4

Fluturimet akrobatike (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për ABF duhet të specifikojnë:

(a) pajisjet që do të ngarkohen, përfshirë kufizimet gjatë operimit të tyre dhe lista e dhënë e mjeteve minimale (MEL) të duhura, sipas aplikimit;

(b) përzgjedhja e ekuipazhit dhe eksperiencia e kërkuar për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistet kryesore;

(c) trajnimi i nevojshëm për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë për kryerjen e detyrës së tyre dhe kualifikimet e personave të emëruar në detyrë që japin një trajnim të tillë për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë;

(d) përgjegjësitë dhe detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë;

(e) kriteri i performancës, i nevojshëm për të qenë të aftë të kryejnë fluturime akrobatike;

(f) procedurat normale, dhe jonormale të emergjencës.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumentet, manualët dhe informacioni që duhet të merret

Dokumentet e mëposhtme të renditura në SPO.GEN.140(a), është e nevojshme të merren gjatë fluturimeve akrobatike:

(a) dorëzimi në detaje të planit të fluturimit ATS, n.q.s. është e aplikueshme;

(b) harta të vogla aeronautike të reja për rrugën/rajonin e propozuar për fluturim dhe të gjitha rrugët gjatë së cilës është e arsyeshme të presësh që fluturimi mund të devijohet;

(c) procedurat dhe informacioni vizual dhe me sinjale për përdorim, gjatë shkëmbimit të avionëve me njëri-tjetrin në ajër; dhe

(d) informacionin që ka të bëjë me shërbimet e kërkim shpëtimit për rajonin që mendohet se do të fluturohet.

SPO.SPEC.ABF.115 Pajisje

Nevojat e kërkesave për pajisjet e mëposhtme që nuk janë të aplikueshme për fluturime akrobatike:

(a) kutia e ndihmës së shpejtë siç përcaktohet në SPO.IDE.A.165 dhe SPO.IDE.H.165;

(b) zjarrfikëse dore siç përcaktohet në SPO.IDE.A.180; dhe

(c) transmetues emergjente të vendndodhjes ose instrument personal të vendndodhjes siç përcaktohet në SPO.IDE.A.190 dhe SPO.IDE.H.190.

