URDHËR
Nr. 80, datë 30.6.2023

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE[1]

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të nenit 22, të ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, "Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian",

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores, "Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Urdhri i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 59, datë 30.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", shfuqizohet.
3. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe për zbatimin e këtij urdhri.

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

ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE MINISTËR
I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE

Neni 1

[1] Ky urdhër përafron rregulloren e Komisionit (BE) nr. **965/2012**, të datës 5 tetor 2012, për përcaktimin e kërkesave teknike dhe të procedurave administrative, në lidhje me operacionet ajrore, në përputhje me rregulloren (KE) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së, L 296/2012, **të ndryshuar** me rregulloret e Komisionit (BE) nr. 800/2013, të 14 gusht 2013, nr. 71/2014 e 27 janarit 2014, nr. 83/2014 e 29 janarit 2014, nr. 379/2014 e 7 prillit 2014, nr. 2015/140 e 29 janarit 2015, nr. 2015/640 e 23 prillit 2015, nr. 2015/1329 e 31 korrikut 2015, nr. 2015/2338, e 11 dhjetorit 2015, nr. 2016/1199 e 22 korrikut 2016, nr. 2017/363 e 1 marsit 2017, nr. 2018/394 e 13 marsit 2018, nr. 2018/1042 e 23 korrikut 2018, nr. 2018/1975 e 14 dhjetorit 2018, nr. 2019/1384 e 24 korrikut 2019, nr. 2019/1387 e 1 gushtit 2019, nr. 2020/2036 e 9 dhjetorit 2020, nr. 2021/1296 e 4 gushtit 2021, nr. 2021/2237 e 15 dhjetorit 2021, nr. 2022/2203 e 11 nëntorit 2022, nr. 2023/217 e 1 shkurtit 2023 nr. 2023/203 e 2 shkurtit 2023, nr. 2023/1020 e 24 majit 2023, botuar në Fletoret Zyrtare të BE-së: L 227/2013, L 23/2014, L 28/2014, L 123/2014, L 24/2015, L 106/2015, L 206/2015, L 330/2015, L 198/2016, L 55/2017, L 71/2018, L 188/2018 dhe L 53/2018, L 228/2019, L 229/2019, L 416/2020, L 282/2021, L 450/2021, L 293/3, L 30/11, L 31/1 dhe L 137/1.

Objekti dhe fusha e veprimit

1. Kjo rregullore përcakton rregullat e detajuara për operimet ajrore me aeroplanë dhe helikopterë, duke përfshirë inspektimet ramp të avionit, të operatorëve nën mbikëqyrjen e sigurisë së operimit të një shteti tjetër, kur ulen në aerodromet që ndodhen në territorin e Republikës së Shqipërisë.

2. Kjo rregullore, gjithashtu, përcakton rregullat e detajuara për kushtet e lëshimit, ruajtjes, ndryshimit, kufizimit, pezullimit ose revokimit të certifikatave të operatorëve të avionëve të përmendur në pikat (b)(i) dhe (ii), të nenit 2(1) të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", me përjashtim të balonave dhe planerave, të angazhuar në operimin e transportit tregtar ajror, privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave, si dhe kushtet në të cilat operimet do të ndalohen, kufizohen ose do t'u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

3. Kjo rregullore, gjithashtu, përcakton rregullat e detajuara për kushtet dhe procedurat për deklarimin e operatorëve të angazhuar në operime tregtare të specializuara të aeroplanëve dhe helikopterëve ose në operimin jotregtar të avionëve kompleksë me motor, duke përfshirë operimet e specializuara jotregtare të avionëve kompleksë me motor, të aftësive të tyre dhe mundësisë së mjeteve për të zbatuar përgjegjësitë që lidhen me operimin e avionëve dhe për mbikëqyrjen e operatorëve të tillë.

4. Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për kushtet nën të cilat disa operime të specializuara, tregtare, me rreziqe të larta 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 2, pika 3 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

6. Kjo rregullore nuk zbatohet për operimet ajrore me anijet ajrore (*airships*).

7. Kjo rregullore nuk do të zbatohet për operimet ajrore me balona dhe planera. Megjithatë, në lidhje me operimet e tilla ajrore me balona, përveç balonave me gaz të lidhura dhe planerave, do të zbatohen kërkesat për mbikëqyrjen e nenit 3 të kësaj rregulloreje.

Neni 2
Përkufizime

Për qëllime të kësaj rregulloreje:

1. "**Aeroplan**" nënkupton një avion me krahë fiks të drejtuar nga motori, më i rëndë se ajri që mbështetet në fluturim nga reaksioni dinamik i ajrit kundërejt krahëve të tij;

1.a. "**Helikopter**" nënkupton një avion më të rëndë se ajri i mbështetur në fluturim, kryesisht, nga reaksionet e ajrit në një ose më shumë rotorë të drejtuar, kryesisht, nga fuqia në akset vertikale;

1.b. "**Balonë**" nënkupton një avion më i lehtë se ajri, i drejtuar nga njeriu, që nuk është i drejtuar nga fuqi motori dhe mbështet fluturimin nëpërmjet përdorimit të gazit më të lehtë se ajri ose të një ngrohësi ajror, duke përfshirë balonat e gazit, balonat me ajër të nxehtë, balona të përziera dhe airship-et me fuqi motorike me ajër të nxehtë;

1.c. "**Planeri (sailplane)**" nënkupton një avion më të rëndë se ajri që mbështetet në fluturim nga reaksioni dinamik i ajrit kundër sipërfaqeve fikse të ngritjes së tij, fluturimi i lirë i të cilit nuk varet nga një motor;

1.d. "**Operim tregtar**" nënkupton çdo veprim të një avioni, në këmbim të shpërblimit ose një shpërblim tjetër të vlerësuar me pagesë, i cili është në dispozicion për publikun ose, kur nuk vihet në

dispozicion të publikut, që kryhet sipas një kontrate ndërmjet një operatori dhe një klienti, ku ky i fundit nuk ka kontroll mbi operatorin;

1.e. "**Balonë me gaz e lidhur**" nënkupton një balonë gazi me një sistem lidhës që vazhdimisht mban balonën në një pikë fikse në tokë/det gjatë operimit;

2. "**Aeroplanët e performancës të klasit B**" nënkuptojnë aeroplanët me motorë me helika, me konfigurim operimi maksimal me 9 ndenjëse pasagjerësh ose më pak, dhe me peshë maksimale ngritjeje 5700 kg ose më pak;

3. "**Vendndodhje për interesin publik (PIS)**" kuptohet një vendndodhje, posaçërisht për operimet, në përdorim të interesit publik;

4. "**Operim në performancë klasi 1**" nënkupton një operim në të cilin, në rast të një defekti kritik të motorit, helikopteri është në gjendje të ulet brenda distancës së ndaluar për ngritje ose të vazhdojë fluturimin e sigurt drejt një zone të përshtatshme uljeje, në varësi të kohës së defektit;

5. "**Lundrim i bazuar në performancë (PBN)**" nënkupton zonën e lundrimit bazuar në kërkesat 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;

6. "**Operim taksi ajrore**" nënkupton, për qëllime të kohës së fluturimit dhe të kufizimeve të kohës së punës, një veprimtari të paprogramuar, sipas kërkesës së operimit të transportit tregtar ajror me një aeroplan, me një konfigurim operacional maksimal vendesh (MOPSC) deri në 19 pasagjerë;

7. "**Operime të specializuara**" nënkupton çdo operim ndryshe nga operimet e transportit tregtar ajror, ku avioni përdoret për aktivitete të specializuara, siç janë: agrikulturë, ndërtim, fotografim, mbikëqyrje, vëzhgim dhe patrullim, marketing nga ajri, fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes;

8. "**Operime të specializuara tregtare me rrezik të lartë**" 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 kryhet operimi, çdo operim ajror tregtar i specializuar që, për arsye të natyrës së tij specifike dhe mjedisit lokal ku kryhet (operimi), ka një rrezik të lartë, në veçanti për palët e treta në tokë;

9. "**Fluturim prezantues**" nënkupton çdo operim kundrejt shpërblimit ose një lloj tjetër pagese me vlerë që konsiston në një udhëtim ajror, me një kohëzgjatje të shkurtër, me qëllim të tërheqjes së personave të rinj ose të anëtarëve të rinj, që kryhet ose nga një organizatë trajnuese, referuar urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019 "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar ose nga një organizatë e krijuar me qëllim të promovimit të sportit ajror ose aviacionit të kohës së lirë;

10. "**Fluturim konkurrimi**" nënkupton çdo veprimtari fluturuese në të cilën avioni përdoret në garat apo konkurrimet ajrore, si edhe kur avioni përdoret për t'u ushtruar për gara, ose konkurrime ajrore, dhe për të fluturuar për dhe nga aktiviteti i garës ose konkursit;

11. "**Shfaqje fluturuese**" nënkupton çdo veprimtari fluturuese të kryer lirisht, me qëllim të ofrimit të një ekspozite ose argëtimi në një event reklamimi të hapur për publikun, duke përfshirë edhe atë ku avioni përdoret për t'u ushtruar për një shfaqje fluturuese dhe për të fluturuar për dhe nga aktiviteti i reklamimit.

Përkufizimet shtesë janë përcaktuar në aneksin I, për qëllimet e anekseve II deri në VIII të kësaj rregulloreje.

Neni 3

Kapacitetet e mbikëqyrjes

1. Autoriteti i Aviacionit civil (AAC) është autoriteti kompetent, me kompetencat e nevojshme dhe përgjegjësitë, që i caktohen për certifikimin dhe mbikëqyrjen e personave dhe organizatave, subjekt i VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe të rregullave zbatuese të tij. Administrimi dhe sistemi i menaxhimit të AAC-së do të respektojnë kërkesat e specifikuara në aneksin II.

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

a) fushat e kompetencave të çdo autoriteti do të përcaktohen qartë në aspektin e përgjegjësive dhe të kufizimit gjeografik; dhe

b) koordinimi do të vendoset mes këtyre enteve për të siguruar mbikëqyrje efektive të të gjitha organizatave dhe personave që parashikohen nga VKM-ja nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

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

4. Personeli i AAC-së nuk duhet të kryejë veprimtari mbikëqyrëse, kur ka prova se kjo mund të rezultojë direkt ose indirekt në një konflikt interesi, veçanërisht në lidhje me interesat familjarë apo financiarë.

5. Personelit të autorizuar nga AAC-ja për të kryer certifikimin dhe/ose detyrat e mbikëqyrjes i jepet e drejta për të kryer të paktën detyrat e mëposhtme:

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

b) mbajtjen e kopjeve ose të ekstrakteve nga rekordet e këtillë, nga të dhënat, procedurat dhe materialet e tjera;

c) pyetje për një shpjegim verbal në vend;

d) hyrje në godinat (objektet) përkatëse, bazat operuese ose mjetet e transportit;

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

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

6. Detyrat sipas paragrafit 5 kryhen në përputhje me legjislacionin kombëtar.

Neni 4

Inspektimet në vendqëndrimin e avionëve – RAMP

1. Inspektimet ramp të avionëve të operatorëve nën mbikëqyrjen e sigurisë të një shteti tjetër anëtar të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe ose të një vendi të tretë do të kryhen në përputhje me nënpjesën RAMP të aneksit II.

2. AAC-ja duhet të sigurojë që testimi i alkoolit të ekuipazhit të fluturimit dhe të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës të kryhet në lidhje me operatorët nën mbikëqyrjen e saj, si dhe në lidhje me operatorët nën mbikëqyrjen e një shteti tjetër anëtar të BE-së ose të një vendi të tretë. Këto testime do të kryhen nga inspektorët ramp, brenda kuadrit të programit të inspektimit ramp, të nënpjesës RAMP, të aneksit II.

3. Në përjashtim të paragrafit 2, AAC-ja mund të sigurojë që testimi i alkoolit të ekuipazhit të fluturimit dhe anëtarëve të ekuipazhit të kabinës të kryhet nga zyrtarë të tjerë të autorizuar dhe jashtë kornizës së programit të inspektimit RAMP, të nënpjesës RAMP, të aneksit II, me kusht që ky testim i alkoolit të plotësojë të njëjtët objektiva dhe t'u përmbahet parimeve të njëjta si testet e kryera në kuadrin e nënpjesës RAMP, të aneksit II. Kur të jetë e zbatueshme, sipas përcaktimeve të

Marrëveshjes shumëpalëshe, rezultatet e këtyre testeve të alkoolit duhet të përfshihen në bazën e të dhënave të centralizuar në përputhje me pikën (b) të ARO.RAMP.145.

4. AAC-ja mund të kryejë testime shtesë për substancat psikoaktive përveç alkoolit. Në këtë rast, AAC-ja njofton ministrin dhe merr masa për të njoftuar Agjencinë e Bashkimit Evropian për Sigurinë në operim të Aviacionit (Agjencia) dhe Komisionin.

Neni 5

Operimet ajrore

1. Operatorët duhet të operojnë një aeroplan ose helikopter për qëllime të transportit ajror tregtar vetëm në përputhje me anekset III dhe IV.

1.a. 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 jokompleksë, duhet të përputhen me dispozitat kryesore të anekseve III dhe IV.

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 lundrimet e bazuara në performancë (PBN);

ii) operimet në përputhje me lundrimet 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) ose operimet me kredite operative;

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

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

d) Helikopterët që përdoren për operimet e transportit ajror tregtar me ndihmën e sistemeve të pamjes për shikim natën (NVIS);

e) Helikopterët që përdoren për operimet e transportit ajror tregtar, me ngritje (HHO);

f) Helikopterët që përdoren për operimet tregtare të shërbimeve emergjente mjekësore të transportit ajror (HEMS);

g) Helikopterë të përdorur për operime në det të hapur (HOFO).

3. Operatorët e avionëve dhe helikopterëve kompleksë, me fuqi motorike që marrin pjesë në operime jotregtare, duhet të deklarojnë për mundësitë e tyre dhe të mjeteve për të realizuar 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 anekset III dhe VIII.

4. Operatorët e aeroplanëve dhe të helikopterëve ndryshe nga ata kompleks me motor, të përfshirë në operime jotregtare, përfshirë operimet e specializuara jotregtare, duhet të përdorin avionin në përputhje me dispozitat e përcaktuara në aneksin VII.

5. Organizatat e trajnimit të referuara në urdhrin e ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe për procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" dhe që kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në Shqipëri, gjatë kryerjes së trajnimit të fluturimit, brenda ose jashtë Shqipërisë, duhet të përdorin:

a) aeroplanë dhe helikopterë kompleksë me motor, në përputhje me dispozitat e specifikuara në aneksin VI;

b) aeroplanë dhe helikopterë të tjerë, në përputhje me dispozitat e specifikuara në aneksin VII.

6. Operatorët duhet të operojnë një aeroplan ose një helikopter për qëllime të operimeve të specializuara tregtare vetëm në përputhje me kërkesat 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 6

Shmangiet

1. Duke u shmangur nga neni 5(1) i kësaj rregulloreje, për avionët që i referohen VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", në rastin e avionëve historikë dhe që nuk përmbushin standardet ligjore dhe udhëzimet aktuale, kur përdoren në operime tregtare (CAT), do të operohen sipas kushteve të caktuara nga AAC-ja, në bazë të ekspertizave dhe praktikave të njohura evropiane, për këta avionë dhe duke konsideruar ruajtjen e nivelit minimum të sigurisë në operim sipas kësaj rregulloreje. Çdo ndryshim në operim që ndikon në kushtet e përcaktuara nga AAC-ja, do t'i njoftohen AAC-së, përpara se ndryshimi të implementohet.

AAC-ja, kur ka qëllim të përdorë shmangien e parashikuar, njofton qëllimin e tij te ministri dhe kur është e zbatueshme edhe te Komisioni dhe Agjencia, përpara zbatimit. Kur të jetë e zbatueshme dhe kur Shqipëria të jetë anëtar i BE-së, Komisioni dhe Agjencia do të vlerësojnë se në çfarë mase përdorimi i synuar devijon nga kushtet ose ndikimet në vlerësimin fillestar të sigurisë të kryera në kontekstin e atij vendimi. Kur është kryer një vlerësim fillestar dhe i është bërë me dije Komisionit, nëse vlerësimi për ndryshimin tregon se ndryshimi ose përdorimi i parashikuar nuk korrespondon me vlerësimin fillestar të sigurisë të bërë, AAC-ja duhet të paraqesë një kërkesë të re për përjashtim referuar VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave zbatuese të tij.

2. Në shmangie të nenit 5 të kësaj rregulloreje dhe pa cenuar nenin 18, pikën 2 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe nënpjesën P të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", në lidhje me lejen për të fluturuar, fluturimet e mëposhtme do të vijojnë të kryhen sipas legjislacionit kombëtar në fuqi, kur operatori ka vendin kryesor të veprimtarisë ose është themeluar dhe është rezident në Shqipëri:

a) fluturimet lidhur me futjen ose modifikimin e tipave të aeroplanëve ose helikopterëve, të kryera nga organizatat e projektimit ose të prodhimit në kuadër të fushëveprimit të privilegjeve të tyre;

b) fluturimet që nuk mbajnë asnjë pasagjer ose ngarkesë kur aeroplani ose helikopteri fluturon për riparim, kontrolle mirëmbajtjeje, inspektime, dorëzim, eksport ose qëllime të ngjashme, me kusht që avioni nuk është i regjistruar në Certifikatën e Operatorit Ajror ose në një deklaratë.

3. Në shmangie nga neni 5, pika 1 dhe 6 të kësaj rregulloreje, operimet e mëposhtme me aeroplanë dhe helikopterë me motor, të ndryshëm nga ato kompleksë, mund të kryhen në përputhje me aneksin VII:

a) fluturime me kosto të ndara nga individë privatë, me kusht që kostoja direkte të ndahet nga të gjithë pasagjerët e avionit, përfshirë pilotin dhe numri i personave që ndajnë kostot direkte është i kufizuar në gjashtë;

b) fluturime konkurrimi ose shfaqje fluturimi, me kushtin që shpërblimi ose ndonjë konsideratë e

vlefshme e dhënë për fluturime të tilla të kufizohet në rikuperimin e kostove direkte dhe kontributin proporcional në kostot vjetore, si dhe çmimet të një vlerë jo më shumë se ajo e specifikuar nga AAC;

c) fluturimet prezantuese, hedhje me parashutë, ngritje me planera ose fluturime aerobatike të kryera ose nga një organizatë trajnuese që ka vendin e saj kryesor të biznesit në Shqipëri dhe referuar urdhrit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" ose nga një organizatë e krijuar me qëllim promovimin e sporteve ajrore ose të aviacionit gjatë kohës së lirë, me kusht që avioni të operohet nga organizata në bazë të pronësisë ose të qirasë së thatë (d.m.th., pa ekuipazh), që fluturimi nuk nxjerr fitime të shpërndara jashtë organizatës dhe që kurdoherë që janë të përfshirë joanëtarë të organizatës, këto fluturime përfaqësojnë vetëm një aktivitet shtesë të kësaj organizate.

4. Deri më 2 shtator 2017, përjashtimet e dhëna përpara datës 22 mars 2017 në përputhje urdhrin e ministrit nr. 59, datë 30.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", siç parashikohet në këtë paragraf, përpara datës 22 mars 2017, do të konsiderohen se përbëjnë miratimet e përmendura në pikën (a) të CAT.POL.A.300 të aneksit IV (Pjesa-CAT). Pas datës 2 shtator 2017, këto përjashtime nuk do të jenë më të vlefshme për operimin e aeroplanëve me një motor. Nëse parashikohet ndonjë ndryshim në funksionimin e këtyre avionëve që ndikon në kushtet e përcaktuara në këto përjashtime ndërmjet 22 marsit 2017 dhe 2 shtatorit 2017, ky ndryshim i parashikuar do t'i njoftohet Komisionit dhe Agjencisë përpara se të zbatohet. Komisioni dhe Agjencia do të vlerësojnë ndryshimin e parashikuar në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

5. Me përjashtim të pikës CAT.POL.H.225 të aneksit IV dhe deri më 25 maj 2028, operimet ekzistuese të helikopterëve për në ose nga një vendndodhje për interes publik (PIS) mund të kryhen sipas kushteve të përcaktuara nga AAC-ja, sa herë që madhësia e PIS-së, ambienti me pengesa apo helikopteri nuk lejon pajtueshmëri me kërkesat për operime të performancës së klasës 1. Kur të jetë e zbatueshme, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, AAC-ja, do të marrë masa të njoftojë Komisionin dhe Agjencinë e Bashkimit Evropian për Sigurinë në operim të Aviacionit për kushtet që po zbatohen.

6. Me përjashtim të fjalisë së parë të pikës 3, të nenit 5, operatorët e avionëve kompleks me motor, me masë maksimale të certifikuar të ngritjes (MCTOM) prej 5.700 kg ose nën 5700 kg, të pajisur me motorë turbo-prop, të përfshirë në operime jotregtare, fluturojnë vetëm në përputhje me aneksin VII.

7. Me përjashtim të germës (a), pika 5, e nenit 5, organizatat trajnuese, gjatë kryerjes së trajnimit të fluturimit në avionë kompleks me motor me masë maksimale të certifikuar të ngritjes (MCTOM), prej ose nën 5.700 kg të pajisur me motorë turbo-prop, operojnë këta avionë, në përputhje me aneksin VII.

8. Pikat ARO.GEN.125 (C). ARO.GEN.205 (E), ARO.GEN.300*g), ARO.GEN.330A dhe ORO.GEN.200A do zbatohen kur të transpozohen në legjislacionin tonë rregulloret 203/2023 dhe 2022/1645 për menaxhimin e sigurisë së informacionit.

Neni 7

Certifikata e operatorit ajror

1. Certifikatat e Operatorit Ajror (AOC) lëshuar nga AAC-ja, për operatorët CAT me aeroplan, para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011, "Për miratimin e rregullores për harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil" apo urdhrin nr. 59, datë 30.1.2020, "Për miratimin e rregullores për

kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore" i ndryshuar, duhet të konsiderohen si të lëshuara në përputhje me këtë rregullore. Në çdo rast, certifikatat duhet të jenë në përputhje me këtë rregullore.

2. AOC-të e lëshuara nga AAC-ja, për operatorët CAT të helikopterëve, para zbatimit të kësaj rregulloreje, duhet të konvertohen në AOC, në përputhje me këtë rregullore, me anë të një raporti të konvertimit të hartuar nga AAC-ja që lëshon AOC-ja, në këshillim me Agjencinë (EASA), kur është e zbatueshme.

Raporti i konvertimit duhet të përshkruajë:

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

b) shtrirjen e privilegjeve që u janë dhënë operatorëve;

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

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

3. AAC-ja mund të vendosë të përdorë formularin e përcaktuar në shtojcën II të aneksit II vetëm për lëshimin e certifikatave të reja të operatorit ose në rastin e kryerjes së ndryshimeve në certifikatat ekzistuese, në përputhje me pikat ARO.GEN.310 ose ARO.GEN.330 të aneksit II të kësaj rregulloreje.

Neni 8

Kufizimet e kohës së fluturimit

1. Operimet "Transporti ajror tregtar-CAT" do t'u nënshtrohen kërkesave të nënpjesës FTL të aneksit III.

2. Në shmangie të paragrafit 1, taksia ajrore, shërbimi mjekësor i emergjencës dhe operimet CAT, me pilot të vetëm me aeroplanë, u nënshtrohen kërkesave të përcaktuara në urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011, "Për miratimin e rregullores për harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil" dhe në nënpjesën Q, të aneksit III, të asaj rregulloreje.

3. Me anë të shmangies nga paragrafi 1, operimet CAT me helikopterë dhe operimet CAT me *planerë (sailplane)* duhet të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në ligjin kombëtar, kur operatori ka Shqipërinë si vendin e tij kryesor të biznesit.

4. Operimet jotregtare, përfshirë operimet e specializuara jotregtare, me aeroplanë dhe helikopterë kompleksë me motorë, si dhe operimet e specializuara tregtare me aeroplanë, helikopterë dhe planera (*sailplane*), duhet të jenë në përputhje me kufizimet kohore të fluturimit, me kërkesat kombëtare, kur Shqipëria është vendi kryesor i biznesit të operatorit ose, kur operatori nuk ka vend kryesor të biznesit, Shqipëria është vendi ku operatori është i vendosur ose banon.

Neni 9

Lista minimale e pajisjeve

Listat minimale të pajisjeve (MEL – *Minimum Equipment Lists*), aprovuar nga shteti i operatorit ose i regjistrit, përpara aplikimit të kësaj rregulloreje, konsiderohen të miratuara në përshtatje me këtë rregullore dhe mund të vazhdojnë të përdoren nga operatori.

Pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, çdo ndryshim te lista minimale e pajisjeve (MEL), referuar

te 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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", duhet të bëhet në përshtatje me pikën ORO.MLR.105 të seksionit 2 të aneksit III, të kësaj rregulloreje sa më parë ose dy vjet pas aprovimit të të dhënave të përshtatshme operuese.

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 AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit të operatorit ose të regjistrit sipas rastit.

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 ose dy vjet pas aprovimit të të dhënave të duhura operuese (varet cila është e fundit).

Neni 9aa

Kërkesat e ekuipazhit të fluturimit për fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes

Nëse një pilot që ka vepruar, para datës 25 shtator 2019, si pilot në komandë në një fluturim të kontrollit të mirëmbajtjes, që në përputhje me përkufizimin në pikën SPO.SPEC.MCF.100 të aneksit VIII kategorizohet si fluturim i kontrollit të mirëmbajtjes i nivelit A, do t'i njihet kjo eksperiencë me qëllim përmbushjen e kritereve të pikës SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) të këtij aneksi. Në këtë rast, operatori duhet të garantojë që piloti në komandë të marrë informacion të përmbledhur në lidhje me të gjitha ndryshimet e identifikuara midis praktikave operative të vendosura para datës 25 shtator 2019 dhe detyrimeve të parashikuara në seksionin 5 të nënpjesës E të aneksit VIII të kësaj rregulloreje, duke përfshirë ato që rrjedhin nga procedurat përkatëse të përcaktuara nga operatori.

Neni 9b

Rishikimi

1. Agjencia kryen një rishikim të vazhdueshëm të efektivitetit të dispozitave, në lidhje me kufizimet kohore të fluturimit dhe me kufizimet të punës dhe kërkesat e pushimit që gjenden në anekset II dhe III dhe harton një raport mbi rezultatet e këtij rishikimi.

Ky rishikim përfshin ekspertizën shkencore dhe bazohet në të dhënat operuese të mbledhura, me ndihmën e shteteve anëtare, në baza afatgjata.

Rishikimi vlerëson ndikimin e të paktën detyrave të mëposhtme për gatishmërinë për punë në avion:

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 që zgjasin më shumë se 11 orë për anëtarët e ekuipazhit, në një gjendje të panjohur të aklimatizimit;

d) detyra që përfshijnë një nivel të lartë të sektorëve (më shumë se 6);

e) detyra në shërbim, siç janë gatishmëria ose rezerva, të ndjekura nga detyrat e fluturimit; dhe

f) oraret e çrregullta.

2. Agjencia kryen një rishikim të vazhdueshëm të efektivitetit të dispozitave, në lidhje me programet mbështetëse, vlerësimin psikologjik të ekuipazhit të fluturimit dhe testimin sistematik dhe të rastësishëm të substancave psikoaktive për të siguruar përshtatshmërinë mjekësore të ekuipazhit të fluturimit dhe të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, të përcaktuar në anekset II dhe IV dhe prodhon një raport mbi rezultatet e këtij rishikimi.

Rishikimi do të përfshijë ekspertizën përkatëse dhe do të bazohet në të dhënat e mbledhura, me ndihmën e shteteve anëtare dhe Agjencisë, në një bazë afatgjatë.

Neni 10

Dispozita tranzitore

1. Pika SPA.HEMS.100, germa (c) e aneksit V të kësaj rregulloreje, do të zbatohet duke filluar nga data 25 maj 2026.

2. Germa (e) e pikës SPA.HEMS.110, kërkesat e pajisjeve për operimet HEMS, në aneksin V të kësaj rregulloreje, do të zbatohet duke filluar nga data 25 maj 2028.

3. Pika SPA.HEMS.125, kërkesat e performancës për operimet HEMS, në aneksin V të kësaj rregulloreje, do të zbatohet deri në datë 24 maj 2028. Duke filluar nga data 25 maj 2028, për operimet HEMS mbuluar nga pika 61 (b) e aneksit I të kësaj rregulloreje, do të zbatohet pika SPA.HEMS.125/1.

4. Pika SPA.HEMS.130, kërkesat e ekuipazhit, për operimet HEMS, në aneksin V të kësaj rregulloreje, do të zbatohet deri në datë 24 maj 2026. Duke filluar nga data 25 maj 2026, për operimet HEMS mbuluar nga pika 61 (b) e aneksit I të kësaj rregulloreje, do të zbatohet pika SPA.HEMS.130/1.

ANEKSI I

PËRKUFIZIMET PËR TERMAT E PËRDORUR NË ANEKSET II DERI NË VIII

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

1) "Distanca e disponueshme për ndalimin e akselerimit (ASDA)" nënkupton gjatësinë e disponueshme për vrullin në ngritje plus gjatësinë e rrugës së ndalimit, nëse një brez i tillë deklarohet si i disponueshëm nga shteti i aerodromit dhe është në gjendje të durojë masën e aeroplanit nën kushtet operuese të momentit.

2) "Mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë" (AMC) nënkupton një standard jo të detyrueshëm, të miratuar nga EASA, dhe të pranuar nga AAC-ja, për të ilustruar mjetet për të arritur pajtueshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij.

3) "Listëkontrolli i pranimit" nënkupton një dokument të përdorur për të ndihmuar në kryerjen e një kontrolli mbi pamjen e jashtme të pakove të mallrave të rrezikshme dhe të dokumenteve të lidhura me to, për të përcaktuar përputhshmëri me të gjitha kërkesat e duhura.

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

5) Për qëllime të klasifikimit të pasagjerëve:

a) "i rritur" nënkuptohet një person të moshës 12 vjeç e sipër;

b) "fëmijë" nënkuptohen personat të moshës prej 2 vjeç dhe sipër, por më të vegjël se 12 vjeç;

c) "foshnjë" nënkuptohet një person nën moshën 2 vjeç;

6) "Minimumi operativ i aerodromit" nënkupton limitin e përdorshmërisë së një aerodromi, për:

a) ngritje, shprehet si rreze vizuale e pistës (RVR) dhe/ose shikueshmëri dhe, nëse është e nevojshme, lartësia tavan;

b) ulje me instrument 2D në operimet e afrimit, e shprehur në aspektin e shikueshmërisë dhe/ose RVR, me gjatësi/lartësi minimale të zbritjes (MDA/H) dhe, nëse është e nevojshme, lartësia tavan;

c) ulje me instrument 3D në operimet e afrimit, e shprehur në aspektin e shikueshmërisë dhe/ose RVR, me gjatësi/lartësi minimale të zbritjes (DA/H) sipas rastit për llojit dhe/ose kategorisë së operimit;

7) "Fluturim me sistem të ndihmuar të shikimit të pamjeve natën (NVIS)" nënkupton, në rastin e operimeve NVIS, atë pjesë të fluturimit me rregulla vizuale (VFR)të fluturimit që kryhet natën, kur një anëtar i ekuipazhit përdor syzet për shikim natën (NVG).

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

8a) "Gjurmimi i avionit' nënkupton një proces me bazë në tokë, që mban dhe përditëson, në intervale të standardizuara, të dhëna të pozicionit katërdimensionalësh të avionëve individualë gjatë fluturimit.

8b) "Sistemi i gjurmimit të avionëve" nënkupton një sistem që mbështetet në gjurmimin e avionëve, me qëllim identifikimin e gjendjes së sjelljes jonormale të avionit gjatë fluturimit dhe sigurimin e paralajmërimit.

8c) "aerodrom alternativ' nënkupton një aerodrom të përshtatshëm në të cilin një avion mund të lëvizë kur bëhet i pamundur ose i pakëshillueshëm për të vazhduar fluturimin ose për t'u ulur në aerodromin e planifikuar të uljes, ku janë të disponueshme shërbimet dhe mjetet e nevojshme, në të cilin mund të përmbushen kërkesat e performancës së avionit dhe i cili është në gjendje pune në kohën parashikuar për përdorim; "aerodromi alternativ" përfshin sa më poshtë:

a) "aerodromi alternativ i ngritjes": një aerodrom alternativ në të cilin një avion mund të ulet në rastin kur bëhet e nevojshme, menjëherë pas ngritjes dhe kur nuk është e mundur të përdoret aerodromi i nisjes.

b) "aerodromi alternativ(ERA) gjatë fazës së fluturimit ": një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të ishte në gjendje të ulej nëse do të bëhej e nevojshme për shkak të një devijimi gjatë udhëtimit;

c) "aerodrom alternativ i karburantit/energjisë gjatë fazës së fluturimit (ERA e karburantit/energjisë)" nënkupton një aerodrom ERA që kërkohet në fazën e planifikimit për përdorim në llogaritjen e karburantit/energjisë;

d) "aerodrom alternativ i destinacionit" nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të jetë në gjendje të ulet nëse bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme ulja në aerodromin e planifikuar të uljes;

9) "Mjete alternative të pajtueshmërisë" nënkupton ato mjete që propozojnë një alternativë për AMC-në ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja, për të krijuar pajtueshmëri me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij, për të cilat nuk janë miratuar nga Agjencia dhe pranuar nga AAC-ja, AMC të lidhura me to.

10) "Antingrirje", në rastin e procedurave në tokë, nënkupton një procedure që bën mbrojtjen për të mos u formuar, ngricë apo akull dhe të akumulimit të borës, në përpunimin e sipërfaqes e avionit për një periudhë të kufizuar kohe (kohës së pritjes në pistë).

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

12) "Kategoria A për helikopterët" nënkupton helikopterë me shumë motorë, projektuar me tipare të motorëve dhe sistemeve të izoluar, të specifikuar në certifikimin e specifikimeve të zbatueshme, dhe në gjendje për të kryer operime që përdorin të dhëna për ngritje dhe ulje, të planifikuar nën një koncept kritik të avarisë së motorit që siguron sipërfaqe të përshtatshme të caktuar dhe aftësi të përshtatshme të performancës për fluturime të vazhdueshme e të sigurta ose ndërprerjen e sigurt të ngritjes në rast avarie të motorit.

13) "Kategoria B për helikopterët" nënkupton helikopterët me një motor ose me shumë motorë që nuk përputhen me standardet e kategorisë A. Helikopterët e kategorisë B nuk kanë kapacitet të garantuar për të vazhduar fluturim të sigurt në rast të fikjes së motorit dhe bëhet një ulje e detyruar e paplanifikuar.

13a) "Tavan" nënkupton lartësinë mbi tokë ose ujë, e bazës së shtresës më të ulët të resë nën 6 000 m (20 000 ft) që mbulon më shumë se gjysmën e qiellit;

14) "Specifikimet e certifikimit (CS)" nënkupton standarde teknike të miratuara nga Agjencia, dhe pranuara dhe publikuar nga AAC-ja, të cilat tregojnë mjete përputhshmërie, me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij dhe të cilat mund të përdoren nga një organizate për qëllime certifikimi.

15) "Rrotullime", nënkupton fazën vizuale të një operimi afrimi rrotullues.

15a) "Operime afrimi rrotullues" nënkupton një operim afrimi me instrument të tipit A që sjell avionin në pozicion për ulje në një pistë/zonë afrimi ose ngritjeje përfundimtare (FATO) që nuk është e vendosur në mënyrë të përshtatshme për një afrim të drejtë;

16) "Brezi i lirë" nënkupton një hapësirë drejtkëndore në tokë apo ujë nën kontrollin e autoritetit kompetent, e zgjedhur ose e përgatitur si një hapësirë e përshtatshme mbi të cilën një aeroplan mund të kryejë një pjesë të marrjes fillestare të lartësisë deri në një lartësi të specifikuar.

17) "Baza e reve" nënkupton lartësinë më të ulët të bazës së resë, të vëzhguar apo të parashikuar në afërsi të aerodromit apo së bazës operuese apo brenda zonës së specifikuar për operim, normalisht e matur mbi nivelin e aerodromit ose, në rast të operimeve larg bregut, mbi nivelin e detit.

17a) "Regjistruesi i zërit të kabinës (CVR)" nënkupton një regjistrues fluturimi i mbrojtur nga përplasjet që përdor një kombinim të mikrofonave dhe të dhënave të tjera audio dhe digjitale për të mbledhur dhe regjistruar mjedisin zanor të kabinës së ekuipazhit të fluturimit dhe komunikimet nga, dhe ndërmjet anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

18) "Ndarje kodi" nënkupton një marrëveshje nëpërmjet së cilës një operator vendos kodin e tij të caktuar në një fluturim të operuar nga një operator tjetër dhe shet bileta për atë fluturim.

18a) "Kompetencë" nënkupton një dimension të performancës njerëzore që përdoret për të parashikuar në mënyrë të besueshme performancën e suksesshme në punë dhe që manifestohet dhe vërehet përmes sjelljeve që mobilizojnë njohuritë, aftësitë dhe qëndrimet përkatëse për të kryer aktivitete ose detyra në kushte të specifikuara;

18b) "Trajnim i bazuar në kompetencë" nënkupton programe vlerësimi dhe trajnimi që karakterizohen nga një orientim i performancës, theksimi i standardeve të performancës dhe matja e tyre, si dhe zhvillimi i trajnimit sipas standardeve të specifikuara të performancës;

18c) "Kuadër i kompetencave" nënkupton një grup të plotë të kompetencave të identifikuara që zhvillohen, trajnohen dhe vlerësohen në programin e trajnimit të bazuar në prova të operatorit duke përdorur skenarë që janë të rëndësishëm për operimet dhe i cili është mjaft i gjerë për përgatitjen e pilotit për kërcënimet dhe gabimet e parashikuara dhe të paparashikuara.

19) "Zonë e dendur" nënkupton, në lidhje me një qytet apo zonë të banuar, çdo zonë e cila përdoret kryesisht për qëllime rezidenciale, tregtare ose prodhuese.

20) "Pistë e kontaminuar" nënkupton një pistë ku një pjesë e konsiderueshme e sipërfaqes së saj (qoftë në zona të izoluara ose jo) brenda gjatësisë dhe gjerësisë që përdoret është e mbuluar nga një ose më shumë nga substancat e renditura në përshkruesit e gjendjes së sipërfaqes së pistës.

21) "Karburant /energji rezervë" nënkupton karburantin/energjinë e nevojshme për kompensim në rastin e faktorëve të paparashikuar që mund të kenë ndikim në konsumin e karburantit/energjisë në drejtim të aerodromit të destinacionit.

22) "Afrimi përfundimtar me zbritje të vazhdueshme (CDFA)" nënkupton një teknikë, në përputhje me procedurat e afrimit të stabilizuar, për fluturimin në segmentin përfundimtar të afrimit (FAS) përmes një afrimi jopreciz me instrument (NPA) si një zbritje e vazhdueshme, pa nivel të përcaktuar nga një lartësi në ose mbi lartësinë fikse të afrimit përfundimtar:

a) për operimet e afrimit të drejtë, në një pikë afërsisht 15 m (50 ft) mbi pragun e pistës së uljes ose në pikën ku fillon manovra e ndezjes; ose

b) për operimet e afrimit me rrotullim, derisa të arrihet MDA/H, ose gjatësia/lartësia vizuale.e manovrës së fluturimit.

23) "Shikimi meteorologjik i konvertuar (CMV)" nënkupton një vlerë, e barabartë me një RVR, e cila del nga shikueshmëria meteorologjike e raportuar.

24) "Anëtar ekuipazhi" nënkupton një person të caktuar nga operatori për të kryer detyra në bordin e një avioni.

25) "Fazë kritike e fluturimit", në rastin e aeroplanëve, nënkupton vrullin për ngritje, trajektoren e ngritjes, afrimin final, kalimin në rreth të dytë, uljen, përfshirë dhe rulimin ose çdo fazë tjetër e fluturimit, siç mund të përcaktohet nga piloti në komandë ose komandanti.

26) "Fazat kritike të fluturimit", në rastin e helikopterëve, nënkupton rulimin, varjen, ngritjen, afrimin final, kalimin në rreth të dytë, uljen ose çdo fazë tjetër të fluturimit, siç mund të përcaktohet nga piloti në komandë ose komandanti.

26a) "Skema aktuale e karburantit/energjisë" nënkupton skemën e miratuar të karburantit/ energjisë që përdoret aktualisht nga operatori.

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

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

29) "Incident me mallra të rrezikshme", nënkupton:

a) një ndodhi, përveç aksidentit me mallra të rrezikshme, të lidhur me mallrat e rrezikshme dhe me transportin e tyre nga ajri, jo domosdoshmërisht të ndodhur në bordin e një avioni, e cila rezulton në dëmtim të një personi apo prone, në zjarr, thyerje, derdhje, rrjedhje të lëngut apo rrezatimi ose dhe evidenca të tjera të cilat tregojnë se integriteti i paketimit nuk është mirëmbajtur;

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

29a) "Lartësia mbi nivelin e detit vendimtare (DA) ose lartësia vendimtare (DH)" nënkupton një lartësi mbi nivelin e detit ose lartësi specifike, në një operim afrimi me instrument 3D në të cilin duhet të fillojë një procedurë e afrimit të humbur, nëse referenca vizuale e kërkuar për të vijuar afrimin nuk është përcaktuar.

30) "Shkrirje e akullit" në rastin e procedurave në tokë, nënkupton një procedurë me të cilën hiqet nga sipërfaqja e avionit akulli ose dëbora e shkrirë, me qëllim që të mos ketë sipërfaqe të

kontaminuar.

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

32) "Pika e përcaktuar para uljes (DPBL)" nënkupton pikën brenda fazës së afrimit dhe të uljes, pas së cilës nuk sigurohet aftësia e helikopterit për të vazhduar fluturimin në mënyrë të sigurt, me një motor kritik jofunksional dhe mund të kërkohet ulje e detyruar.

33) "Distanca DR" nënkupton distancën horizontale që ka përshkuar helikopteri nga një pikë e fundit e distancës së disponoheshme për ngritjen.

34) "Marrëveshje qiraje e thatë" nënkupton një marrëveshje midis palëve në bazë të së cilës avioni operon nën certifikatën e operatorit ajror (AOC) të qiramarrësit ose, në rastin e operimeve tregtare të ndryshme nga CAT, nën përgjegjësinë e qiramarrësit.

35) "Pesha operuese e thatë" nënkupton peshën totale të avionit gati për një lloj operimi, përjashtuar karburantin e përdorshëm dhe ngarkesën e trafikut.

36) "Pistë e thatë" nënkupton një pistë, sipërfaqja e së cilës nuk ka lagështi të dukshme dhe nuk është e ndotur brenda zonës së parashikuar për përdorim.

36a) "Aplikim EFB" nënkupton një aplikacion *software* (program) të instaluar në një platformë bartëse EFB-ÇEF (çantave elektronike të fluturimit), që siguron një ose më shumë funksione operuese të veçanta që mbështesin operimet e fluturimit.

36b) "Platforma bartëse EFB" nënkupton pajisjet *hardware* në të cilat qëndrojnë aftësitë informatike dhe programi bazë, përfshirë sistemin operues dhe programin e hyrje-daljes;

36c) "Sistemi EFB" nënkupton pjese e një sistemi elektronik (përfshirë çdo bateri, pajisjet e lidhjes, komponentët e hyrje-daljes) dhe programin (duke përfshirë bazat e të dhënave dhe sistemin operues) të nevojshëm për të mbështetur aplikacionet EFB-ÇEF.

36d) "Moduli EBT" nënkupton një kombinim të seancave në një pajisje trajnimi të kualifikuar të simulimit të fluturimit si pjesë e periudhës 3-vjeçare të vlerësimit dhe trajnimit periodik.

37) "Mjete fluturimi ELA1" nënkupton, mjete të lehta fluturimi evropiane, të drejtuara nga njeriu, siç vijojnë më poshtë:

a) një avion me një masë maksimale në ngritje (MTOM) prej 1200 kg ose më pak, i cili nuk klasifikohet si avion kompleks me fuqi motorike;

b) një planer ose planer 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 se sa 3400 m^3 për balonat me ajër të nxehtë, 1050 m^3 për balonat me gaz, 300 m^3 për balonat me gaz, të cilat lidhen me kavo me tokën ose me një automjet.

38) "Mjete fluturimi ELA2" nënkupton, mjete të lehta fluturimi evropiane, të drejtuara nga njeriu, siç vijojnë më poshtë:

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

b) një planer ose planer me motor me MTOM prej 2000 kg ose më pak;

c) një balonë;

d) një *"Rotorcraft"* (avion që ngrihet vertikalisht 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 operime VFR gjatë ditës.

39) "Çantë elektronike fluturimi (EFB)" nënkupton një sistem elektronik informacioni, i përbërë nga pajisjet dhe aplikacionet për ekuipazhin e fluturimit, i cili lejon ruajtjen, azhurnimin, shfaqjen dhe përpunimin e funksioneve të EFB, për të mbështetur operimet ose detyrat e fluturimit;

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

40a) "Dalje emergjence" nënkupton një pikë të instaluar të llojit 'dalje' nga avioni, që lejon mundësi maksimale për evakuim të ekuipazhit të kabinës dhe të ekuipazhit të fluturimit, brenda një periudhe të përshtatshme kohe dhe përfshin dyer në nivelin e dyshemesë, dalje nga dritaret apo çfarëdolloj tjetër daljeje, për shembull, kapak në ndarjen për ekuipazhin e fluturimit dhe dalje nga bishti;

41) "Sistemi i përmirësuar i shikimit të fluturimit (EFVS) " është një mjet elektronik që i siguron ekuipazhit të fluturimit në kohë reale, me anë të sensorëve ose ekran të përmirësuar, topografinë e skenës së jashtme (tiparet natyrore ose të krijuara nga njeriu të një vendi ose rajoni veçanërisht në një mënyrë që tregon pozicionet dhe lartësinë e tyre përkatëse) nëpërmjet përdorimit të sensorëve të imazhit; një EFVS është i integruar me një sistem drejtimi gjatë fluturimit dhe shfaqet në një ekran të tejdukshëm ose në një sistem paralel me ekranin; nëse një EFVS është i certifikuar sipas kërkesave të zbatueshme të vlefshmërisë ajrore dhe një operator ka marrë miratimin e nevojshëm specifik (kur kërkohet), atëherë ai mund ta përdorë për operimet EFVS dhe mund të lejohet për operime ose me kredite operative.

41a)"Operim EFVS" nënkupton një operim në të cilin, për të kryer një afrim në pistë ose ulje, ose për identifikimin në pikat e kërkuara vizuale ose për të kryer një qarkullim në fazën e uljes, kushtet e shikueshmërisë kërkojnë që një EFVS të përdoret në vend të shikimit natyror.

41b) "Operim EFVS 200" nënkupton një operim me kredite operative në të cilin kushtet e shikueshmërisë kërkojnë që një EFVS të përdoret deri në 200 ft mbi pragun e FATO-s ose të pistës. Nga momenti i uljes në tokë, përdoret vizioni natyror. RVR nuk duhet të jetë më pak se 550 m.

42) "Sistemi vizual i përmirësuar (EVS)" është një sistem elektronik që i siguron ekuipazhit të fluturimit një imazh në kohë reale të topografisë aktuale të mjedisit të jashtëm (tiparet natyrore ose të krijuara nga njeriu të një vendi ose rajoni veçanërisht në mënyrë që të paraqesë pozicionet dhe lartësinë e tyre relative) nëpërmjet përdorimit të sensorëve të imazhit.

42a) "Regjistrim" do të thotë veprimi administrativ i kryer nga operatori kur një pilot merr pjesë në programin EBT të operatorit.

42b) "Pilot i regjistruar" do të thotë piloti që merr pjesë në programin e trajnimit periodik të EBT.

42c) "Ekuivalencë e afrimeve" nënkupton të gjitha afrimet që vendosin një kërkesë shtesë për një ekuipazh të aftë, pavarësisht nëse ato përdoren ose jo në modulet EBT.

42d) "Ekuivalencë e keqfunksionimeve" nënkupton të gjitha mosfunksionimet që i paraqesin një kërkesë të rëndësishme një ekuipazhi të aftë, pavarësisht nëse ato janë përdorur ose jo në modulet EBT.

42e) "Faza e vlerësimit" nënkupton një nga fazat e një moduli EBT i cili është një skenar fluturimi i orientuar i linjës, përfaqësues i mjedisit të operatorit gjatë të cilit ka një ose më shumë ngjarje për të vlerësuar elementët kryesorë të kuadrit të kompetencës së përcaktuar.

42f) "Trajnim i bazuar në evidencë (EBT)" nënkupton një vlerësim dhe trajnim të bazuar në të dhëna operacionale që karakterizohen nga zhvillimi dhe vlerësimi i aftësive të përgjithshme të një piloti përmes një vargu kompetencash (kuadër i kompetencave) më shumë se sa nëpërmjet matjes së performancës në ngjarje apo manovrime individuale.

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

43a) "Anëtar i ekuipazhit të fluturimit" nënkupton çdo anëtar të licencuar të ekuipazhit të cilit i

janë ngarkuar detyra që janë thelbësore për operimin e një avioni gjatë periudhës së fluturimit.

43b) "Segmenti përfundimtar i afrimit (FAS)" nënkupton atë të segment të një procedure me afrim instrumental (IAP), në të cilin përmbushet futja në linjë dhe zbritja për ulje.

44) "Monitorimi i të dhënave të fluturimit (FDM)" nënkupton përdorimin proaktiv dhe jondëshkimor të të dhënave digjitale të fluturimit nga operimet rutine për të përmirësuar sigurinë teknike në aviacion.

44a) "Oficer i operimeve të fluturimit" ose "planifikuesi (dispeçer) i fluturimeve" nënkupton të gjithë personat e caktuar nga operatori për të kryer kontrollin dhe mbikëqyrjen e operimeve të fluturimit dhe të cilët kanë kualifikimet e duhura dhe që mbështesin, informojnë në mënyrë të përmbledhur ose asistojnë, ose të dyja bashkë, pilotin-në-komandë për kryerjen e një fluturimi të sigurt.

44b) "Regjistruesi i të dhënave të fluturimit (FDR)" nënkupton një regjistrues fluturimi të mbrojtur nga përplasjet që përdor një kombinim të burimeve të të dhënave për të mbledhur dhe regjistruar parametrat që pasqyrojnë gjendjen dhe performancën e avionit.

44c) "Regjistrues i fluturimit" nënkupton çdo lloj regjistruesi që është i instaluar në avion me qëllim për të lehtësuar hetimet për sigurinë e aksidenteve ose incidenteve.

44d) "Fluturim vijues" nënkupton regjistrimin në kohë reale të mesazheve të nisjes dhe mbërritjes nga personeli operacional për të siguruar mbarëvajtjen e fluturimit dhe nëse ka mbërritur në aerodromin e destinacionit ose në një aerodrom alternativ;

44e) "Monitorimi i fluturimeve" nënkupton në përputhje me kërkesat e përcaktuara për fluturimet nënkupton, në vijim:

a) monitorimin operacional të fluturimeve nga personeli i kontrollit operacional të kualifikuar që nga nisja dhe për të gjitha fazat e fluturimit;

b) komunikimin e të gjithë informacioneve të disponueshëm dhe përkatëse të sigurisë ndërmjet personelit të kontrollit operacional në terren dhe ekuipazhit të fluturimit; dhe

c) ndihmën kritike për ekuipazhin e fluturimit në rast emergjence gjatë fluturimit ose për çështje sigurie, ose që vjen si kërkesë e ekuipazhit të fluturimit.

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

a) në rastin e aeroplanëve: një simulator i plotë fluturimi (FFS), një pajisje trajnimi fluturimi (FTD), një trajnues për procedurat e fluturimit dhe lundrimit (FNPT) ose një pajisje trajnimi për instrumentet bazë (BITD);

b) në rastin e helikopterëve: një simulator i plotë fluturimi (FFS), një pajisje trajnimi fluturimi (FTD) ose një trajnues për procedurat e fluturimit dhe lundrimet (FNPT).

45a) "Koha e fluturimit" nënkupton:

a) për aeroplanët, kohën e plotë kur një aeroplan lëviz për herë të parë që nga momenti i ngritjes deri në momentin kur aeroplani përfundon fluturimin;

b) për helikopterët, kohën e plotë kur një helikopter, që nga momentit kur helikat e helikopterit fillojnë të rrotullohen për qëllim ngritjeje deri në momentin kur aeroplani përfundon fluturimin dhe helikat ndalojnë;

45b) "Vrojtimi i fluturimeve" nënkupton, përveç të gjithë elementëve të përcaktuar për "monitorimin e fluturimit", gjurmimin aktiv të fluturimeve nga personeli i kontrollit operacional të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme gjatë të gjitha fazave të fluturimit për të siguruar që fluturimi po ndjek rrugën e përcaktuar pa devijime, ose vonesa të paplanifikuara.

46) "Sistemi i uljes GBAS (GLS)" nënkupton një afrimi për ulje që përdor informacionin e sistemit satelitor global të lundrimit të bazuar në tokë (GNSS/GBAS) për të siguruar udhëzime për avionin të bazuara në pozicionin anësor (majtas-djathtas) dhe vertikal (lart-poshtë) të tij GNSS. Ky sistem përdor referenca gjeometrike të lartësisë për shmangiet në afrimin final.

46a) "Lëvizje xhiruese (*go-around*)" nënkupton kalimin nga një operim afrimi në një ngjitje të stabilizuar. Kjo përfshin manovrat e kryera në ose mbi MDA/H ose DA/H, ose nën DA/H (ulje të penguara).

47) "Personeli i shërbimit emergjent në tokë" nënkupton çdo personel të shërbimit emergjent në tokë (si policët, zjarrfikësit etj.) të përfshirë në shërbimet mjekësore emergjente me helikopter (HEMS) dhe detyrat e të cilëve janë të çdo lloji, në lidhje me operimin e helikopterit.

48) "Bllokimi i avionit në tokë" nënkupton ndalimin e një avioni për t'u ngritur dhe marrjen e hapave të tillë të nevojshme për ta mbajtur atë në tokë.

49) "Sistemi i ekranit ballor për fazën e uljes (HUDLS)" nënkupton sistemin total ajror i cili i ofron udhëzime pilotit me anë të një ekrani ballor i cili i mundëson pilotit të kontrollojë avionin ose të monitorojë autopilotin gjatë ngritjes (nëse është e aplikueshme), afrimit ose uljes (dhe qarkullimin nëse është e aplikueshme), ose lëvizjeve xhiruese (*go-around*). Përfshihen të gjithë sensorët, kompjuterët, furnizuesit e energjisë elektrike, treguesit dhe komandat.

50) "Anëtar ekuipazhi për operime ngritëse me pesha të varura nga jashtë me helikopter (HHO)" nënkupton një anëtar ekuipazhi teknik, i cili kryen detyrat e caktuara, në lidhje me operimin ngritës.

51) "Platformë helikopteri/heliport", nënkupton një FATO e cila gjendet në një strukturë detare ose lundruese.

52) "Anëtar ekuipazhi HEMS' nënkupton një anëtar teknik ekuipazhi, i cili është caktuar në një fluturim HEMS, për qëllime të dhënies së ndihmës mjeksore çdo personi në nevojë, në bordin e helikopterit dhe i cili ndihmon pilotin gjatë misionit.

53) "Fluturim HEMS" nënkupton një fluturim me një helikopter që operon me një miratim HEMS, në të cilin është thelbësor transporti i menjëhershëm dhe i shpejtë dhe qëllimi i të cilit është një nga sa vijon:

a) për të lehtësuar ndihmën mjekësore urgjente duke mbajtur në bord një ose më shumë nga sa vijon:

i) personel mjekësor;

ii) furnizime mjekësore (pajisje, gjak, organe, barna);

iii) persona të sëmurë ose të lënduar dhe persona të tjerë të përfshirë drejtpërdrejt;

b) për të kryer një operim ku një person përballet me një rrezik të afërt ose të pritshëm shëndetësor të paraqitur nga mjedisi dhe plotësohet një nga kushtet e mëposhtme:

i) ai person ka nevojë të shpëtohet ose të pajiset me furnizime;

ii) personat, kafshët ose pajisjet duhet të transportohen në dhe nga vendi i operimit HEMS.

53a) "Operimet HEMS HEC" nënkupton operimet ajrore dhe tokësore me qëllim të transportimit të një ose më shumë personave si ngarkesë e jashtme njerëzore (HEC) brenda një fluturimi HEMS.

54) "Baza operative HEMS" nënkupton një aerodrom në të cilin anëtarët e ekuipazhit dhe helikopteri HEMS mund të qëndrojnë në gatishmëri për operimet HEMS.

55) "Vend për operime HEMS" nënkupton një vend të zgjedhur nga komandanti gjatë një fluturimi HEMS për një operim HEMS HEC ose për ulje apo ngritje.

56) "Fluturim HHO" nënkupton një fluturim nga një helikopter që operon nën një miratim HHO, qëllimi i të cilit është të kryejë transferimin e personave dhe/ose ngarkesës nëpërmjet një ganxhe të varur.

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

58) "Pasagjer HHO" nënkupton një person i cili transferohet nëpërmjet një ganxheje helikopteri.

59) "Baza HHO" nënkupton një zonë të specifikuar në të cilën një helikopter kryen transferim të

ngarkesave të varura.

60) "Koha e pritjes (HoT)" nënkupton përafërsisht kohen e parashikuar që lëngu kundër ngrirjes do të ndalojë formimin e akullit dhe ngrirjes dhe akumulimin e dëborës në sipërfaqet e mbrojtura të një aeroplani.

61) "Ambient i papërshtatshëm" nënkupton:

a) një ambient në të cilin:

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

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

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

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

b) në çdo rast, zonat e mëposhtme:

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

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

61a) "Ndërveprimi njerimakinë (HMI)" do të thotë një komponent i pajisjeve të caktuara të cilat janë në gjendje të trajtojnë ndërveprimet njerimakinë. Ndërveprimi përbëhet nga pajisje dhe programe kompjuterike që lejojnë futjen e të dhënave të përdoruesve për t'u interpretuar dhe për t'u përpunuar nga makinat ose sistemet të cilat, nga ana tjetër, i japin përdoruesit rezultatet e kërkuara;

61b) "Udhëzim në ndenjëse" nënkupton një teknikë të përdorur në fazën e trajnimit të manovrave ose fazën e trajnimit të bazuar në skenar, ku instruktorët mund të:

a) sigurojnë instruksione të thjeshta për një pilot; ose

b) kryejnë ushtrime të paracaktuara duke vepruar, në një ndenjëse piloti, si pilot fluturues (PF) ose pilot vëzhgues (PM), për:

1) demonstrimin e teknikave; dhe / ose

2) nxitjes së pilotit tjetër për të ndërhyrë ose ndërvepruar;

61c) "Pajtueshmëria e instruktorit" nënkupton qëndrueshmëri ose stabilitet i rezultateve (pikëve të vlerësimit) ndërmjet instruktorëve të ndryshëm të EBT, që jep një rezultat (ose rezultate) duke treguar se sa shumë homogjenitet, ose konsensus, ka në kategorizimet e dhëna nga instruktorët (kategorizuesit);

61d) "Operim i afrimit me instrument" nënkupton përdorimin e instrumenteve në fazën e afrimit ose uljes së avionit për udhëzimin e lundrimit bazuar në një procedurë afrimi me instrument (IAP). Ekzistojnë dy metoda për ekzekutimin e operacioneve të afrimit me instrument:

a) një operim afrimi me instrument dydimensional (2D), që përdor vetëm udhëzime të lundrimit anësor; dhe

b) një operim afrimi me instrument tredimensional (3D), që përdor udhëzime lundrimi anësore dhe vertikale;

61e) "Procedura e afrimit me instrumente (IAP)" nënkupton një seri manovrash të paracaktuara që i referohen instrumenteve të fluturimit që shërbejnë si mbrojtje e posaçme nga pengesat nga pika fillestare e afrimit, kur është e zbatueshme, ose nga fillimi i një rruge të përcaktuar mbërritjeje deri në pikën nga e cila një ulje mund të përfundojë ose, nëse një ulje nuk përfundon në pozicionin në të cilin zbatohen kriteret e largimit të pengesave të mbajtjes ose gjatë rrugës. IAP klasifikohen si më poshtë:

a) procedura e afrimit jopreciz (NPA), që nënkupton një IAP të projektuar për operimet e afrimit me instrument 2D të tipit A;

b) procedura e afrimit me drejtim vertikal (APV) nënkupton një IAP lundrimi të bazuar në performancë (PBN) i projektuar për operimet e afrimit me instrument 3D të tipit A;

c) procedura e afrimit preciz (PA) nënkupton një IAP të bazuar në sistemet e lundrimit të

projektuar për operimet e afrimit me instrument 3D të tipit A ose B.

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

62a) "Distanca e uljes në kohën e mbërritjes (LDTA)" nënkupton një distancë uljeje që është e arritshme në operacionet normale bazuar në të dhënat e performancës së uljes dhe procedurat shoqëruese të përcaktuara për kushtet mbizotëruese në kohën e uljes.

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

64) "Aeroplan tokësor/*landplane*" nënkupton një avion i cili është i projektuar për t'u ngritur dhe për t'u ulur në tokë, ku përfshihen dhe avionët amfib që operohen për t'u ulur dhe ngritur në tokë.

64a) "Skenari i fluturimit i orientuar nga linja" do të thotë vlerësimi dhe trajnimi që përfshin një simulim real të misionit të plotë 'në kohë reale', të skenarëve që janë përfaqësues të operimeve të linjës.

64b) "Kontroll linje" nënkupton një kontroll të kryer nga operatori dhe i përfunduar nga piloti ose anëtari teknik i ekuipazhit që demonstron kompetencë në kryerjen e operacioneve normale të linjës të përshkruara në manualin e operimeve.

65) "Operime lokale me helikopter (LHO)" nënkupton operimet e transportit ajror tregtar të helikopterëve në masën maksimale të certifikuar për ngritje (MCTOM) mbi 3 175 kg dhe një konfigurim maksimal operacional të ndenjëseve të pasagjerëve (MOPSC) prej nëntë ose më pak, gjatë ditës, mbi rrugët që lundrohen duke iu referuar shenjave vizuale në tokë, të kryera brenda një zone gjeografike lokale dhe të specifikuar në manualin e operimeve.

66) "Operime me shikueshmëri të ulët (LVO)" nënkupton operacionet e afrimit ose ngritjes në një pistë me rreze vizuale të pistës më pak se 550 m ose me një lartësi të vendosur, më të vogël se 200 ft.

(67) "Ngritje me shikueshmëri të ulët (LVTO)" nënkupton një ngritje me një RVR më të vogël se 550 m.

68a) "Fluturim për kontroll mirëmbajtjeje ('MCF')" nënkupton fluturimin e një avioni me certifikatë të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ose me leje fluturimi, i cili kryhet për të identifikuar dhe zgjidhur problemet ose për të kontrolluar funksionimin e një ose më shumë sistemeve, pjesëve ose pajisjeve pas mirëmbajtjes, në rastet kur funksionimi i sistemeve, pjesëve ose pajisjeve nuk mund të përcaktohet gjatë kontrolleve në tokë dhe i cili kryhet në ndonjë nga situatat e mëposhtme:

a) siç kërkohet nga manuali i mirëmbajtjes së avionit ("AMM")ose çdo e dhënë tjetër për mirëmbajtjen e marrë nga mbajtësi i miratimit të projektit i cili është përgjegjës për vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore të avionit;

b) pas kryerjes së mirëmbajtjes, siç kërkohet nga operatori apo propozohet nga organizata përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit;

c) siç kërkohet nga organizata e mirëmbajtjes, për verifikimin e riparimit me sukses të defektit;

d) për të asistuar në izolimin e defektit apo në riparimin e tij;

68b) "Faza e trajnimit të manovrave" nënkupton një fazë të një moduli EBT gjatë së cilës, sipas gjenerimit të avionit, ekuipazhet kanë kohë për të praktikuar dhe përmirësuar performancën në ushtrime kryesisht të bazuara në aftësi psikomotore duke arritur një trajektore të përshkruar të fluturimit, apo duke performuar një ngjarje të caktuar sipas një rezultati të parashikuar;

68c) "Program i përzier EBT" nënkupton programin e trajnimit dhe kontrollit periodik të një operatori sipas ORO.FC.230, një pjesë e së cilës i dedikohet aplikimit të EBT por që nuk

zëvendëson kontrollet e aftësive siç parashikohen në shtojcën 9 të aneksit I (Pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil".

69) "Konfigurimi maksimal operues i ndenjëseve të pasagjerëve (MOPSC)" nënkupton kapacitetin maksimal të ndenjëseve të pasagjerëve të një avioni, përjashtuar ndenjëset e ekuipazhit, të vendosura për qëllime operimi dhe të specifikuara në manualin e operimeve. Duke marrë si bazë konfigurimin maksimal të ndenjëseve të pasagjerëve të vendosura gjatë procesit të certifikimit për certifikatën e tipit (TC), certifikatën shtesë të tipit (STC) ose të ndryshimeve të TC-së apo STC-së, sipas rastit për avionin, MOPSC-ja mund të vendosë një numër të barabartë ose më të ulët ndenjësesh, në varësi të kufizimeve operuese.

70) "Pasagjer mjekësor" do të thotë një person mjekësor i transportuar në helikopter gjatë një fluturimi HEMS, duke përfshirë, por pa u kufizuar te mjekët, infermierët dhe ndihmësit e mjekëve;

70a) "Gjendje e dështimit minimal" do të thotë një gjendje e humbjes së aftësisë së përkohshme që nuk do të reduktonte ndjeshëm sigurinë e avionit dhe që përfshin veprime të ekuipazhit të fluturimit, që janë mjaftueshëm brenda mundësive të tyre;

70b) "Keqpërdorimi i substancave" nënkupton përdorimin e një ose më shumë substancave psikoaktive nga ekuipazhi i fluturimit, anëtarët e ekuipazhit të kabinës dhe personeli tjetër i ndjeshëm ndaj sigurisë në operim, në mënyrë që:

a) përbën një rrezik të drejtpërdrejtë për përdoruesit ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve; dhe/ose

b) shkakton ose përkeqëson një problem ose çrregullim profesional, social, mendor ose fizik;

70c) "Distanca minimale vertikale nga niveli i detit (*altitude*), e zbritjes (MDA) ose distanca vertikale nga sipërfaqja e tokës minimale e zbritjes (MDH) nënkupton distancë vertikale nga niveli i detit ose nga toka, të specifikuar, në një operacion afrimi me instrument 2D ose operacion afrimi rrethor nën të cilin zbritja nuk duhet të bëhet pa referencën e kërkuar vizuale.

71) "Natë" nënkupton periudhën midis fundit të muzgut të mbrëmjes dhe fillimit të mëngjesit ose një periudhë midis perëndimit dhe lindjes së diellit, ashtu siç mund të përshkruhet nga AAC-ja, siç përkufizohet nga Republika e Shqipërisë.

72) "Dylbi shikimi natën (NVG)" nënkupton një pajisje, të montueshme në helmetën e fluturimit/kokë për përmirësimin e qartësisë së dritës, e cila përforcon aftësinë e shikimit për të parë natën.

73) "Sistem me pamje për shikim natën (NVIS)" nënkupton integrimin e të gjitha elementeve të kërkuara për të përdorur në mënyrë të efektshme dhe të sigurt NVG gjatë operimit të një helikopterit. Sistemi përfshin minimalisht NVG, ndriçimin e NVIS-së, përbërësit e helikopterit, trajnimet dhe vazhdueshmërinë e vlefshmërisë.

74) "Ambient i përshtatshëm" nënkupton një ambient në të cilin:

a) mund të kryhet një ulje e detyruar;

b) personat në bordin e helikopterit mund të mbrohen nga elementet atmosferike; dhe

c) sigurohet shërbim i vazhdueshëm i kërkim-shpëtimit.

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

75) "Anëtar ekuipazhi NVIS' nënkupton anëtarin e ekuipazhit teknik të caktuar në një fluturim NVIS.

76) "Fluturim NVIS' nënkupton një fluturim nën kushte meteorologjike vizuale natën (VMC) me përdorim të NGV-së nga ekuipazhi në një helikopter që operon nën në miratim NVIS.

76a) "Distanca vertikale nga niveli i detit (*altitude*) e pastër nga pengesat (OCA) ose distanca vertikale nga sipërfaqja e tokës e lirë nga pengesat (OCH)" nënkupton lartësinë ose gjatësinë më të

ulët mbi lartësinë përkatëse të pragut të pistës ose të lartësisë së aerodromit, e përdorur në përputhje me kriteret e duhura të pastrimit të pengesave.

77) "Operime në det të hapur' nënkupton operime të cilat në mënyrë rutinë kryejnë një pjesë thelbësore të fluturimit mbi zona detare ose në vendndodhje larg bregut të detit.

77a) "Vendndodhja në det të hapur" nënkupton një strukturë e destinuar për t'u përdorur për operime helikopterësh në një strukturë fikse ose lundruese në det të hapur ose në një anije;

77b) "Zonë e detit të hapur" nënkupton zonën e ujit në drejtim të vijës bregdetare.

78) "Bazë për operime" nënkupton një vend, përveç aerodromit, i zgjedhur nga operatori ose piloti në komandë/komandanti për ulje, ngritje dhe/ose operime me ngarkesa të jashtme.

79) "Operime në klasin e performancës 1" nënkupton një operim, që, në rast të fikjes së një motori kritik, helikopteri është në gjendje të ulet brenda distancës së disponueshme të ngritjes së dështuar ose mund të vazhdojë në mënyrë të sigurt fluturimin për një zonë të përshtatshme, në varësi të kohës kur ndodh fikja e motorit.

80) "Operimi në klasën e performancës 2" nënkupton një operim që, në rast të fikjes së motorit kritik, perdormanca është në dispozicion për të bërë të mundur që helikopteri të vazhdojë fluturimin në mënyrë të sigurt, përveç kur fikja ndodh herët gjatë manovrimit të ngritjes ose vonë në manovrimin e uljes, rast në të cilin mund të kërkohet ulje e detyruar.

81) "Operime në klasin e performancës 3" nënkupton një operim që, në rast të fikjes së një motori në çdo kohë gjatë fluturimit, që një ulje e detyruar mund të kërkohet në një helikopter me shumë motorë dhe do të kërkohet në një helikopter me një motor.

82) "Kontroll operimi" nënkupton përgjegjësinë për fillimin, vazhdimin, përfundimin dhe devijimin e një fluturimi në interes të sigurisë teknike.

81a) "Kredit operativ" nënkupton një kredit për operimet me një avion të avancuar, që mundëson nivel më të ulët nga niveli i minimumit të operimit të aerodromit që mund të ishte përcaktuar normalisht nga operatori për një avion bazik, bazuar në performancën e sistemeve të avancuara të avionëve që përdorin infrastrukturën e jashtme të disponueshme. Minimumet më të ulëta të operimit mund të përfshijnë një lartësi më të ulët vendimi (*altitude/height*) ose largësi (*altitude/height*) minimale të zbritjes, kërkesa të reduktuara për shikueshmëri ose lehtësira të reduktuara në tokë ose një kombinim i tyre.

82) Kontroll i aftësive të operatorit" nënkupton një kontroll i kryer nga operatori dhe i përfunduar nga piloti, dhe anëtarët e ekuipazhit teknik për të demonstruar kompetencë në kryerjen e procedurave normale, jonormale dhe emergjente.

83) "Aeroplanë të klasit të performancës A" nënkupton aeroplanë me shumë motorë turbo-helikë me një MOPSC prej më shumë se 9 pasagjerësh ose një peshë maksimale ngritjeje që i kalon 5700 kg, dhe të gjithë aeroplanët me shumë motorë turbo-reaktorë.

84) "Aeroplanë të klasës B të performancës" nënkupton aeroplanët me helikë me një MOPSC prej 9 pasagjerësh ose më pak dhe një peshë maksimale ngritjeje prej 5700 kg ose më pak.

85) "Aeroplanë të klasit të performancës C" nënkupton aeroplanët me motorë me pistona me një MOPSC prej më shumë se 9 pasagjerësh ose një peshë maksimale ngritjeje që i kalon 5700 kg.

85a) "Sistemi i pajisjeve për transportin e personelit (PCDS)" nënkupton një sistem që përfshin një ose më shumë pajisje që ose janë lidhur me një çengel ngarkesash, ose të montuar në strukturën/skeletin e rotorkraftit gjatë ngarkesave të jashtme me njerëz (HEC) ose operacioneve të ngritjes së helikopterëve (HHO). Pajisjet kanë aftësinë strukturore dhe karakteristikat e nevojshme për të transportuar gjëra nga jashtë helikopterit, p.sh., një lidhje rripi për sigurinë e jetës me ose pa një lëshim të shpejtë dhe rrip me një unazë lidhëse, një shportë të ngurtë ose një kafaz;

85b) "Sistem i thjeshtë pajisjesh për transportin e personelit ('PCDS' i thjeshtë)" nënkupton një PCDS që përmbush kushtet e mëposhtme:

a) standardet e harmonizuara sipas vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 674, datë 10.11.2021 "Për miratimin e rregullit teknik 'Për pajisjet mbrojtëse personale (PMP) dhe përcaktimin e listës së standardeve të harmonizuara'" transpozim i rregullores (BE) 2016/425 mbi pajisjet mbrojtëse personale dhe që shfuqizon direktivën e Këshillit 89/686 të KE-së direktivës KE 2006/42/KE për makineritë dhe që ndryshon direktivën 95/16 të KE-së;

b) është projektuar për të mbartur jo më shumë se një person (për shembull, operatorin për mbajtjen e ngarkesave, specialistin e operimeve apo fotografin) brenda në kabinë, ose jo më shumë se dy persona jashtë kabinës;

c) nuk është strukturë e ngurtë si kafaz, platformë apo kosh.

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

86a) "EFB portativ" do të thotë një platformë pritëse portative EFB, e përdorur në kuvertën e fluturimit, e cila nuk është pjesë e konfiguracionit të avionit të certifikuar.

86b) "Pajisja elektronike portative (PED)" do të thotë çdo lloj pajisjeje elektronike, zakonisht, por pa u kufizuar në elektronikën e konsumit, të sjellë në bordin e avionit nga anëtarë të ekuipazhit, pasagjerëve ose si pjesë e ngarkesës, që nuk është përfshirë në konfigurimin e avionit të certifikuar. Ai përfshin të gjitha pajisjet që janë në gjendje të konsumojnë energji elektrike. Energjia elektrike mund të sigurohet nga burime të brendshme, të tilla si bateritë (të kërkueshme ose jo të rikarikueshme) ose pajisjet mund të lidhen, gjithashtu, me burime të veçanta të energjisë në avion.

87) "Vendi kryesor i biznesit" nënkupton zyrat kryesore ose ato të regjistruara të organizatës, brenda të cilave ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operues i veprimtarive të referuara në këtë rregullore.

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

88a) "I aftë" nënkupton të kesh demonstruar aftësitë, njohuritë dhe qëndrimet e nevojshme që kërkohen për të kryer çdo detyrë të përcaktuar në përputhje me standardin e përshkruar.

88b) "Substancat psikoaktive" nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, qetësuesit dhe hipnotikët, kokainën, psikostimulantët e tjerë, halucinogenët dhe tretësit e paqëndrueshëm, me përjashtim të kafeinës dhe duhanit;

89) "Vend i interesit publik (PIS)" nënkupton një vend ekskluzivisht për operime në interes të publikut.

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

91) "Interval korrigjimi" nënkupton një kufizim në kohëzgjatjen e operimeve me një pajisje jofunksionale.

92) "Distanca e disponueshme për ngritje të dështuar (RTODAH)" nënkupton gjatësinë e zonës së afrimit final dhe të ngritjes së deklaruar si e disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterët që operojnë në klasin 1 të performancës për të përfunduar një ndalim të ngritjes.

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

93a) "Specifikim i performancës së kërkuar në lundrim (RNP)" nënkupton një specifikim në lundrim për operimet PBN, që përfshin edhe një kërkesë për monitorimin dhe njoftimin në bord të performancës së lundrimit ajror.

93b) " Rregullat e ajrit" do të thotë rregullat e vendosura në urdhrin e ministrit nr. 327, datë 29.8.2019 "Për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror", dhe çdo përditësimi të tij në fuqi, që përafron rregulloren (BE) Nr. 923/2012, apo ndryshimet e saj.

93c) "Raporti i gjendjes së pistës (RCR)" nënkupton një raport gjithëpërfshirës të standardizuar në lidhje me kushtet e sipërfaqes së pistës dhe ndikimin e tyre në performancën e uljes dhe ngritjes së avionit, të përshkruar me anë të kodit të kushteve të pistës.

94) "Distanca e shikimit të pistës (RVR)" nënkupton distancën në të cilën piloti i një avioni në vijën qendrore të pistës mund të shohë shenjat në sipërfaqe të saj ose dritat që kufizojnë pistën apo dritat që identifikojnë vijën qendrore të saj.

94a) "Ulje e sigurt" nënkupton, në kontekstin e politikës së karburantit/energjisë ose skemave të karburantit/energjisë, një ulje në një aerodrom të përshtatshëm ose në një vend operimi me jo më pak karburant/energji rezervë përfundimtare të mbetur.

95) "Ulje e detyruar e sigurt" nënkupton një ulje të pashmangshme në tokë ose në det pa pasoja dëmtimi të personave në bord ose në tokë.

95a) "Personel i ndjeshëm për sigurinë teknike" nënkupton personat që mund të rrezikojnë sigurinë e aviacionit, nëse kryejnë detyrat dhe funksionet e tyre, në mënyrë të paligjshme, duke përfshirë ekuipazhin e fluturimit dhe anëtarët e ekuipazhit të kabinës, personelin e mirëmbajtjes së avionëve dhe kontrollorët e trafikut ajror.

95b) "Faza e trajnimit e bazuar në skenar" nënkupton një fazë të një moduli EBT, e cila përqendrohet në zhvillimin e kompetencave, në mënyrë që piloti të trajnohet në mënyrë që të zbusë rreziqet më kritike të identifikuara për gjenerimin e avionit. Ai duhet të përfshijë menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve specifike të operatorit në një mjedis të orientuar të linjës në kohë reale.

96) "Hidroplan" nënkupton një avion me krahë fiks i cili është i projektuar për t'u ngritur dhe për t'u ulur në ujë ku përfshihen dhe amfibet që përdoren si të tillë.

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

97a) "Pistë e përgatitur posaçërisht për stinën e dimrit" nënkupton një pistë me një sipërfaqe të thatë të ngrirë me borë ose akull të ngjeshur i cili është trajtuar me rërë ose zhavorr ose mekanikisht për të përmirësuar fërkimin në pistë;

98) "Fluturim special VFR" nënkupton një fluturim në kushte vizuale (VFR) pa kontroll trafiku ajror për të operuar brenda një zone kontrolli të kushteve meteorologjike nën VMC-në.

99) "Afrim i stabilizuar (SAp)" nënkupton një afrim që kryhet në një mënyrë të kontrolluar dhe të përshtatshme në terma të konfigurimit, energjisë dhe kontrollit të trajektores së fluturimit nga një pikë ose lartësi (*altitude/height*) e paracaktuar deri në një pikë 50 ft mbi kufirin e uljes në pistë ose mbi pikën ku mund të kryhet fillimi i rrafshimit të avionit nëse kjo pikë është më lart.

99a) "Ambienti steril i ekuipazhit të fluturimit" nënkupton çdo periudhë kohore kur anëtarët e ekuipazhit të fluturimit nuk janë të shqetësuar ose të shpërqendruar, përveç rasteve kritike për funksionimin e sigurt të avionit ose sigurinë e banorëve të zonës mbi të cilët po fluturohet.

100) "Aerodrom alternativ për ngritje" nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin mund të ulet një avion nëse kjo do të jetë e nevojshme menjëherë pas ngritjes dhe nëse nuk është e mundur të përdoret aerodromi i nisjes.

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

102) "Distanca e disponueshme për ngritje (TODA)", në rastin e aeroplanëve, nënkupton gjatësinë disponueshme për vrullin e ngritjes , plus gjatësinë e brezit të butë të pistës, nëse është e disponueshme.

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

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

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

106) "Masa e ngritjes" nënkupton masën përfshirë çdo pajisje dhe çdo person në bord në fillim të ngritjes për helikopterët dhe të vrapimit për ngritje për aeroplanët.

107) "Distanca e disponueshme për vrullin e ngritjes (TORA)" nënkupton gjatësinë e pistës që deklarohet e disponueshme nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme për vrullin në tokë të aeroplanit që ngrihet.

107a) "Specialist detyrash" do të thotë një person i caktuar nga operatori ose një palë e tretë, ose që vepron si ndërmarrje, i cili kryen detyra në terren të lidhura drejtpërdrejtë me një detyrë të specializuar ose kryen detyra të specializuara në bord ose nga avioni;

108) "Anëtar ekuipazhi teknik" nënkupton një anëtar ekuipazhi në operime të transportit ajror tregtar HEMS, HEMS HEC, HHO ose NVIS, përveç një anëtari të ekuipazhit të fluturimit ose kabinës i caktuar nga operatori për detyra në avion ose në tokë me qëllim të ndihmojë pilotin gjatë operimeve HEMS, HEMS HEC, HHO, ose NVIS, të cilat mund të kërkojnë vënie në funksion të pajisjeve speciale në bord.

109) "Instruksione teknike (TI)" nënkupton botimin më të fundit në fuqi të "Instruksioneve teknike për transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri", përfshirë shtesat dhe çdo shtesë tjetër, të miratuara dhe publikuara nga ICAO-ja.

110) "Ngarkesa e trafikut" nënkupton masën totale të pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave të transportit dhe mjeteve të specializuara dhe duke përfshirë çdo material të rëndë.

110a) "Aplikimi EFB i tipit A" nënkupton një aplikim EFB, keqfunksionimi ose keqpërdorimi i të cilit nuk ka efekt në sigurinë teknike.

110b) "Aplikimi EFB i tipit B" nënkupton një aplikim EFB:

a) funksionim i keq ose keqpërdorimi i të cilit klasifikohet si kusht i funksionimit minimal ose më pak; dhe

b) i cili as nuk zëvendëson as kopjon ndonjë sistem apo funksion të kërkuar nga rregulloret e vlefshmërisë ajrore, nga kërkesat e hapësirës ajrore ose rregullat operuese.

110c) "Trajnim për aftësi' nënkupton trajnimin e projektuar për arritjen e objektivave të fazës së fundit të performancës, dhe ofrimin e sigurisë së plotë që individi i trajnuar të jetë i aftë të kryejë vazhdimisht detyra specifike në mënyrë të sigurt dhe efektive;

110d) "Operimi i afrimit me instrument i tipit A" nënkupton një operim afrimi me instrument me një MDH ose një DH në ose mbi 250 ft;

110e) "Operim i afrimit me instrumente i tipit B" nënkupton një operim me një DH nën 250 ft. Operimet e afrimit me instrumente të tipit B kategorizohen si:

a) kategoria I (CAT I): një DH jo më e ulët se 200 ft dhe me një shikueshmëri jo më pak se 800 m dhe një RVR jo më pak se 550 m;

b) kategoria II (CAT II): një DH më e ulët se 200 ft, por jo më e ulët se 100 ft, dhe me një RVR jo më pak se 300 m;

c) kategoria III (CAT III): një DH më e ulët se 100 ft ose pa DH, dhe me një RVR më pak se 300 m ose pa kufizim në RVR.

111) "Fluturim pa ndihmën e NVIS-së" nënkupton në rastin e operimeve NVIS, atë pjesë të një fluturimi në kushte vizuale (VFR) të kryer natën kur një anëtar ekuipazhi nuk përdor NVG-në.

112) "Sipërmarrës" nënkupton çdo person specialist ose ligjor, qoftë përfitues apo jo ose çdo anëtar zyrtar i bordit qoftë me personalitetin e vet ose jo.

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

114) "V_{EF}" nënkupton shpejtësinë në të cilën motori kritik presupozohet të fiket gjatë ngritjes.

114a) "Shikueshmëria (VIS)" nënkupton shikueshmërinë për qëllime aeronautike, dhe që është më e madhe se:

a) distanca më e madhe nga e cila një objekt i zi me dimensione të përshtatshme, që ndodhet pranë tokës, mund të shihet dhe të njihet kur vëzhgohet kundrejt një sfondi të ndriçuar; dhe

b) distanca më të madhe nga e cila mund të shihen dhe të identifikohen dritat në afërsinë e 1000 cd kundrejt një sfondi të pandriçuar.

115) "Operim i afrimit vizual" nënkupton një operim afrimi i një fluturimi IFR, kur një pjesë ose të gjitha pjesët e një IAP nuk është (janë) përfunduar dhe kur operacioni i afrimit është ekzekutuar me referencë vizuale ndaj terrenit.

116) "Aerodrom me kushte të lejueshme moti" nënkupton një aerodrom adekuat ku, për kohën e parashikuar të përdorimit, raportet ose parashikimet meteorologjike, ose çdo kombinim i tyre, tregojnë se kushtet meteorologjike janë në ose mbi minimumin e kërkuar të funksionimit së aerodromit, si dhe raportet e gjendjes së sipërfaqes së pistës tregojnë se mund të bëhet e mundur një ulje e sigurt.

117) "Marrëveshja e qirasë së njomë" nënkupton një marrëveshje:

- në rastin e operimeve të CAT-it, ndërmjet transportuesve ajrorë, sipas së cilës avioni operohet nën AOC-në e qiradhënësit; ose

- në rastin e operimeve tregtare të ndryshme nga ato të CAT-it, midis operatorëve, në bazë të të cilave avioni operon nën përgjegjësinë e qiradhënësit.

118) "Pistë e lagur" nënkupton një pistë, sipërfaqja e së cilës është e mbuluar me lagështi të dukshme ose ujë deri në 3 mm thellësi brenda zonës që synohet të përdoret.

119) "Aeroplan kompleks me motor", do të thotë:

a) një aeroplan:

- me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes që tejkalon 5 700 kg; ose

- i certifikuar për një konfigurim maksimal të ndenjëseve të pasagjerëve më shumë se nëntëmbëdhjetë; ose

- i certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh; ose

- i pajisur me motor(ë) turbojet ose më shumë se një motor turbo-prop (turbohelikë); ose

b) një helikopter i certifikuar:

i) për një masë maksimale ngritjeje që tejkalon 3 175 kg; ose

ii) për një konfigurim maksimal të ndenjëseve të pasagjerëve prej më shumë se nëntë; ose

iii) për operim me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh; ose

c) një avion me rotor me anim.

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

ARO.GEN.005 Qëllimi

Ky aneks përcakton kërkesat për sistemin e administrimit dhe të menaxhimit, që do të plotësohen nga AAC-ja, për zbatimin dhe zbatueshmërinë e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullat zbatuese të saj, në lidhje me operimet ajrore të Aviacionit Civil.

NËNPJESA GEN. KËRKESAT E PËRGJITHSHME

Seksioni 1. Të përgjithshme

ARO.GEN.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes

AAC-ja duhet të mundësojë të gjitha aktet normative, standardet, rregullat teknike, publikimet dhe dokumentet për personelin përkatës, në mënyrë që të lejojë ata të kryejnë detyrat dhe të përmbushin përgjegjësitë e tyre.

ARO.GEN.120 Mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë

a) Agjencia zhvillon mjete të pranueshme të përputhshmërisë (AMC), që mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me rregulloren evropiane (EU) nr. 1139/2018, transpozuar në legjislacionin kombëtar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe aktet deleguese apo zbatuese të saj. AAC-ja do të përdorë AMC-të e zhvilluara nga Agjencia duke i pranuar ato.

b) Mjetet alternative të pajtueshmërisë mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane (EU) nr. 1139/2018 dhe aktet deleguese apo zbatuese të saj.

c) AAC-ja do të krijojë një sistem për të vlerësuar vazhdimisht të gjitha mjetet alternative të pajtueshmërisë të përdorura nga ai ose nga organizatat dhe personat nën mbikëqyrjen e tij, në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane (EU) nr. 1139/2018 dhe aktet deleguese apo zbatuese të saj. Ky sistem përfshin procedurat për të kufizuar, revokuar ose ndryshuar mjetet alternative të përputhshmërisë, të miratuara, në rast se është provuar nga autoriteti kompetent se këto mjete alternative të përputhshmërisë nuk janë në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane (EU) nr. 1139/2018 dhe rregullat zbatuese të saj.

d) AAC-ja duhet të vlerësojë të gjitha mjetet alternative të pajtueshmërisë, të propozuara nga një organizatë në përputhje:

1) me pikën ORO.GEN.120(b) të aneksit III (Pjesa-ORO) e kësaj rregulloreje:

2) për balonat, me pikën BOP.ADD.010 të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e Balonave" sipas rregullores bazë "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane 2018/395;

duke analizuar dokumentacionin e dhënë dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, duke kryer inspektim tek organizata.

Kur AAC-ja konstaton se mjetet alternative të pajtueshmërisë janë në përputhje me rregullat zbatuese, pa vonesa të tepruara, duhet që:

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

2) kur është e zbatueshme, të marrë masa të njoftojë Agjencinë për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopjet e gjithë dokumentacionit përkatës;

3) sipas rastit, të informojë shtetet anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe për mjetet alternative të pajtueshmërisë që janë pranuar.

e) Nëse Autoriteti Aviacionit Civil përdor vetë mjete alternative të pajtueshmërisë për të arritur pajtueshmëri me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij, duhet:

1) t'i vendosë ato në dispozicion të të gjitha organizatave dhe personave nën mbikëqyrjen e tij; dhe

2) pa vonesë të marrë masa të njoftojë Agjencinë (EASA).

AAC-ja duhet t'i sigurojë Agjencisë një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të pajtueshmërisë, përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të nevojshme, si dhe një vlerësim që demonstron përmbushjen e rregullave zbatuese.

ARO.GEN.125 Informimi për Agjencinë e Bashkimit Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit

a) AAC-ja, pa vonesë, duhet të njoftojë Agjencinë, në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm me zbatimin e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

b) AAC-ja duhet t'i sigurojë Agjencisë informacione të konsiderueshme të sigurisë që vijnë nga raportimi i ngjarjeve.

c) AAC-ja do t'i sigurojë Agjencisë sa më shpejtë të jetë e mundur informacion të rëndësishëm sigurie që rrjedh nga raportet e sigurisë së informacionit që ka marrë në përputhje me pikën IS.I.OR.230 të aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të rregullores për kërkesat për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë e operimit për organizatat e lidhura me vlefshmërinë ajrore të avionit dhe aerodromet, transpozim i rregullores zbatuese të Komisionit 2023/203.

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

a) Pa cenuar urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, AAC-ja do të vërë në zbatim një sistem për mbledhjen, analizimin dhe shpërndarjen e të dhënave që lidhen me sigurinë.

b) Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë në operim të Aviacionit ka një sistem për të analizuar çdo informacion përkatës të sigurisë dhe pa vonesa të panevojshme, t'ua shpërndajë shteteve anëtare, duke përfshirë rekomandimet apo veprimet korrigjuese të marra, të nevojshme për të reaguar në mënyrë të duhur për probleme të sigurisë që përfshijnë produktet, pjesët, pajisjet, personat ose organizatat që u nënshtrohen rregullave të përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe rregullave zbatuese të tij.

c) Me të marrë informacionin e referuar në pikat (a) dhe (b), AAC-ja do të marrë masat e duhura për të adresuar problemin e sigurisë.

d) Masat e marra, sipas pikës (c), duhet t'u njoftohen menjëherë të gjithë personave ose organizatave të cilat kanë nevojë të pajtohen me to në bazë VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese të tij. AAC-ja, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe duhet të njoftojë, Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore, dhe gjithashtu për ato masa për të cilat kërkohet veprimi i kombinuar midis Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së, dhe shtetet në fjalë.

ARO.GEN.135 Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë në operim

a) AAC-ja do të zbatojë një sistem për mbledhjen, analizimin dhe shpërndarjen e duhur të informacionit në lidhje me incidentet dhe dobësitë e sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë e në operim të aviacionit që raportohen nga organizatat. Kjo do të bëhet në koordinim me çdo autoritet tjetër përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike brenda Republikës së Shqipërisë, për të rritur koordinimin dhe përputhshmërinë e skemave të raportimit.

b) Agjencia zbaton një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të rëndësishëm të sigurisë të marrë në përputhje me pikën ARO.GEN.125(c), dhe pa vonesë të panevojshme u jep Shteteve Anëtare dhe Komisionit çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprimet korrigjuese që duhen ndërmarrë, të nevojshme që ata të reagojnë në kohën e duhur ndaj një incidenti ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë e aviacionit që përfshin produkte, pjesë, pajisje të painstaluara, persona ose organizata që i nënshtrohen rregullores së BE-së 2018/1139.

c) Me marrjen e informacionit të përmendur në pikat (a) dhe (b), AAC-ja do të marrë masat e duhura për të adresuar ndikimin e mundshëm në sigurinë e aviacionit të incidentit ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit.

d) Masat e marra në përputhje me pikën (c) do t'u njoftohen menjëherë të gjithë personave ose organizatave që do t'i zbatojnë ato sipas vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren e BE-së 2018/1139. Kur është e zbatueshme, AAC-ja do t'i njoftojë gjithashtu këto masa Agjencisë dhe, kur kërkohet veprim i kombinuar, autoritetet kompetente të Shteteve të tjera Anëtare të interesuara.

Seksioni II. Menaxhimi

ARO.GEN.200 Sistemi i menaxhimit

a) AAC-ja duhet të krijojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit, që të përfshijë të paktën:

1) Politika dhe procedura të dokumentuara që përshkruajnë organizimin e tij, mënyrat dhe metodat për të arritur pajtueshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të saj. Procedurat duhet të mbahen të përditësuara dhe të shërbejnë si dokumente bazë të punës brenda Autoritetit të Aviacionit Civil, për të gjitha detyrat përkatëse;

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

3) Fasilitetet e duhura dhe akomodim në zyra për të kryer detyrat e ngarkuara;

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

5) Një person ose grup personash, si përgjegjës i fundit përpara menaxhimit të lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil, për funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë.

b) AAC-ja duhet që për çdo fushë të aktivitetit, duke përfshirë sistemin e menaxhimit, të emërojë një ose më shumë persona me përgjegjësinë e plotë për menaxhimin e detyrave përkatëse.

c) AAC-ja duhet të vendosë procedura për pjesëmarrjen në një shkëmbim të ndërsjellë të gjithë informacionit dhe ndihmës së nevojshme me autoritetet e tjera kompetente të interesuara, duke përfshirë të gjitha gjetjet e ngritura dhe veprimet e ndërmarra korrigjuese, si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe i organizatave që ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë, por të certifikuara ose të autorizuara nga, ose që kanë bërë deklaratë tek autoriteti kompetent i një shteti tjetër të ZPEA-së ose Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

d) Kur të jetë e nevojshme, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, një kopje të procedurave në lidhje me sistemin e menaxhimit dhe amendimet e tyre do të vihen në dispozicion të Agjencisë Evropiane e Sigurisë Ajrore, për qëllime të standardizimit.

e) Përveç kërkesave të përfshira në pikën (a), sistemi i menaxhimit i krijuar dhe i mirëmbajtur nga AAC-ja duhet të jetë në përputhje me aneksin I (Pjesa-IS.AR) të rregullores për kërkesat për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë e operimit për organizatat e lidhura me vlefshmërinë ajrore të avionit dhe aerodromet, transpozim i rregullores zbatuese të Komisionit 2023/203, në mënyrë që të të sigurojë menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë e aviacionit.

ARO.GEN.205 Caktimi i detyrave

a) Detyrat që lidhen me certifikimin fillestar, autorizimin e operimeve të specializuara apo mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave ose organizatave, që janë subjekt i VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" apo i ndryshimeve të tij në fuqi dhe rregullave zbatuese të tij, u caktohen, vetëm entiteteve të kualifikuara. AAC-ja duhet të garantojë:

1) Se ka ngritur një sistem për vlerësimin fillestar dhe të vazhdueshëm të entiteteve të kualifikuar, që të jenë në përputhje me shtojcën VI të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" apo ndryshimeve të tij në fuqi.

Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve duhet të dokumentohen.

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

i) detyrat që duhen kryer;

ii) deklarimet, raportet dhe regjistrat që do të ofrohen;

iii) kushtet teknike që duhet të përmbushen në kryerjen e detyrave të tilla;

iv) mbulimin e detyrave përkatëse;

v) mbrojtjen e informacionit të marrë gjatë kryerjes së detyrave të tilla.

b) Autoriteti i Aviacionit civil duhet të sigurojë se procesi i auditimit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të riskut të sigurisë, sipas ARO.GEN.200 (a)(4) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit, autorizimit dhe detyrat e mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera në emër të tij.

c) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën ORO.GEN.200A, AAC-ja mund të kërkojë t'i shpërndajë detyra subjekteve të kualifikuara në përputhje me pikën (a), ose çdo autoriteti përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike brenda Republikës së Shqipërisë. Gjatë ndarjes së detyrave, autoriteti kompetent siguron që:

1) të gjitha aspektet që lidhen me sigurinë e aviacionit koordinohen dhe merren parasysh nga subjekti i kualifikuar ose autoriteti përkatës;

2) rezultatet e aktiviteteve të certifikimit dhe mbikëqyrjes të kryera nga subjekti i kualifikuar ose autoriteti përkatës janë të integruara në dosjet e përgjithshme të certifikimit dhe mbikëqyrjes së

organizatës;

3) sistemi i tij i menaxhimit të sigurisë së informacionit i krijuar në përputhje me pikën ARO.GEN.200(e) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera në emër të tij.

ARO.GEN.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) AAC-ja duhet të ketë një sistem për të identifikuar ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij, për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e veta, siç përcaktohet në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij. Ky sistem duhet të mundësojë që AAC-ja të marrë masa sa më të përshtatshme për të siguruar se sistemi menaxhues i tij të mbetet kompetent dhe efektiv.

b) AAC-ja duhet të përditësojë sistemin e tij të menaxhimit për të reflektuar çdo ndryshim të mundshëm të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij në kohën e duhur, në mënyrë që të sigurohet zbatimi efektiv i tij.

c) Kur të jetë e nevojshme, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, AAC-ja duhet të njoftojë Agjencinë për ndryshimet që ndikojnë në mundësinë për të kryer detyrat dhe të shkarkojë përgjegjësitë e veta, siç është përcaktuar në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" të ndryshuar dhe rregullat zbatuese të tij.

ARO.GEN.220 Mbajtja e të dhënave

a) AAC-ja duhet të krijojë një sistem të përshtatshëm të mbajtjes së të dhënave i cili siguron, ruajtjen e duhur, akses dhe historik të besueshëm, të:

1) politikave dhe procedurave të dokumentuara të sistemit të menaxhimit;

2) trajnimeve, kualifikimeve dhe autorizimeve të personelit të saj;

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

4) proceseve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të organizatave të certifikuara;

4.a) procesit të autorizimit të një operimi të specializuar tregtar me rrezik të lartë dhe vazhdimit tëmbikëqyrjes së mbajtësit të autorizimit;

5) proceseve të deklarimit dhe mbikëqyrjen e vazhdueshme të organizatave të deklaruara.

6) detajeve të kurseve të trajnimit të ofruara nga organizatat e certifikuara dhe, nëse është e zbatueshme, të dhënat lidhur me FSTD-të që përdoren për trajnime të tilla;

7) mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që kryejnë aktivitete brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, por të mbikëqyrura, certifikuara ose të autorizuara nga një autoritet kompetent i një shteti tjetër të ZPEA-së ose Agjencia në bazë të dakordësisë së këtyre autoriteteve;

8) mbikëqyrjes së operimeve të avionëve të tjerë ata kompleksë, me fuqi motorike, nga operatorët jotregtarë;

9) kur është e zbatueshme, vlerësimit dhe njoftimit tek Agjencia, të mjeteve alternative të pajtueshmërisë të propozuara nga organizatat që i nënshtrohen certifikimit ose autorizimit dhe vlerësimit të mjeteve alternative të përdorura nga vetë AAC-ja;

10) gjetjet, veprimet korrigjuese dhe data e mbylljes së veprimeve;

11) masat shtrënguese të marra;

12) informacion i sigurisë në operim dhe masat ndjekëse;

13) përdorimin e dispozitave të fleksibilitetit, në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

b) AAC-ja duhet të mbajë një listë të të gjitha certifikatave të organizatave dhe autorizimet e operimeve speciale që janë lëshuar, si dhe deklarimet që janë marrë.

c) Të gjitha të dhënat duhet të mbahen për periudhën minimale, siç përcaktohen në këtë

rregullore. Në mungesë të një treguesi të tillë, të dhënat duhet të mbahen për një periudhë minimale prej pesë vjetësh sipasligjit për mbrojtjen e të dhënave.

Seksioni III. Mbikëqyrja, certifikimi dhe zbatimi

ARO.GEN.300 Mbikëqyrja

a) AAC-ja, duhet të verifikojë:

1) pajtueshmërinë me kriteret që aplikohen në organizata ose tipet e operimeve, përpara dhënies së një certifikate ose një miratimi, si të jetë e zbatueshme;

2) pajtueshmërinë e vazhdueshme me kriteret e zbatueshme të organizatave të cilat i ka certifikuar, operimet e specializuara që ka autorizuar dhe organizatat nga të cilat ka marrë një deklaratë;

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 AAC-ja, siç përkufizohet në ARO.GEN.135(c) dhe (d).

b) Ky verifikim, duhet:

1) të mbështetet me dokumentacion specifik që t'i japë udhëzime personelit përgjegjës për mbikëqyrjen e sigurisë, për kryerjen e funksioneve të tij;

2) të sigurojë për personat dhe organizatat përkatëse rezultatet e aktivitetit mbikëqyrës së sigurisë në operim;

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

4) të mundësojë për Autoritetin e Aviacionit Civil, provat e nevojshme, në rast se do të nevojitet veprim i mëtejshëm, duke përfshirë edhe masat e parashikuara nga ARO.GEN.350 dhe ARO. GEN.355.

c) Objekti i mbikëqyrjes së përcaktuar në pikat (a) dhe (b) do të marrë parasysh rezultatet e aktiviteteve mbikëqyrëse të kaluara dhe prioritetet e sigurisë.

d) Pa paragjykuar kompetencat e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe detyrimet e përcaktuara në ARO.RAMP, objekti i mbikëqyrjes së aktiviteteve të kryera në territorin e Republikës së Shqipërisë nga persona ose organizata të themeluara ose rezidente në një shtet tjetër të ZPEA-së përcaktohet mbi bazën e prioriteteve të sigurisë, si dhe aktivitetet e mbikëqyrjes në të shkuarën.

e) Kur Shqipëria të jetë shtet i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, kur aktiviteti i një personi ose organizate përfshin më shumë se një shtet të ZPEA-së ose Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore, AAC-ja përgjegjëse për mbikëqyrjen, sipas pikës (a), mund të bjerë dakord që disa detyra mbikëqyrëse të kryhen nga autoriteti kompetent i shtetit anëtar, ku zhvillohet veprimtaria ose nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore. Çdo person ose organizatë, subjekt i marrëveshjeve së tilla, duhet të jetë i informuar për ekzistencën dhe për objektin e kësaj marrëveshjeje.

f) AAC-ja duhet të mbledhë dhe të përpunojë çdo informacion që konsiderohet i dobishëm për mbikëqyrje, duke përfshirë inspektimet në vendqëndrim dhe ato pa paralajmërim.

(g) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën ORO.GEN.200A, përveç pajtueshmërisë me pikat (a) deri (f), autoriteti kompetent do të shqyrtojë çdo miratim të dhënë sipas pikës IS.I.OR.200(e) ose pikës IS.D.OR.200(e) të rregullave për kërkesat e menaxhimit të riskut të sigurisë të informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim, transpozim i rregullores së BE-së 2022/1645, pas ciklit të zbatueshëm të kontrollit të mbikëqyrjes dhe sa herë që zbatohen ndryshime në fushën e punës së organizatës.

ARO.GEN.305 Programi i mbikëqyrjes

a) AAC-ja duhet të krijojë dhe mbajë një program mbikëqyrës që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes të kërkuara nga ARO.GEN.300 dhe nga ARO.RAMP.

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

Brenda çdo cikli të planifikimit të mbikëqyrjes duhet të përfshihen:

1) auditime dhe inspektime, duke përfshirë inspektimet në vendqëndrim dhe ato pa paralajmërim; dhe

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

c) Për organizatat e certifikuara nga AAC-ja duhet të aplikohet një cikël planifikimi mbikëqyrjeje, i cili nuk duhet të kalojë një periudhë kohe prej 24 muajsh.

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

Planifikimi i ciklit mbikëqyrës mund të zgjatet në një maksimum prej 36 muajsh, nëse gjatë 24 muajve të mëparshëm AAC-ja ka vendosur, se:

1) organizata ka demonstruar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe të menaxhimit të rreziqeve përkatëse;

2) organizata ka demonstruar vazhdimisht, sipas ORO.GEN.130, se ajo ka kontroll të plotë mbi të gjitha ndryshimet;

3) kur nuk ka pasur asnjë gjetje të nivelit 1; dhe

4) të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar apo të zgjatur nga AAC-ja, siç përcaktohet në ARO.GEN.350 (d) (2).

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

d) Për organizatat që deklarojnë aktivitetin e tyre tek AAC-ja, 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.

d.1) 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 procesin e kaluar dhe aktual të pajisjes me autorizim dhe periudhën e vlefshmërisë së autorizimit.

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

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

ARO.GEN.310 Procedura e certifikimit fillestar – organizatat

a) Pas marrjes së një kërkese për lëshimin fillestar të certifikatës për një organizatë, AAC-ja duhet të verifikojë pajtueshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme. Ky verifikim mund të marrë parasysh deklarimin e përmendur në ORO.AOC.100 (b).

b) Kur arrihet në konkluzionin se organizata është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, AAC-

ja lëshon certifikatën, krijuar si në shtojcat I dhe II. Certifikata do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Privilegjet dhe synimi i aktiviteteve që organizata është miratuar për të kryer, duhet të specifikohet në kushtet e miratimit bashkëngjitur certifikatës.

c) Për të mundësuar që një organizatë të bëjë ndryshime pa nevojën e miratimit paraprak të Autoritetit të Aviacionit Civil, në pajtim me ORO.GEN.130, AAC-ja do të miratojë procedurën e dorëzuar nga organizata, që përcakton qëllimin e ndryshimeve dhe përshkruan se si do të menaxhohen dhe njoftohen këto ndryshime.

ARO.GEN.330 Ndryshimet – organizatat

a) Pas marrjes së një kërkese për ndryshim që kërkon miratim paraprak, AAC-ja do të verifikojë pajtueshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme para dhënies së miratimit.

AAC-ja duhet të përcaktojë kushtet nën të cilat mund të operojnë organizatat gjatë ndryshimit, përjashtuar rastet kur AAC-ja përcakton se certifikata e organizatës duhet të pezullohet.

Kur arrihet në konkluzionin se organizata është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, AAC-ja duhet të miratojë ndryshimin.

b) Pa rënë ndesh me masat shtesë të zbatimit, kur organizata implementon ndryshimet që kërkojnë miratim paraprak, pa marrë miratimin e organit kompetent, siç përcaktohet në pikën (a), AAC-ja do të pezullojë, do të kufizojë ose do të revokojë certifikatën e organizatës.

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

1) të njoftojë organizatën në lidhje me mospërputhshmërinë dhe të kërkojë ndryshime të mëtejshme;

2) në rast të gjetjeve të niveleve 1 ose 2, të veprojë në përputhje me ARO.GEN.350.

ARO.GEN.330A Ndryshime në sistemin e menaxhimit të sigurisë së informacionit

a) Në lidhje me ndryshimet e menaxhuara dhe të njoftuara tek autoriteti kompetent në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën IS.I.OR.255(a) të aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të rregullores që transpozon rregulloren zbatuese (BE) 2023/203, autoriteti kompetent përfshin shqyrtimin e këtyre ndryshimeve në mbikëqyrjen e tij të vazhdueshme në përputhje me parimet e përcaktuara në pikën ARO.GEN.300. Nëse konstatohet ndonjë mospërputhje, autoriteti kompetent do të njoftojë organizatën për këtë, do të kërkojë ndryshime të mëtejshme dhe do të veprojë në përputhje me pikën ARO.GEN.350.

b) Në lidhje me ndryshimet e tjera që kërkojnë një aplikim për miratim në përputhje me pikën IS.I.OR.255(b) të aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të rregullores për kërkesat për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë e operimit për organizatat e lidhura me vlefshmërinë ajrore të avionit dhe aerodromet, transpozim i rregullores zbatuese të Komisionit 2023/203:

1) pas marrjes së kërkesës për ndryshim, autoriteti kompetent do të kontrollojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin;

2) Autoriteti kompetent do të përcaktojë kushtet në të cilat organizata mund të funksionojë gjatë zbatimit të ndryshimit;

3) nëse është i bindur që organizata përmbush kërkesat e zbatueshme, autoriteti kompetent do të miratojë ndryshimin.

ARO.GEN.345 Deklarata – organizatat

Pas marrjes së deklaratës nga një organizatë që kryen ose që synon të kryejë aktivitetet për të cilat kërkohet një deklaratë, AAC-ja verifikon që deklarata përmban të gjithë informacionin e kërkuar:

1) në pikën ORO.DEC.100 të aneksit III (Pjesa -ORO) e kësaj rregulloreje;

2) për operatorët e balonave në përputhje me BOP.ADD.100 të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane nr. 2018/395;

3) për operatorët e planerave në përputhje me SAO.DEC.100 të aneksit II (Pjesa- SAO) të rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së 2018/1976.

Pasi të ketë verifikuar informacionin e kërkuar, AAC-ja do të konfirmojë marrjen e deklaratës në organizatë.

b) Nëse deklarata nuk përmban informacionet e nevojshme ose përmban informacione që tregojnë papajtueshmëri me kriteret e aplikueshme, AAC-ja do të njoftojë organizatën për papajtueshmëri dhe do të kërkojë informacione të mëtejshme. Nëse konsiderohet e nevojshme, AAC-ja do të kryejë një inspektim të organizatës. Nëse konfirmohet papajtueshmëria, AAC-ja do të ndërmarrë veprime, siç përcaktohet në ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Gjetjet dhe masat korrigjuese – organizatat

a) AAC-ja, si autoriteti kompetent për mbikëqyrjen, në përputhje me ARO.GEN.300(a), duhet të ketë një sistem për të analizuar gjetjet për rëndësinë e tyre ndaj sigurisë.

b) Një gjetje e nivelit 1 duhet të jepet nga AAC-ja, kur është vërejtur ndonjë mospërputhje e rëndësishme me kërkesat e aplikueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij, me procedurat dhe manualet e organizatës ose, me kushtet e një miratimi, certifikate, autorizimi të operimeve speciale, ose me përmbajtjen e një deklarimi që ul nivelin e sigurisë ose rrezikon në mënyrë serioze sigurinë e fluturimit.

Gjetjet e nivelit 1 përfshijnë:

1) dështimin për t'i dhënë akses autoritetit kompetent në objektet e organizatës, në përputhje me pikën ORO.GEN.140 të aneksit III (pjesa ORO), të kësaj rregulloreje ose, për operatorët e balonave, në përputhje me pikat BOP.ADD.015 dhe BOP.ADD.035, të aneksit II (pjesa BOP) të rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane nr. 2018/395, gjatë orëve normale të punës dhe pas dy kërkesave me shkrim;

2) marrjen ose ruajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së organizatës ose autorizimit për operimet e specializuara, nëpërmjet falsifikimit të evidencave të dokumentuara të dorëzuara;

3) evidenca të keqpërdorimit ose përdorimi i rremë i certifikatës së organizatës, ose autorizimit për operimet e specializuara; dhe

4) mungesa e menaxherit të përgjithshëm.

c) Një gjetje e nivelit 2 duhet të jepet nga AAC-ja, kur vërehet ndonjë mospërputhje e kërkesave të aplikueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", me procedurat dhe manualet e organizatës ose me kushtet e një miratimi të certifikatës, autorizimit të operimeve speciale ose me përmbajtjen e një deklarimi, e cila mund të ulë sigurinë ose mund të rrezikojë seriozisht sigurinë e fluturimit.

d) Kur zbulohet një gjetje gjatë mbikëqyrjes ose me anë të një mënyre tjetër, AAC-ja, pa paragjykuar ndonjë veprim shtesë të kërkuar nga VKM-ja nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", duhet të komunikojë me shkrim gjetjen tek organizata dhe të kërkojë masat korrigjuese për të adresuar mospërputhjen e identifikuar. Sipas rastit, AAC-ja duhet të informojë shtetin në të cilin është regjistruar avioni.

1) Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, AAC-ja duhet të marrë masa të menjëhershme dhe të

përshtatshme që të ndalojë ose të kufizojnë aktivitetet, dhe nëse është e nevojshme, të marrë masa për revokimin e certifikatës ose të autorizimit për operimet e specializuara apo miratimin e veçantë, ose të kufizojë ose të pezullojë atë në tërësi ose pjesërisht, në varësi të shtrirjes së gjetjes së nivelit 1, derisa të ndërmerret nga organizata një veprim i suksesshëm korrigjues.

2) Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, AAC-ja, duhet:

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

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

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

4) AAC-ja duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet e ngritura apo që i janë komunikuar sipas pikës (e) dhe ku është e aplikueshme, masat shtrënguese që ka ndërmarrë, gjithashtu, të gjitha masat korrigjuese dhe datat e mbylljeve të gjetjeve.

e) Pa rënë ndesh me masa të tjera shtrënguese, kur Shqipëria të jetë anëtare e ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, kur AAC-ja që vepron sipas dispozitave të ARO.GEN.300(d) identifikon ndonjë mospërputhje me kërkesat e zbatueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij, në një organizatë të certifikuar ose e autorizuar, ose që ka deklaruar aktivitetin e saj autoritetit kompetent të një shteti tjetër të ZPEA-së ose Agjencisë, i duhet të informojë atë autoritet kompetent dhe të japë një tregues të nivelit të gjetjes.

ARO.GEN.355 Gjetjet dhe masat shtrënguese – personat

a) Nëse gjatë mbikëqyrjes apo nëpërmjet një mënyre tjetër, është gjetur dëshmi nga AAC-ja, përgjegjës për mbikëqyrjen, sipas ARO.GEN.300(a), e cila tregon një mospërputhje me kërkesat e zbatueshme nga një person që ka një certifikatë, licencë, vlerësim ose vërtetim të lëshuar, VKM-ja nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese të tij, AAC-ja duhet të veprojë në përputhje me ARA.GEN.355, pika (a) deri në (d), të aneksit VI (pjesa ARA) të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për Transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", përafrim i rregullores evropiane për këtë qëllim (EU) nr. 1178/2011.

b) Nëse gjatë mbikëqyrjes apo nëpërmjet një mënyre tjetër, janë gjetur prova që tregojnë mospërputhje me kërkesat e zbatueshme nga një person që u nënshtrohet kërkesave të përcaktuara në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij dhe nuk zotëron një licence, certifikatë, vlerësim ose vërtetim të lëshuar, në pajtim me këtë akt, AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të parandaluar vazhdimin e kësaj mospërputhjeje.

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

Në qoftë se gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mënyre tjetër, gjenden evidenca që tregojnë një mospërputhje me kërkesat e aplikueshme nga një operator që është subjekt i kërkesave të parashikuara në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij, AAC-ja që e identifikon mospërputhjen, duhet të marrë çdo masë të nevojshme shtrënguese për parandalimin e vazhdimësisë së mospërputhjes.

NËNPJESA OPS. OPERIMET AJRORE

Seksioni I. Certifikimi i operatorëve për transport ajror tregtar

ARO.OPS.100 Lëshimi i certifikatës së operatorit ajror

a) AAC-ja lëshon Certifikatën e Operatorit Ajror (COA), kur bindet se operatori ka demonstruar përputhje me elementet e kërkuara në ORO.AOC.100.

b) Certifikata duhet të përfshijë specifikimet përkatëse të operimit.

c) AAC-ja mund të vendosë kufizime specifike operimi. Këto kufizime duhet të dokumentohen në specifikimet e operimit.

ARO.OPS.105 Marrëveshja *Code-share* (ndarje kodi)

Në konsideratë të një marrëveshjeje *code-share* (ndarje-kodi)që përfshin operatorët e atyre vendeve që s'janë vende të BE-së, AAC-ja duhet:

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

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

Pa paragjykuar mundësinë e koordinimit me autoritetin kompetent të shtetit të operatorit, operatorët e certifikuar nga një shtet anëtar i BE-së do të konsiderohen se përmbushin standardet e ICAO-s.

ARO.OPS.110 Marrëveshjet e qirasë për aeroplanë dhe për helikopterë

a) AAC-ja duhet të miratojë një marrëveshje qiraje, kur është i bindur që operatori i certifikuar, në pajtim me aneksin III (pjesa ORO), përputhet, me:

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

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

3) ORO.AOC.110(e), për dhënien me qira të thatë të avionëve çdo operatori, me përjashtim të rasteve të specifikuara në pikën ORO.GEN.310 të aneksit III;

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

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

1) pezullohet ose revokohet AOC-ja e qiradhënësit apo qiramarrësit;

2) qiradhënësi është subjekt i një ndalimi të operimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë", që përafron rregulloren e KE-së nr. 2111/2005.

3) autorizimi i lëshuar sipas rregullores "Për përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurat administrative lidhur me operimet ajrore të operatorëve të vendeve të treta në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së nr. 452/2014 është pezulluar, revokuar ose dorëzuar.

c) Miratimi i një kontrate për marrje qiraje të thatë do të pezullohet apo revokohet, kur:

1) certifikata e vlefshmërisë ajrore të avionit pezullohet ose revokohet;

2) avioni përfshihet në listën e operatorëve që u nënshtrohen kufizimeve të operimit ose është regjistruar në një shtet, nga i cili të gjithë operatorët nën mbikëqyrjen e tij i nënshtrohen një ndalimi operimi sipas urdhrit të ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e

një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë", që përafron rregulloren e KE-së nr. 2111/2005

d) Kur kërkohet miratim paraprak i një kontrate qiraje të thatë, sipas ORO.AOC.110, nga AAC-ja, ky i fundit duhet të sigurojë:

1) koordinimin e duhur me autoritetin kompetent përgjegjës për mbikëqyrjen e vazhdueshme të avionit, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", apo përditësimeve të saj në fuqi, që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014 dhe ndryshimeve të saj në fuqi, apo për operimin e avionit nëse nuk është autoriteti i njëjtë;

2) që avioni është hequr në kohë nga AOC-ja e operatorit, me përjashtim të rasteve të specifikuara në pikën ORO.GEN.310 të aneksit III.

e) Kur kërkohet miratimi paraprak i marrëveshjes së qirasë së thatë, në përputhje me pikën ORO.AOC.110(d), AAC-ja siguron koordinimin e duhur me gjendjen e regjistrit të avionit, sipas nevojës për ushtrimin e përgjegjësive të mbikëqyrjes së avionit.

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, AAC-ja e 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 AAC-ja është e kënaqur me vlerësimin e risqeve dhe (SOP), ajo duhet ta lëshojë autorizimin siç është vendosur në shtojcën IV. Autorizimi mund të lëshohet për një kohëzgjatje të kufizuar ose të pakufizuar. 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, AAC-ja duhet të përputhë veprimet me pikat (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 aplikimi për rinovimin e autorizimit, AAC-ja 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, AAC-ja 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, AAC-ja 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 rrezikut dhe SOP-në, autoriteti kompetent i operatorit do të lëshojë autorizimin.

ARO.OPS.155 Marrëveshjet e qirasë

a) AAC-ja 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 të revokohet në çdo kohë që certifikata e vlefshmërisë ajrore të avionit pezullohet ose revokohet.

Seksioni II. Miratimet

ARO.OPS.200 Procedura e miratimeve specifike

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

b) Kur bindet se operatori ka demonstruar përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme, AAC-ja 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 III, për operimet jotregtare dhe operime të specializuara.

ARO.OPS.205 Miratimi i listës minimale të pajisjeve

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

b) AAC-ja duhet të miratojë procedurën e operatorit për zgjatjen e intervaleve korrigjuese B, C dhe D, nëse demonstrohet nga operatori dhe verifikohet nga autoriteti plotësimi i kushteve të specifikuara në ORO.MLR.105(f).

c) AAC-ja duhet të miratojë, duke iu bazuar, rast pas rasti, operimeve të avionit që janë jashtë kufizimeve të MEL-së, por brenda kufizimeve të listës minimale të pajisjeve nga prodhuesi (MMEL), nëse demonstrohet nga operatori dhe verifikohet nga autoriteti plotësimi i kushteve të specifikuara në ORO.MLR.105.

ARO.OPS.210 Përcaktimi i distancës ose i zonës lokale

AAC vendos (përcakton) një distancë ose zonën lokale me qëllim operimi.

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

a) AAC-ja duhet të caktojë këto zona ku mund të zhvillohen operime me helikopterë, pa një kapacitet për ulje të detyruar të sigurt të garantuar, siç përshkruhet në CAT.POL.H.420.

b) Para dhënies së miratimit sipas CAT.POL.H.420 AAC-ja duhet të ketë marrë në konsideratë nga operatori privat që të bëjë të pamundurën për përdorimin e kritereve të performancës së përshtatshme.

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

a) Pas marrjes së një aplikimi për lëshimin ose ndryshimin e një miratimi për një operim helikopteri në ose nga një vend me interes publik, AAC-ja vlerëson aplikimin në përputhje me pikën CAT.POL.H.225 të aneksit IV dhe kryen çdo vlerësim shtesë të operatorit sipas nevojës.

b) Miratimi i përmendur në pikën CAT.POL.H.225 të aneksit IV do të përfshijë një listë të vendndodhjes ose vendeve me interes publik dhe tipit ose llojeve të helikopterit të specifikuara nga operatori dhe për të cilat zbatohet miratimi.

c) Miratimi do të zbatohet vetëm për vendet me interes publik të krijuara përpara datës 1 korrik 2002, ose për vendet me interes publik të krijuara përpara datës 28 tetor 2014 dhe për të cilat një shmangie nga pika CAT.POL.H.225 e aneksit IV e dhënë sipas nenit 6(5) i është njoftuar Komisionit dhe Agjencisë.

d) Nëse njoftohen ose zbulohen ndryshime në mjedisin e pengesave në një vend me interes publik, AAC-ja vlerëson nëse miratimet që ai ka dhënë për mbulimin e operimeve me helikopter në ose nga ai vend mbeten të vlefshme. Kur ndryshimet e përhershme në mjedisin e pengesave kanë një ndikim negativ të konsiderueshëm të sigurisë, do të zbatohen sa vijon:

1) AAC-ja do të kufizojë privilegjet e miratimeve përkatëse të dhëna sipas pikës CAT.POL.H.225 të aneksit IV për të përjashtuar operimet e helikopterëve në dhe nga ai vend dhe do të heqë vendndodhjen nga lista e bashkangjitur miratimit në përputhje me pikën (b);

2) vendndodhja nuk do të kualifikohet më për miratimin e vendndodhjes me interes publik sipas pikës CAT.POL.H.225 të aneksit IV;

3) kur hiqen pengesat e reja, operatorët mund të aplikojnë ose të riaplikojnë për një miratim për një operim me helikopter sipas pikës CAT.POL.H.225 të aneksit IV për vendndodhjen e caktuar.

e) Autoriteti kompetent nuk do të japë një miratim sipas pikës CAT.POL.H.225 të aneksit IV për një vend me interes publik që ka qenë operuar më parë në klasën e performancës 1 pas një ndryshimi në mjedisin e pengesave.

ARO.OPS.225 Miratimi i skemave të karburantit/energjisë

a) AAC-ja miraton skemën e karburantit/energjisë të propozuar nga një operator CAT nëse operatori është në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të përcaktuara në këtë rregullore në lidhje me karburantin/energjinë për aeroplanët ose helikopterët e përfshirë në CAT.

b) AAC-ja vlerëson dhe mbikëqyr planifikimin e karburantit/energjisë dhe riplanifikimin gjatë fluturimit, përzgjedhjen e aerodromit dhe politikat e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit që lidhen me skemat e karburantit/energjisë, së bashku me proceset që mbështesin zbatimin e këtyre skemave të karburantit/energjisë.

c) Përveç pikave (a) dhe (b), kur miratohen skemat individuale të karburantit/energjisë, AAC-ja do të:

1) verifikojë që operatori ka demonstruar performancën në bazë të sigurisë së skemës aktuale të karburantit/energjisë;

2) vlerësojë aftësinë e operatorit për mbështetjen e zbatimit të skemës së propozuar individuale të karburantit/energjisë; elementët e mëposhtëm:

i) sistemin e menaxhimit të operatorit,

ii) aftësitë operacionale të operatorit;

3) verifikojë vlerësimin e rrezikut të sigurisë nga operatori për mbështetjen e skemës e propozuar individuale të karburantit/energjisë që arrin një nivel të barabartë sigurie me atë të skemës aktuale të karburantit/energjisë; dhe

4) krijojë një plan mbikëqyrës për kryerjen e vlerësimeve periodike të skemës së miratuar individuale të karburantit/energjisë dhe të verifikimeve në përputhje me skemën ose vendosjen nëse skema do të ndryshohet apo anulohet.

d) Miratimi i përmendur në pikën CAT.OP.MPA.182 (d) (2) përfshin një listë të aerodromeve të izoluara që janë specifikuar nga operatori për çdo lloj avioni në të cilin zbatohet miratimi.

e) Pa cenuar pikat ARO.GEN.120 (d) dhe (e), kur është e zbatueshme, AAC-ja njofton Agjencinë për fillimin e vlerësimit të një mjeti alternativ në përputhje me skemat e karburantit/energjisë.

ARO.OPS.226 Miratimi dhe mbikëqyrja e programeve të trajnimit të bazuara në evidenca

a) Kur AAC-ja jep një miratim për programet EBT, inspektorët duhet të marrin kualifikime dhe trajnime për parimet e EBT, aplikimet, proceset e aprovimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme.

b) AAC-ja do të vlerësojë dhe mbikëqyrë programin EBT, së bashku me proceset që mbështesin zbatimin e programit EBT dhe efektivitetin e tij.

c) Pas marrjes së një aplikimi për miratimin e një programi EBT, AAC-ja, duhet të:

1) sigurojë zgjidhjen e gjetjeve të nivelit 1 në fushat që do të mbështesin zbatimin e programit

EBT;

(2) vlerësojë aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e programit EBT. Elementët e mëposhtëm do të konsiderohen si minimale:

i) pjekuria dhe aftësia e sistemit të menaxhimit të operatorit në fushat që do të mbështesin zbatimin e programit EBT - në veçanti, trajnimin e ekuipazhit të fluturimit;

ii) përshtatshmëria e programit EBT të operatorit – programi EBT do të korrespondojë me madhësinë e operatorit, natyrën dhe kompleksitetin e aktiviteteve të tij, duke marrë parasysh rreziqet dhe risqet shoqëruese të cilat janë të natyrshme për ato aktivitete;

iii) kompetenca e sistemit të mbajtjes së rekordeve të operatorit, veçanërisht në lidhje me rekordet e trajnimit të ekuipazhit të fluturimit, kontrollit dhe e kualifikimeve në veçanti 0R0.GEN.220 dhe ORO.MLR.115 pikat (c) dhe (d);

iv) përshtatshmëria e sistemit të klasifikimit vlerësues të operatorit për të vlerësuar kompetencat e pilotëve;

v) kompetenca dhe përvoja e instruktorëve dhe personelit tjetër të përfshirë në programin EBT në përdorimin e proceseve dhe procedurave që mbështesin zbatimin e programit EBT; dhe

vi) plani i operatorit për zbatimin e operatorit EBT dhe një vlerësim i rrezikut të sigurisë që mbështet programin EBT në mënyrë që të demonstrojë se si mund të arrihet një nivel ekuivalent i sigurisë me atë të programit aktual të trajnimit.

d) AAC-ja do të japë një miratim të programit EBT kur me anë të vlerësimit arrihet në përfundimin se është siguruar pajtueshmëri me të paktën pikat ORO.FC.146, ORO.FC.231 dhe ORO.FC.232.

e) Pa cenuar pikën AR0.GEN.120 (d) dhe (e), kur është e zbatueshme, autoriteti kompetent do të njoftojë Agjencinë kur fillon vlerësimin e një mjeti alternativ të pajtueshmërisë në lidhje me EBT.

ARO.OPS.230 Përcaktimi i grafikeve të fluturimit të paparashikuar

AAC-ja 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 te të gjithë operatorët CAT nën mbikëqyrjen e autoritetit.

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

a) AAC-ja duhet të miratojë skemat e specifikimit të kohës së fluturimit të propozuara nga operatorët e CAT, në qoftë se operatori tregon përputhshmëri me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij 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, dhe pranuar nga AAC-ja, AAC-ja duhet të aplikojë procedurën, në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij.

c) Kur një kohë fluturimi e veçantë e propozuar nga një operator përjashtohet nga aplikimi i rregullave të zbatueshme, AAC-ja duhet të aplikojë procedurën, në përputhje me nenin 14(6) të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij.

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 të ndryshohen. AAC-ja dhe Agjencia kryejnë një vlerësim të pavarur në bazë të informacionit të dhënë nga operatori. Vlerësimi duhet të jetë proporcional, transparent dhe i bazuar në parimet dhe në njohuritë shkencore.

ARO.OPS.240 Miratim specifik i RNP AR APCH

a) Kur aplikuesi vërteton zbatimin e kërkesave në SPA.PBN.105, AAC-ja jep një miratim specifik gjenerik ose një miratim specifik për procedurën RNP AR APCH.

b) Në rastin e miratimit specifik të procedurës, AAC:

1) përzgjedh/vlerëson procedurat e miratuara të afrimit me instrumente në aerodromet specifike të miratuara për PBN-në;

2) krijon koordinim me autoritetet kompetente për këto aerodrome, nëse është e përshtatshme; dhe

3) merr në konsideratë mundësitë më të mira që rrjedhin nga miratimet specifike të RNP AR APCH të lëshuara për aplikantin.

Seksioni III. Mbikëqyrja e operimeve

ARO.OPS.300 Fluturimet prezantuese

AAC-ja mund të vendosë kushte shtesë për fluturimet prezantuese, që kryhen në përputhje me pjesën-NCO. Këto kushte shtesë duhet të sigurojnë operime të sigurta dhe të jenë proporcionale.

NËNPJESA RAMP (VENDQËNDRIMI I AVIONËVE). INSPEKTIMET NË VENDQËNDRIM TË AVIONËVE NËN MBIKËQYRJEN RREGULLATORE TË NJË SHTETI TJETËR

ARO.RAMP.005 Synimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të ndiqen nga AAC-ja, gjatë ushtrimit të detyrave dhe përgjegjësive të tij, në lidhje me ecurinë e inspektimeve në vendqëndrim të avionit të përdorur nga operatorë nën mbikëqyrjen rregullatore të një shteti tjetër, kur ulen në aerodromet e ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë.

ARO.RAMP.100 Të përgjithshme

a) Avioni, ashtu si edhe ekuipazhi i tij duhet të inspektohet sipas kërkesave të zbatueshme.

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

c) Në kuadër të zhvillimit të programit të mbikëqyrjes krijuar, sipas ARO.GEN.305, AAC-ja duhet të krijojë një program vjetor për zhvillimin e inspektimeve në vendqëndrim të avionëve. Programi duhet:

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

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

d) Kur Agjencia e sheh të nevojshme, në bashkëpunim me Republikën e Shqipërisë, në territorin e së cilës do të bëhet inspektimi, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe dhe marrëveshjes së punës me Autoritetin e Aviacionit Civil, duhet të kryejë inspektim avioni në vendqëndrim për të verifikuar përputhjen me kërkesat e zbatueshme, në përputhje me:

1) detyrat certifikuese të caktuara në përputhje me rregulloren (EU) 2018/1139 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij;

2) inspektimet standardizuese të Republikës së Shqipërisë; ose

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

ARO.RAMP.105 Kriteret e prioritizimit

a) Agjencia i siguron Autoritetit të Aviacionit Civil një listë të operatorëve ose të avionëve që janë identifikuar si një rrezik potencial, për t'u konsideruar në caktimin e prioritetit të inspektimeve në vendqëndrim.

b) Lista përmban:

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

2) operatorët ose avionët e komunikuar tek Agjencia nga ana e Komisionit Evropian dhe të identifikuar, në bazë të:

i) një opinioni të shprehur nga ana e Komitetit të Sigurisë Ajrore (ASC), në kontekstin e rregullores "Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë", nr. 2111/2005, i cili përcakton se verifikimi i mëtejshëm i përputhjes efektive me standardet përkatëse të sigurisë nëpërmjet inspektimeve sistematike në vendqëndrim, është i nevojshëm; ose

ii) informacioni i marrë te Komisioni Evropian nga Republika e Shqipërisë, në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë", që përafron rregulloren e KE-së nr. 2111/2005.

3) Avionët që operojnë në territorin e RSH-së nga operatorët e përfshirë në aneksin B të listës së operatorëve që i nënshtrohen një ndalim-operimi, në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë", që përafron rregulloren e KE-së nr. 2111/2005.

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

5) Avionët e përdorur nga një operator i një vendi të tretë që operon brenda ose jashtë territorit të RSH-së për herë të parë apo për të cilin autorizimi i lëshuar, në përputhje me rregulloren "Për përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurat administrative lidhur me operimet ajrore të operatorëve të vendeve të treta në përputhje me rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së nr. 452/2014, është i kufizuar ose rikthyer pas pezullimit apo revokimit.

c) Lista do të krijohet në përputhje me procedurat e përcaktuara nga Agjencia, pas çdo përditësimi të listës së Komunitetit për operatorët që i nënshtrohen një ndalim-operimi në pajtim me rregulloren "Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë", nr. 2111/2005, dhe në çdo rast të paktën një herë në katër muaj.

ARO.RAMP.106 Testimi i alkoolit

a) AAC-ja kryen testimin e alkoolit në ekuipazhin e fluturimit dhe në ekuipazhin e kabinës.

b) Agjencia u siguron autoriteteve kompetente të vendeve anëtare një listë të operatorëve të Bashkimit dhe të vendeve të treta për përcaktimin e prioriteteve të testimit të alkoolit në programin e inspektimit RAMP, në përputhje me ARO.RAMP.105, bazuar në një vlerësim të riskut të kryer nga Agjencia, duke marrë parasysh qëndrueshmërinë dhe efektivitetin e programeve ekzistuese të testimit psikoaktiv. AAC-ja do të përpiqet të ketë këtë listë nga Agjencia.

c) Kur zgjedhin operatorët për testimin e alkoolit të ekuipazhit të fluturimit dhe të ekuipazhit të kabinës, AAC-ja mund të përdorë listën e përcaktuar në përputhje me pikën (b).

d) Kurdoherë që të dhënat, në lidhje me testet e alkoolit përfshihen në bazën e të dhënave të centralizuar në përputhje me pikën (b) të pikës ARO.RAMP.145, autoriteti kompetent siguron që këto të dhëna përjashtojnë çdo të dhënë personale të anëtarit të ekuipazhit në fjalë.

e) Në rast të një arsyeje ose dyshimi të arsyeshëm, testet e alkoolit mund të kryhen në çdo kohë.

f) Metodologjia e testimit të alkoolit do të zbatojë standardet e njohura të cilësisë që sigurojnë rezultate të sakta të testimit.

g) Një ekuipazh i fluturimit ose anëtari i ekuipazhit të kabinës i cili refuzon të bashkëpunojë gjatë testimeve ose që është identifikuar të jetë nën ndikimin e alkoolit pas një prove pozitive nuk do të lejohet të vazhdojë detyrën e tij/saj.

ARO.RAMP.110 Mbledhja e informacionit

AAC-ja duhet të mbledhë dhe të përpunojë çdo informacion që konsiderohet i dobishëm për kryerjen e inspektimeve në vendqëndrim.

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

a) AAC-ja do të ketë inspektorë të kualifikuar për të kryer inspektime në VQA.

b) Inspektorët që kryejnë inspektime në vendqëndrim duhet:

1) të zotërojnë njohuritë e edukimit aeronautik të nevojshëm ose njohuri praktike përkatëse në lidhje me fushën (fushat) e tyre të inspektimit;

2) të kenë mbaruar me sukses:

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

A) kabina e pilotimit;

B) siguria e kabinës së pasagjerëve;

C) gjendja e avionit;

D) ngarkesa;

ii) praktikën e duhur në punë, kryer nga një inspektor drejtues *(Senior)* i caktuar nga AAC-ja ose Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, kur është e zbatueshme;

3) të ruajnë vlefshmërinë e kualifikimit të tyre, duke iu nënshtruar trajnimeve periodike dhe duke kryer të paktën 12 inspektime për vit kalendarik.

c) Trajnimi sipas pikës (b)(2)(i) duhet të jepet nga AAC-ja ose nga çdo organizatë trajnuese e miratuar në përputhje me ARO.RAMP.120(a).

d) Agjencia zhvillon dhe mban programe mësimore trajnuese dhe promovon organizimin e kurseve të trajnimit dhe të seminareve për inspektorët për të përmirësuar kuptimin dhe zbatimin uniform të kësaj nënpjese.

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

ARO.RAMP.120 Miratimi i organizatave trajnuese

a) AAC-ja duhet të miratojë një organizatë trajnuese, që ka adresën kryesore të biznesit në territorin e Republikës së Shqipërisë, nëse kjo organizatë:

1) ka emëruar drejtuesin e trajnimit i cili zotëron aftësi të mira menaxhuese për të siguruar që trajnimi i ofruar është në përputhje me kërkesat e zbatueshme;

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

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

4) ka instruktorë trajnimi të kualifikuar.

b) Nëse kërkohet nga AAC-ja, kur është e zbatueshme për shkak të një marrëveshjeje me Agjencinë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, verifikimi i përputhshmërisë së

vazhdueshme me kërkesat referuar në pikën (a), mund të kryhet nga Agjencia.

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

1) trajnim fillestar teorik;

2) trajnim fillestar praktik;

3) trajnim periodik.

ARO.RAMP.125 Kryerja e inspektimeve në vendqëndrim

a) Inspektimet në vendqëndrim duhet të kryhen në mënyrë standarde.

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

c) Me përfundimin e inspektimit në VQA, piloti në komandë ose, në mungesë të tij, një tjetër anëtar i ekuipazhit të fluturimit apo përfaqësuesi i operatorit do të informohet për rezultatet e inspektimit të vendqëndrimit.

ARO.RAMP.130 Kategorizimi i gjetjeve

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

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

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

3) gjetja e kategorisë 1 çdo konstatim mospërputhjeje me kërkesat e zbatueshme ose nga kushtet e një certifikatë që ka ndikim të vogël mbi sigurinë.

ARO.RAMP.135 Veprimet korrigjuese në vazhdimësi për gjetjet

a) Për gjetjet e kategorive 2 ose 3 AAC-ja ose, sipas rastit Agjencia, marrin veprimet si më poshtë:

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

2) të informojë autoritetin kompetent të shtetit të operatorit dhe, nëse është e aplikueshme, shtetit në të cilin është regjistruar avioni dhe ku është lëshuar licenca e ekuipazhit të fluturimit. Kur është e përshtatshme, AAC-ja ose Agjencia, sipas rastit, kërkon konfirmimin e pranimit të tyre për masat korrigjuese të ndërmarra nga operatori, në përputhje me ARO.GEN.350 ose ARO.GEN.355.

b) Përveç pikës (a), në rastin e konstatimit të gjetjeve të kategorisë 3, AAC-ja duhet të marrë hapa të menjëhershëm, duke:

1) imponuar një kufizim në operimin e fluturimit të avionit;

2) kërkuar masa korrigjuese të menjëhershme;

3) bllokuar avionin në tokë, në përputhje me ARO.RAMP.140; ose

4) imponuar një ndalim të menjëhershëm të operimeve, në përputhje me UM nr. 77/2012.

c) Kur Agjencia ka ngritur një gjetje të kategorisë 3, ajo duhet t'i kërkojë autoritetit kompetent ku është ulur avioni për të marrë masat e duhura, në përputhje me pikën (b), sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

ARO.RAMP.140 Bllokimi i avionit në tokë

a) Në rastin e një gjetjeje të kategorisë 3, ku duket se avioni ka për synim apo ka të ngjarë të fluturojë pa përmbushjen e masave korrigjuese nga operatori ose pronari, AAC-ja, duhet:

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

2) të bllokojë avionin në tokë.

b) AAC-ja duhet të informojë menjëherë autoritetin kompetent të shtetit të operatorit dhe të shtetit në të cilin avioni është regjistruar, nëse është e nevojshme dhe e zbatueshme, edhe Agjencinë,

nëse avioni përdoret nga një operator i atyre vendeve që s'janë pjese e BE-së.

c) AAC-ja, në koordinim me shtetin e operatorit ose me shtetin e regjistrit, duhet të përshkruajë kushtet e nevojshme sipas të cilave avioni mund të lejohet për t'u ngritur.

d) Nëse mospërputhja ndikon në validitetin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit, bllokimi në tokë hiqet nga AAC-ja vetëm kur operatori tregon evidenca se:

1) është rikrijuar pajtueshmëria me kërkesat e zbatueshme;

2) ka marrë leje fluturimi (PtF), në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 326, datë 29.8.2019 "Për miratimin e rregullores 'Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit'", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 748/2012 (për një avion të regjistruar në një shtet anëtar të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe);

3) ka leje fluturimi ose dokument ekuivalent të shtetit të regjistrimit ose të shtetit të operatorit të avionit të regjistruar në një vend, që nuk janë anëtar i BE-së dhe operohet nga një operator i një vendi anëtar të BE-së ose një vend që nuk bën pjese në BE; dhe

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

ARO.RAMP.145 Raportimi

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

b) AAC-ja, ose Agjencia duhet të fusin në bazën përkatëse qendrore të të dhënave çdo informacion të dobishëm për zbatimin e rregullores bazë nr. 2018/1139 transpozuar në RSH me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe për realizimin e detyrave nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore të caktuara për të nga ky aneks, duke përfshirë informacionet përkatëse referuar në ARO.RAMP.110.

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

d) Kur jepet informacion për mangësi në avion, nga një person tek AAC-ja, burimi i këtij informacioni referuar në ARO.RAMP.110 dhe ARO.RAMP.125(a) duhet të jetë i paidentifikuar.

ARO.RAMP.150 Detyrat e koordinimit të Agjencisë

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

1) informacionit referuar në ARO.RAMP.145;

2) informacionit të dhënë nga ato vende që nuk janë pjesë e BE-së dhe organizatat ndërkombëtare me të cilët marrëveshjet e duhura janë lidhur me BE-në, ose organizatat me të cilat Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore ka përfunduar marrëveshjet e duhura, në përputhje me rregulloren bazë nr. 2018/1139, transpozuar në RSH me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të saj.

b) Ky menaxhim përfshin detyrat e mëposhtme:

1) ruajtjen e të dhënave përkatëse nga vendet e BE-së, të informacionit të sigurisë për aeroplanët që ulen në aerodromet e ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë;

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

3) sigurimin e ndryshimeve të nevojshme dhe përmirësimin e përdorimit të bazës së të dhënave;

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

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

ii) raportimin te komisioni dhe autoritetet kompetente të problemeve të mundshme të sigurisë;

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

5) koordinim me institucionet dhe organet e tjera evropiane, organizatat ndërkombëtare dhe autoritetet kompetente të atyre vendeve treta që s'janë pjesë e BE-së për shkëmbimin e informacionit.

ARO.RAMP.155 Raporti vjetor

Agjencia përgatit dhe i dorëzon Komisionit një raport vjetor mbi sistemin e inspektimeve në vendqëndrim, i cili të paktën të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

a) statusin e progresit të sistemit;

b) statusin e inspektimeve të kryera gjatë vitit;

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

d) veprimet e ndërmarra gjatë vitit;

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

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

Edhe AAC-ja, për sa kohë që Shqipëria nuk është anëtare e EASA-së, do të hartojë një raportim vjetor që përmban elementet e mësipërme.

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

a) Republika e Shqipërisë duhet të përdorë informacionin e marrë nga ana e saj në pajtim me ARO.RAMP.105 dhe ARO.RAMP.145, vetëm për qëllime të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" transpozim i rregullores bazë evropiane nr. 2018/1139 dhe rregullave implementuese të saj, dhe duhet ta mbrojë atë informacion sipas rrethanave.

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

Për Republikën e Shqipërisë, AAC-ja do të publikojë një raport përmbledhës informues, të disponueshëm për publikun.

SHTOJCA I
CERTIFIKATA E OPERATORIT AJROR
(Plani i miratimit për operatorët e transportit ajror)

Llojet e operimeve: Operim tregtar ajror (CAT) □ Pasagjerët; □ Mallrat; □ Të tjerat ([1])

<table>
<tr><td rowspan="2"></td><td>Shteti i operatorit ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Autoriteti lëshues ([3])</td></tr>
<tr><td>AOC# ([6])</td><td>Emri i operatorit ([7])</td><td>Pikat e kontaktit të operimit ([9])</td></tr>
<tr><td></td><td>Emri tregtar i operatorit (Dba) ([8])</td><td rowspan="3">Detajet e kontaktit, ku mund të kontaktohen drejtuesit operacional pa vonesa, janë listuar tek ……..([12])</td></tr>
<tr><td></td><td>Adresa e operatorit: ([10])</td></tr>
<tr><td></td><td>Telefon: ([11])</td></tr>
</table>

	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, shtojca V e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139.".

Data e lëshimit ([14]):	Emri dhe firma ([15]): Titulli ([16]):

1) Lloje të tjera të transportit që duhet të specifikohen.
2) Zëvendësuar nga emri i shtetit të operatorit.
3) Zëvendësuar nga identifikimi i autoritetit kompetent lëshues.
4) Për përdorim nga autoriteti kompetent.
5) Për përdorim nga autoriteti kompetent.
6) Referenca e aprovimit, siç është lëshuar nga autoriteti kompetent.
7) Zëvendësuar me emrin e operatorit të regjistruar.
8) Emri i tregtar i operatorit, n.q.s. është ndryshe. Vendos "Dba" për ("Kryen aktivitet si") para emrit tregtar.
9) Të dhëna të kontaktit, përfshirë numrat e telefonit dhe faksit, përfshirë kodin e shtetit (prefiksin), adresën *email* (n.q.s. është e aplikueshme), ku mund të kontaktohet me drejtuesit operacional pa vonesa për problemet që kanë të bëjnë me operimet ajrore, vlefshmërisë ajrore, kompetenca të ekuipazhit të fluturimit dhe kabinës, mallrat e rrezikshme dhe probleme të tjera sipas rastit.
10) Selia e aktivitetit të operatorit.
11) Të dhënat e telefonit dhe të faksit të vendit kryesor të aktivitetit të operatorit, përfshirë kodin e shtetit (prefiksin). Duhet të jepet *email,* n.q.s. ka.
12) Vendosja e dokumenteve që merren në bord, të cilat janë kontrolluar, në të cilat janë shënuar të dhënat e kontaktit, paragrafit përkatës ose referencës së faqes. p.sh.: "Detajet e kontaktit... janë shënuar në manualin e operimeve, të përgjithshme/bazë, kapitulli 1, 1.1"; ose "... janë shënuar në specifikimet e operimeve, faqe 1; ose "... janë shënuar në një material bashkëngjitur këtij dokumenti".
13) Emri i regjistruar i operatorit.
14) Data e lëshimit të AOC-së (dita-muaji-viti).
15) Emërtimi i pozicionit të punës, emri dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent. Po ashtu mbi AOC-në mund të vendoset vula zyrtare.

Forma e RSH-së, nr. 138, Lëshimi 2, sipas modelit të EASA-s.

SHTOJCA II

SPECIFIKIMET E OPERIMEVE **(në varësi të kushteve të miratuara në manualin e operimeve)**
Detaje të kontakit të autoritetit lëshues Telefon ([1]):_____ Fax: _____ *Email*:_____
AOC ([2]): Emri i operatorit ([3]): Data ([4]): Firma:
Dba Emri tregtar Specifikimet e operimeve #:
Modeli i avionit ([5]): Shenja e regjistrimit ([6]):
Tipi i operimit: transport tregtar ajror

□ Pasagjerë □ Ngarkesë □ Tjetër ([7]):_____				
Fusha e operimit ([8]):				
Kufizime të veçanta ([9]):				
Miratime specifike:	Po	Jo	Specifikime ([10])	Vërejtje
Të mira/mallra të rrezikshme	□	□		
Operime me shikueshmëri të ulët Ngritjet Afrimi dhe ulja Kredite operative	□ □ □	□ □ □	RVR ([11])...m CAT([12])...DA/H:ft RVR:m CAT([13])...DA/H:ft RVR:m	
RVSM ([14]) □ N/A	□	□		
ETOPS ([15]) □ N/A	□	□	Koha maksimale e shmangies([16]) Min.	
Specifikime të lundrimeve komplekse për operimet PBN ([17])	□	□		([18])
Specifikimet e performancës minimale të lundrimit	□	□		
Operimet e aeroplanëve me turbinë me një motor natën ose në IMC (SET-IMC)	□	□	([19])	
Operimet e helikopterëve me ndihmën e sistemeve për shikimin e pamjeve natën	□	□		
Operimet ngritëse të helikopterëve në një vend	□	□		
Operimet e shërbimit të emergjencës mjekësore e helikopterëve	□	□		
Operimet në det të hapur të	□	□		

helikopterëve				
Afrimet dhe nisjet e helikopterëve në pikë në hapësirë me minimume VFR të reduktuara	□	□		
Trajnim i ekuipazhit të kabinës([20])	□	□		
Lëshimi i vërtetimit të CC-së ([21])	□	□		
Përdorimi i aplikacioneve EFB të tipit B EFB	□	□	([22])	
Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore	□	□	([23])	
Të tjera ([24])				

([1]) Detajet e kontaktit të numrit të telefonit dhe faksit të autoritetit kompetent, duke përfshirë kodin e vendit. Duhet të sigurohet dhe *email*-i nëse është i disponueshëm.

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

([3]) Futja e emrit të regjistruar të operatorit dhe emri tregtar i operatorit, nëse është i ndryshëm. Futni "Dba" përpara emrit tregtar (për "Të bërit biznes si").

([4]) Data e lëshimit të specifikimeve të operimeve (dd.mm.vvvv) dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent.

([5]) Futja e emërtimit të ICAO-së të modelit të avionit, modelit dhe serive, ose serisë kryesore origjinale, nëse një seri është përcaktuar (p.sh.: Boeing-737-3K2 ose Boeing-777-232).

([6]) Shenjat e regjistrimit janë të shënuara në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet e operimeve përkatëse duhet të kenë një referencë në faqen përkatëse në manualin e operimit. Në rast se jo të gjitha miratimet specifike për modelin e avionit, shenjat e regjistrimit të avionit vendosen në kolonën e vërejtjeve në miratimin specifik përkatës.

([7]) Specifikoni llojet e tjera të transportit (p.sh., shërbimi mjekësor emergjent).

([8]) Listimi i zonës gjeografike të operimeve të autorizuar (sipas koordinatave gjeografike ose rrugëve specifike, rajonit të informacionit të fluturimit ose kufijve kombëtarë ose rajonalë).

([9]) Listimi i kufizimeve të veçanta të aplikueshme (p.sh., vetëm VFR, vetëm ditën etj.).

([10]) Listoni në këtë kolonë kriteret më të lejueshme për secilin miratim ose llojin e miratimit (me kritere të përshtatshme).

([11]) Vendosni RVR minimale të miratuar për ngritje në metra. Mund të përdoret një linjë për çdo miratim të ndryshëm.

([12]) Përcaktoni kategoritë e zbatueshme të afrimit preciz: CAT II or CAT III. Përcaktoni RVR minimale në metra dhe DH në njësi këmbë(FT). Çdo linjë përdoret për kategorinë e afrimit të listuar.

([13]) Vendosni kreditet operative të zbatueshme: SA CAT I, SA CAT II, EFVS etj. Përcaktoni RVR minimale në metra dhe DH në njësi këmbë (FT). Një linjë përdoret për çdo kredit të listuar operativ.

([14])Kutia e paaplikueshme (N/A) mund të plotësohet vetëm nëse tavani maksimal i avionit është nën FL290.

([15]) Operimet e shtrirjes së zgjeruar (ETOPS), aktualisht, përdoren vetëm për avionët me dy motorë. Prandaj, kutia e paaplikueshme (N/A) mund të plotësohet nëse modeli i avionit ka më shumë ose më pak se dy motorë.

([16]) Renditet distanca e pragut po ashtu edhe lloji i motorit.

([17]) Lundrimi me bazë performance (PBN): një linjë përdoret për secilin miratim specifik kompleks të PBN-së (p.sh., RNP AR APCH), me kufizime të përshtatshme të listuar në kolonat "Specifikimet" ose "Vërejtje/shënime" ose në të dyja. Aprovimet specifike të procedurave specifike RNP AR APCH mund të renditen në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet e operimeve përkatëse duhet të kenë një referencë në faqen përkatëse në manualin e operimeve.

([18]) Specifikoni nëse aprovimi specifik është i kufizuar në skajet e caktuara të pistës dhe/ose të aerodromeve.

([19]) Futja e kombinimit të veçantë të korpusit të avionit/motorëve.

([20]) Miratimi për kryerjen e kursit të trajnimit dhe ekzaminimit që duhet plotësuar nga aplikuesit për të marrë një vërtetim të ekuipazhit të kabinës, siç përcaktohet në shtojca V (pjesa CC), të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil".

([21]) Miratimi për lëshimin e vërtetimeve të ekuipazhit të kabinës, siç përcaktohet në shtojca V (PJESA CC), të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil"

([22]) Futja e listës të tipit B së aplikacioneve EFB së bashku me referencën e pajisjeve EFB (për EFB portative). Ose, kjo listë gjendet në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet e operimeve përkatëse duhet të bëjnë një referencë në faqen përkatëse në manualin e operimeve.

([23]) Emri i personit/i organizatës përgjegjës/e për të siguruar ruajtjen e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit dhe referencën ndaj rregullores për atë që kërkon punën, p.sh., nënpjesën G të aneksit I (pjesa M), të UM nr. ___, datë _____, që përafron rregulloren (BE) nr. 1321/2014.

([24]) Miratime ose të dhëna të tjera mund të regjistrohen këtu, duke përdorur një rresht (ose një bllok me shumë rreshta) për autorizime (p.sh., operime uljeje të shkurtra, operime me qasje të pjerrët, distanca e nevojshme e reduktuar e uljes, operime me helikopter në/nga një vend me interes publik, operime me helikopter një mjedis armiqësor që ndodhet jashtë zonës së mbingarkuar, operime të helikopterëve pa aftësi sigurie të uljes së detyruar, operime me kënde më të larta planesh, distanca maksimale nga një aerodrom adekuat për aeroplanë me dy motorë pa miratimin ETOPS)).

Forma e RSH-së sipas Modelit të EASA-s 139 Lëshimi 8.

SHTOJCA III
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 shenjat e regjistrimit ([4]):		
Llojet e operimit të specializuar (SPO), nëse janë të aplikueshme: σ ([5]): ……		
Aprovime specifike ([6]):	Specifikime ([7]):	Vërejtje:
…		
…		
…		
…		

(1) Vendosni emrin dhe detajet e kontaktit.

(2) Vendosni numrin e autorizimit të lidhur.

(3) Vendosni datën e aprovimeve specifike (dd.mm.vvvv) dhe nënshkrimin e përfaqësuesit të autoritetit kompetent.

(4) Vendosni përcaktimin e 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 (p.sh., Boeing-737-3K2 ose Boeing-777-232). Klasifikimi CAST/ICAO është i disponueshëm në: http:yyy.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, p.sh.: bujqësi, ndërtim, fotografim, rilevim, mbikëqyrje dhe vrojtim, reklama ajrore, fluturime për kontrollin e mirëmbajtjes.

(6) Listoni në këtë kolonë të gjitha operimet e aprovuara, p.sh.: mallrat e rrezikshme, LVO, RVSM, PBN, MNPS,HOFO.

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

Forma 140 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s. Lëshimi 2.

Shtojca IV

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 autorizuara (7):	
Rajoni i autorizuar ose vendi i operimit (8):	
Kufizime speciale (9):	
Kjo certifikatë vërteton 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, shtojca V e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139.	
Data e lëshimit (10):	Emri dhe nënshkrimi (11): Detyra:

(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 n.q.s. 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 n.q.s. është e mundur.

(6) Vendoset Ekipi i Sigurisë Tregtare Ajrore (CAST)/ICAO, shenja e prodhuesit të avionit, modeli dhe seria, ose seria kryesore, n.q.s. seria është e përcaktuar (p.sh., Boeing –737-3K2 ose Boeing–777-232). CAST/ICAO mund të gjendet te: http://www.intaviationstandards.org/h. Markat e regjistrimit do të renditen ose në listën e miratimeve të veçanta, ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit lista e miratimeve të veçanta duhet t'i referohet faqes korresponduese në manualin e operimeve.

(7) Specifikimi i tipit të operimit, p.sh.: bujqësi, ndërtim, fotografim, matje të tokës, mbikëqyrje dhe patrullim, reklama ajrore, fluturime për kontrollin e mirëmbajtjes

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

(9) Lista e kufizimeve speciale të aplikueshme (p.sh., vetëm VFR, vetëm ditën 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.

Forma 151 e RSH-së, lëshimi 2, sipas modelit të EASA-s.

ANEKSI III
KËRKESAT NDAJ ORGANIZATËS PËR OPERIMET AJRORE
[PJESA-ORO]

ORO.GEN.005 Qëllimi

Ky aneks përcakton kërkesat që duhet të ndiqen nga një operator ajror që kryen:

a) operimet e transportit ajror tregtar (CAT);

b) operimet e specializuara tregtare;

c) operimet jotregtare me avionë kompleks me motor;

d) operimet e specializuara jotregtare me avionë kompleks me motor.

NËNPJESA GEN.
KËRKESAT E PËRGJITHSHME

Seksioni I. Të përgjithshme

ORO.GEN.105 Autoriteti kompetent

Për qëllime të këtij aneksi, autoriteti kompetent që ushtron mbikëqyrje mbi operatorët si subjekt i detyrimeve të certifikimit ose detyrimit të deklarimit, ose autorizimit të operimeve të specializuara, të cilët e kanë bazën kryesore të biznesit në Republikën e Shqipërisë, do të jetë Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC).

ORO.GEN.110 Përgjegjësitë e operatorit

a) Operatori është përgjegjës për operimin e avionit, në përputhje me shtojcën V të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", siç aplikohet, kërkesat kryesore të këtij aneksi dhe certifikata e operatorit ajror të tij (AOC) ose autorizimin e specializuar të operimit (autorizimi SPO) ose deklarimin.

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

c) Operatori do të krijojë dhe do të mbajë një sistem për ushtrimin e kontrollit të operimeve mbi çdo fluturim operuar nën kushtet e certifikatës ose autorizimit të operimeve të specializuara ose deklarimit të tij.

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

e) Operatori duhet të sigurojë që i gjithë personeli i caktuar ose që është i përfshirë direkt në operimet e tokës dhe të fluturimit, të jetë i udhëzuar siç duhet, të ketë demonstruar aftësitë në detyrat e tij/saj të veçanta dhe të jetë i vetëdijshëm për përgjegjësitë e tij/saj dhe lidhjen e detyrave të tilla me operimin si një i tërë.

f) Operatori përcakton procedurat dhe instruksionet për funksionimin e sigurt për çdo tip avioni që përmbledhin përgjegjësitë e stafit të tokës dhe anëtarët e ekuipazhit në punë për të gjitha llojet e operimeve në tokë dhe në fluturim. Këto procedura dhe instruksione nuk i lejohen një anëtari të ekuipazhit, të kryejnë ndonjë aktivitet gjatë fazave kritike të fluturimit, përveçse atyre që kërkohen për operimin e sigurt të avionit. Gjithashtu, duhet të përfshihen procedurat dhe instruksionet për qetësi në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

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

h) Operatori duhet të krijojë një sistem listë kontrolli për çdo tip avioni që do të përdoret nga anëtarët e ekuipazhit në të gjitha fazat e fluturimit, në kushte normale, anormale dhe emergjente për të siguruar se janë ndjekur procedurat e operimit sipas manualit të operimit. Forma dhe përdorimi i listave të kontrollit duhet të zbatojë parimet e faktorëve njerëzorë dhe duhet të marrë në konsiderate dokumentacionin më të fundit përkatës nga mbajtësi i miratimit të projektit.

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

j) Operatori krijon dhe mirëmban programet e trajnimit për mallrat e rrezikshme për personelin, në përputhje me udhëzimet teknike. Këto programe trajnimi duhet të jenë në përpjesëtim me përgjegjësitë e personelit. Programet e trajnimit të operatorëve që kryejnë TAT, qoftë nëse transportojnë mallra të rrezikshme ose jo, dhe operatorët që kryejnë veprimtari të ndryshme nga ato TAT të përmendura në shkronjat (b), (c) dhe (d), të pikës ORO.GEN.005, që transportojnë mallra të rrezikshme janë subjekt i shqyrtimit dhe i miratimit nga AAC-ja.

k) Pavarësisht nga shkronja (j), operatorët që kryejnë operime tregtare me njërin prej avionëve të mëposhtëm duhet të sigurojnë që ekuipazhi i fluturimit të marrë një trajnim ose informacione të përshtatshme për mallrat e rrezikshme, që t'u mundësojë atyre të njohin mallrat e rrezikshme të padeklaruara të sjella në bord nga udhëtarët ose si ngarkesë:

1) një aeroplan të drejtuar me motor me helikë që ka një masë MCTOM prej 5 700 kg ose më pak, dhe një MOPSC prej 5 pasagjerësh ose më pak, që operohet në një fluturim që ngrihet dhe ulet në të njëjtin aerodrom ose në vendin e operimit, sipas VFR-së ditën;

2) një helikopter kompleks me një motor, të ndryshëm nga helikopterët kompleks me motor, me një MOPSC, prej 5 pasagjerësh ose më pak, operuar në një fluturim në ngritje dhe ulje në të njëjtin aerodrom ose në vendin e operimit, sipas VFR-së ditën.

ORO.GEN.115 Aplikim për një AOC

a) Aplikimi për një Certifikatë të Operimit Ajror ose ndryshimi i një certifikate ekzistuese duhet të bëhet në atë formë të kërkuar nga AAC-ja bazuar në kërkesat e vendosura nga vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij.

b) Aplikuesit për certifikatë fillestare duhet t'i mundësojnë Autoritetit të Aviacionit Civil dokumentacionin e nevojshëm, i cili demonstron se si ata do të plotësojnë kërkesat e përcaktuara nga vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". 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.

ORO.GEN.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Mjetet alternative të përputhshmërisë ndaj atyre që janë miratuar nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore dhe pranuar nga AAC-ja mund të përdoren nga një operator për të krijuar pajtueshmërinë me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij.

b) Kur një operator subjekt i certifikimit dëshiron të përdorë mjete alternative të përputhshmërisë në vend të mjeteve të Pranueshme të Përputhshmërisë (AMC), të miratuara nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, e të pranuara nga AAC-ja, për të krijuar pajtueshmëri me vendimin e Këshillit të

Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij para se të zbatojë atë, ai duhet t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të përputhshmërisë. Përshkrimi duhet të përfshijë ndonjë revizionim të manualeve ose të procedurave që mund të jenë të përshtatshme, si dhe një vlerësim që tregon se janë përmbushur rregullat implementuese.

Operatori mund të zbatojë këtë alternative të mjeteve të përputhshmërisë deri në miratimin paraprak nga AAC-ja dhe në marrjen e njoftimit, të përcaktuar në ARO.GEN.120(d).

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 vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij.

d) Kur një operator, subjekt i autorizimit SPO dëshiron të përdorë mjete alternative të pajtueshmërisë, duhet të përputhet me (b) kurdoherë kur çdo mjet pajtueshmërie alternativ ndikon në procedurat standarde të operimit që janë pjesë e autorizimit dhe me (c), për pjesën e deklaruar të operimit dhe të organizimit të saj.

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

Një operator i certifikuar duhet të veprojë bazuar në qëllimin dhe privilegjet e përcaktuara në specifikimet e operimit bashkëlidhur certifikatës së operatorit.

ORO.GEN.130 Ndryshimet lidhur me mbajtësit e një AOC-je

a) Çdo ndryshim që prek:

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-ja.

b) Për çdo ndryshim që kërkon miratim paraprak, sipas vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij, operatori duhet të aplikojë dhe të marrë një miratim me shkrim nga AAC-ja. Aplikimi duhet të bëhet përpara se të ndodhin ndryshime, me qëllim që AAC-ja të vendosë mbi pajtueshmërinë e vazhdueshme me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij, dhe që lidhen me miratimin. Operatori duhet t'i mundësojë Autoritetit të Aviacionit Civil çdo dokument të kërkuar prej tij.

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

Operatori duhet të operojë, duke u bazuar në kushtet e parashikuara nga AAC-ja 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 Autoritetit të Aviacionit Civil, sipas procedurës së miratuar nga AAC-ja, në përputhje me ARO.GEN.310(c).

ORO.GEN.135 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së një AOC-je

a) Certifikata e operatorit do të vazhdojë të mbetet e vlefshme nëse:

1) operatori vazhdon të përmbushë kriteret e përcaktuara në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1139/2018, duke marrë në konsideratë dispozitat që lidhen me trajtimin e gjetjeve, siç specifikohet në pikën ORO.GEN.150 të këtij aneksi;

2) AAC-ja ka akses tek operatori, siç përcaktohet në pikën ORO.GEN.140 të këtij aneksi, për të përcaktuar përputhjen e vazhdueshme me kërkesat përkatëse të vendimit të Këshillit të Ministrave

nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1139/2018 dhe rregullat implementuese të saj.

3) certifikata nuk është dorëzuar ose revokuar.

b) Në rastet e revokimit ose të pezullimit, certifikata duhet t'i kthehet AAC-së pa vonesë.

ORO.GEN.140 Aksesi

a) Me qëllim vendosjen e përputhshmërisë me kërkesat përkatëse të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 dhe rregullat implementuese të tij, operatori do të lejojë hyrjen, në çdo kohë, në çdo objekt, avion, dokument, regjistrime, të dhëna, procedure apo çdo material tjetër të rëndësishëm për aktivitetet që lidhen me certifikimin, me autorizimin ose me deklaratën SPO, pavarësisht nëse ajo është kontraktuar ose jo, çdo personi të autorizuar nga njëri prej autoriteteve të mëposhtme:

1) AAC-ja, siç përcaktohet në pikën ORO.GEN.105 të aneksit III të kësaj rregulloreje;

2) autoriteti që vepron nën kushtet e ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) ose nënpjesës RAMP të aneksit II të kësaj rregulloreje.

b) Hyrja tek avioni i përmendur në shkronjën (a), në rastin e CAT-së, duhet të përfshijë mundësinë për hyrjeje dhe qëndrim më të gjatë të fluturimit, nëse nuk vendoset ndryshe nga komandanti për kabinën e pilotimit, në përputhje me CAT.GEN.MPA.135 në interes të sigurisë.

ORO.GEN.150 Gjetjet

Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve, operatori duhet:

a) të identifikojë shkakun e mospajtueshmërisë;

b) të përcaktojë një plan të veprimeve korrigjuese; dhe

c) të demonstrojë zbatimin e veprimeve korrigjuese bindëse për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar, brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet, siç përcaktohet në ARO.GEN.350(d).

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

Operatori duhet të zbatojë:

a) çdo masë sigurie vendosur nga AAC-ja, në përputhje me ARO.GEN.135(c); dhe

b) çdo informacion sigurie të rëndësishëm e të detyrueshëm lëshuar nga Agjencia, duke përfshirë direktivat e vlefshmërisë, të pranuara dhe të publikuara edhe nga AAC-ja.

ORO.GEN.160 Raportimi i ngjarjeve

a) Operatori duhet të raportojë tek AAC-ja dhe te çdo organizatë tjetër që kërkohet nga shteti i operatorit për t'u informuar, për çdo aksident, incident serioz dhe ngjarje, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë" dhe ndryshimet përkatëse në fuqi.

b) Pa rënë në kundërshtim me pikën (a), operatori duhet të raportojë tek AAC-ja dhe tek organizata përgjegjëse projektuese e avionit, 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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012 ose me 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.

c) Pa cenuar urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011, "Për miratimin e rregullores për

integrimin në një bazë qendrore të informacionit për ngjarjet në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara" dhe urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores 'Për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë'", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij, raportet e referuara në paragrafët (a) dhe (b) do të bëhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga AAC-ja dhe të përmbajnë të gjitha informacionet përkatëse, në lidhje me kushtet e njohjes së operatorit.

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

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

Seksioni 2. Menaxhimi

ORO.GEN.200 Sistemi i menaxhimit

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

1) linja të përcaktuara qartë të përgjegjësisë për operatorin, duke përfshirë edhe një përgjegjësi të drejtpërdrejtë të sigurisë së menaxherit të përgjithshëm;

2) një përshkrim të filozofeve të përgjithshme dhe parimeve të operatorit, në lidhje me sigurinë, të referuara si politikë e sigurisë;

3) identifikimin e rreziqeve të sigurisë në aviacion shkaktuar nga aktivitetet e operatorit të tyre, vlerësimin dhe menaxhimin e rreziqeve të lidhura me to, duke përfshirë marrjen e masave për të zbutur rrezikun dhe verifikimin e efektshmërisë së tyre;

4) mbrojtjen e personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat;

5) dokumentacionin e sistemit të menaxhimit të të gjitha proceseve kyçe, duke përfshirë një proces për t'i bërë të ditur personelit përgjegjësitë e tij dhe procedurat për ndryshimin e këtij dokumentacioni;

6) një funksion për të monitoruar pajtueshmërinë e operatorit me kërkesat respektive. Monitorimi i pajtueshmërisë do të përfshijë një sistem vlerësimi të gjetjeve për menaxherin përgjegjës, për të siguruar zbatimin efektiv të veprimeve korrigjuese sipas nevojës; dhe

7) ndonjë kërkesë shtesë siç parashikohet në nënujëset përkatëse të këtij aneksi ose të anekseve të tjera të aplikueshme.

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

ORO.GEN.200A Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit

Përveç sistemit të menaxhimit të përmendur në pikën ORO.GEN.200, operatori do të krijojë, të zbatojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit të sigurisë së informacionit në përputhje me rregulloren për kërkesat për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë e operimit për organizatat e lidhura me vlefshmërinë ajrore të avionit dhe aerodromet, transpozim i rregullores zbatuese të Komisionit 2023/203, për të siguruar menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim për sigurinë e aviacionit.

ORO.GEN.205 Aktivitetet e kontraktuara

a) Në rastet kur kontraktohen apo blihen shërbime apo produkte si pjesë e aktiviteteve të tij, operatori do të mundësojë gjithë sa vijon:.

1) që shërbimet apo produktet e kontraktuara apo të blera përmbushin kriteret e zbatueshme;

2) që çdo rrezik për sigurinë e avionit që lidhet me shërbimet apo produktet e kontraktuara apo të blera janë marrë në konsideratë nga sistemi i menaxhimit të operatorit;

b) Kur një operator i certifikuar ose një mbajtës i autorizimit SPO kontrakton çdo pjesë të aktivitetit të tij te 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 miratimin e operatorit.

Organizata kontraktuese duhet të sigurojë që AAC-ja i është dhënë e drejta (mundësia) për të vendosur vazhdueshmërinë e përputhshmërisë me kërkesat e aplikuara.

ORO.GEN.210 Kërkesat për personelin

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

b) Një person ose grup personash do të propozohen nga operatori, me përgjegjësinë për të siguruar që operatori mbetet në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Personi/at i/e tillë do t'i përgjigjet/n direkt menaxherit të përgjithshëm.

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

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

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

ORO.GEN.215 Kërkesat për komoditetet/kushte pune

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

ORO.GEN.220 Mbajtja e të dhënave

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

b) Formati i të dhënave do të specifikohet në procedurat e operatorit.

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

Seksioni 3. Kërkesa organizative shtesë

ORO.GEN.310 Përdorimi i avionëve të listuar në një AOC për operimet jotregtare dhe operimet e specializuara

a) Avionët e listuar në AOC-në e operatorit mund të mbeten në AOC në rast se operohen në një nga situatat e mëposhtme:

1) nga vetë mbajtësi i AOC-së, për operimet e specializuara në përputhje me aneksin VIII (Pjesa-SPO);

2) nga operatorë të tjerë, për operimet jotregtare me avionë me motor ose për operimet e specializuara të kryera në përputhje me aneksin VI (Pjesa-NCC), aneksin VII (Pjesa-NCO) ose aneksin VIII (Pjesa SPO), me kusht që avioni të jetë në përdorim për një periudhë të vazhdueshme

jo më shumë se 30 ditë.

b) Kur avioni përdoret në përputhje me pikën (a) (2), mbajtësi i AOC-së që mundëson avionin dhe operatori që e përdor atë do të përcaktojnë një procedurë e cila do të:

1) identifikojë në mënyrë të qartë se cili operator është përgjegjës për kontrollin operacional të secilit fluturim dhe përshkruajë se si kontrolli operacional transferohet brenda tyre;

2) përshkruajë procedurën e dorëzimit të avionit pasi t'i jetë kthyer mbajtësit të AOC-së.

Kjo procedurë do të përfshihet në manualin e operimeve të çdo operatori ose në një kontratë midis mbajtësit të AOC-së dhe operatorit që përdor avionin në përputhje me pikën (a) (2). Mbajtësi i AOC-së do të krijojë një model për një kontratë të tillë. Pika ORO.GEN.220 do të zbatohet për mbajtjen e të dhënave të këtyre kontratave.

Mbajtësi i AOC-së dhe operatori që përdorin avionin në përputhje me pikën (a) (2) duhet të sigurojnë që procedura t'i komunikohet personelit përkatës.

c) Mbajtësi i AOC-së duhet t'i paraqesë AAC-së procedurën e përmendur në pikën (b) për miratim paraprak.

Mbajtësi i AOC-së bie dakord me AAC-në për mjetet dhe shpeshtësinë e dhënies së informacionit rreth transferimeve të operacioneve të kontrollit, në përputhje me pikën ORO.GEN.130(c).

d) Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionit që vihet në përdorim sipas pikës (a) do të menaxhohet nga organizata përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit që ndodhet në AOC, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", apo çdo përditësimi të saj në fuqi, që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014 dhe amendimet e saj.

e) Mbajtësi i AOC-së që vë në dispozicion avionin në përputhje me pikën (a), duhet:

1) të tregojë në manualin e tij të operimit shenjat e regjistrimit të avionit të dhënë në përdorim dhe llojin e operimeve të kryera me avionin në fjalë;

2) të qëndrojë i informuar gjatë gjithë kohës dhe mbajë shënime për çdo operator që mban kontrollin operacional të avionit në çdo moment të caktuar derisa avioni t'i kthehet mbajtësit të AOC-së;

3) të sigurojë që masat e identifikimit, vlerësimit të rrezikut dhe zbutjes së rrezikut të adresojnë të gjitha operacionet e kryera me ato avionë.

f) Për operimet sipas aneksit VI (Pjesa-NCC) dhe aneksit VIII (Pjesa-SPO), operatori që përdor avionin në përputhje me pikën (a) duhet të sigurojë të gjitha sa vijon:

1) që çdo fluturim i kryer nën kontrollin e tij operacional të regjistrohet në sistemin e regjistrit teknik të avionit;

2) se nuk janë bërë ndryshime në sistemet ose konfigurimin e avionit;

3) që çdo defekt ose mosfunksionim teknik që ndodh gjatë kohës që avioni është nën kontrollin e tij operacional i raportohet organizatës së përmendur në pikën (d);

4) që mbajtësi i AOC-së të marrë një kopje të çdo raporti të ngjarjeve në lidhje me fluturimet e kryera me avion, të përfunduar në përputhje me urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014 dhe rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2015/1018.

NËNPJESA AOC.
CERTIFIKIMI I OPERATORIT AJROR

ORO.AOC.100 Aplikimi për një certifikatë operatori ajror

a) Pa cenuar udhëzimin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", që përafron rregulloren EU nr. 1008/2008, para se të fillojnë operimet ajrore për transport tregtar, operatori do të aplikojë për të marrë një Certifikatë të Operatorit Ajror (AOC) të lëshuar nga AAC-ja.

b) Operatori duhet të japë informacionin e mëposhtëm tek AAC-ja:

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

3) avionit që do të operojë;

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

5) emrin e drejtorit të përgjithshëm;

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

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

8) një vërtetim, ku të tregohet që të gjitha dokumentet e dërguara tek AAC-ja janë verifikuar nga aplikanti dhe janë në përputhje me kërkesat e aplikuara.

c) Aplikantët duhet t'i tregojnë Autoritetit të Aviacionit Civil, që:

1) ata janë në përputhshmëri me të gjitha kërkesat e shtojcës V të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", e këtij aneksi (Pjesa-ORO), aneksit IV (Pjesa-CAT) dhe aneksit V (Pjesa-SPA) të kësaj rregulloreje dhe aneksit I (Pjesa 26) të rregullores "Për përcaktimet shtesë të vlefshmërisë ajrore sipas llojit të operimeve" transpozim i rregullores (BE) 2015/640 "Për përcaktimet shtesë të vlefshmërisë ajrore sipas llojit të operimeve".

2) të gjithë avionët që operojnë kanë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore (CofA), në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012 ose janë marrë me qira të 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.

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

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

ORO.AOC.110 Marrëveshja e qirasë

Çdo qiramarrje:

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

b) Operatori i certifikuar në përputhje me këtë pjesë nuk duhet të marrë me qira, një avion të përfshirë në listën e operatorëve që u nënshtrohen kufizimeve operuese, të regjistruara në një shtet, nga të cilat të gjithë operatorët nën mbikëqyrjen e tij i nënshtrohen një ndalimi-veprimi ose nga një operator që është subjekt i një ndalim-veprimi sipas rregullores (EC) nr. 2111/2005.

Marrja me qira të njomë

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

1) operatori i atij vendi që s'është pjesë e BE-së, mban një AOC të vlefshme të lëshuar sipas aneksit 6 të ICAO-s;

2) standardet e sigurisë së operatorit të atij vendi që s'është pjesë e BE-së, në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë dhe operimet ajrore janë ekuivalente me kërkesat e zbatueshme të përcaktuara nga urdhri i ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", apo çdo përditësimi të tij në fuqi, që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014 dhe amendimet e saj dhe këtë rregullore;

3) avioni ka një Certifikatë të Vlefshmërisë Ajrore standarde të lëshuar në përputhje me aneksin 8 të ICAO-s.

Marrja me qira të thatë

d) Një aplikant për miratimin e qirasë së thatë të një avioni të regjistruar në një vend të tretë, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, do t'i demonstrojë AAC-s, që:

1) është identifikuar një nevojë operimi që nuk mund të plotësohet përmes *leasing-ut* nga një avion i regjistruar në ZPEA; Për sa kohë Shqipëria nuk është në ZPEA, operatori duhet të argumentojë që nuk mund të plotësohet një nevojë operimi përmes marrjes me qira brenda vendit;

2) kohëzgjatja e qirasë së thatë nuk kalon shtatë muaj në çdo periudhë 12-mujore rresht;

3) është siguruar përputhja me kërkesat e aplikueshme të përafrimit në legjislacionin shqiptar të rregullores (EU) nr. 1321/2014 dhe ndryshimet e saj; dhe

4) avioni është i pajisur në përputhje me rregulloret përkatëse transpozime të rregullave të BE-së, për operimet ajrore.

Dhënia me qira të thatë

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

Dhënë me qira të njomë

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

ORO.AOC.115 Marrëveshjet "ndarje-kodi"

a) Pa cenuar kërkesat e sigurisë të aplikueshme për operatorët dhe avionët e vendeve të tjera apo vendeve të treta, në rastin kur Shqipëria të jetë anëtar i ZPEA-së sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, një operator i certifikuar në përputhje me këtë pjesë do të hyjë në një marrëveshje ndarje-kodesh me një operator të një vendi tjetër, vetëm pasi:

1) të ketë verifikuar që operatori i atij vendi tjetër përputhet me standardet e ICAO-s në fuqi;

2) të ketë dorëzuar tek AAC-ja informacione të dokumentuara të cilat mundësojnë ketë autoritet të përputhet me ARO.OPS.105.

b) Kur zbaton marrëveshjen ndarje-kodi, operatori do të monitorojë dhe do të vlerësojë rregullisht përputhshmërinë e operatorit të atij vendi tjetër apo vendi të tretë, që s'është pjesë ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe me standardet e aplikueshme të ICAO-s.

c) Operatori i certifikuar sipas kësaj pjesë nuk do të shesë dhe të japë bileta për një fluturim që operohet nga një operator i një vendi tjetër apo vendi të tretë, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kur ky i fundit është subjekt i një ndalimi në operim, në pajtim me rregulloren (KE) nr. 2111/2005 ose nuk vazhdon të përputhet me standardet e aplikueshme të ICAO-s.

ORO.AOC.120 Miratimet për të dhënë trajnimin e ekuipazhit të kabinës dhe për të

lëshuar dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

a) Kur synohet dhënia e kurseve të trajnimit të kërkuara në pjesën V (pjesa CC) të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" që përafron rregulloren (EU) nr. 1178/2011, operatori do të aplikojë dhe do të marrë një miratim të lëshuar nga AAC-ja. Për këtë qëllim, aplikanti duhet të demonstrojë përputhshmëri me kërkesat për zhvillimin dhe përmbajtjen e kursit të trajnimit themeluar në CC.TRA.215 dhe CC.TRA.220 të po atij aneksi dhe do t'i dorëzojë Autoritetit të Aviacionit Civil:

1) datën e fillimit të menduar të aktivitetit;

2) të dhënat personale dhe kualifikimet e instruktorëve si të rëndësishme për elementet e trajnimit që do të mbulohen;

3) emrin/at dhe adresën/at e vendeve në të cilat do të zhvillohet trajnimi;

4) një përshkrim të objekteve, metodave të trajnimit, manualeve dhe mjeteve prezantuese që do të përdoren; dhe

5) programet mësimore dhe programet respektive për kursin e trajnimit.

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

1) t'i tregojnë Autoritetit të Aviacionit Civil, që:

i) organizata ka aftësinë dhe përgjegjshmërinë për të kryer këtë detyrë;

ii) personeli që kryen ekzaminime të përshtatshme është i kualifikuar dhe nuk përbën konflikt interesi; dhe

2) të sigurojë procedurat dhe kushtet e përcaktuara, për:

i) kryerjen e ekzaminimit të kërkuar nga CC.TRA.220;

ii) lëshimin e dëshmive të ekuipazhit të kabinës; dhe

iii) t'i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil të gjitha informacionet përkatëse dhe dokumentacionin që lidhet me dëshmitë që do të lëshojë dhe zotëruesit e tyre, për qëllimin e regjistrave, mbikëqyrjen dhe zbatimin e veprimeve nga ana e këtij autoriteti.

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

ORO.AOC.125 Operimet jotregtare të një mbajtësi AOC-je me avionë të listuar në AOC-në e tij

a) Mbajtësi i një AOC-je mund të kryejë operime jotregtare në përputhje me aneksin VI (Pjesa-NCC) ose aneksin VII (Pjesa-NCO) me avionë të shënuar në listë në specifikimet e operimeve të AOC-së ose në manualin e tij të operimit, me kusht që mbajtësi i AOC-së të bëj një përshkrim të detajuar të këtyre operimeve në manualin e operimeve, përfshirë këtu:

1) identifikimin e kritereve të zbatueshme;

2) një përshkrim të të gjitha ndryshimeve ndërmjet procedurave të operimit që përdoren gjatë kryerjes së operimeve CAT dhe operimeve jotregtare;

3) mjetet që do të mundësojnë që i gjithë personeli i përfshirë në operime të ketë plotësisht njohuri mbi procedurat e lidhura.

b) Mbajtësi i njëAOC-je respekton kriteret e:

1) aneksit VIII (Pjesa-SPO) për kryerjen e fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes me avionë kompleks me motorë;

2) aneksit VII (Pjesa-NCO)për kryerjen e fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes me avionë të ndryshëm nga ata kompleks me motorë.

c) Mbajtësit të një AOC-je që kryen operime të cilat janë përmendur në pikat (a) dhe (b) nuk do

t'i kërkohet të paraqesë ndonjë deklaratë në përputhje me këtë aneks.

d) Mbajtësi i AOC-së specifikon llojin e fluturimit, siç është listuar në manualin e operacioneve dhe dokumentet që lidhen me fluturimin (plani operacional i fluturimit, fletët e ngarkesave dhe dokumente të tjera të vlefshme).

ORO.AOC.130 Monitorimi i të dhënave të fluturimit – aeroplanët

a) Operatori duhet të krijojë dhe të mbajë një program monitorimi të të dhënave të fluturimit, i cili duhet të integrohet në sistemin e tij të menaxhimit, për aeroplanët me një masë maksimale të lëshimit të certifikuar prej më shumë se 27 000 kg.

b) Programi i monitorimit të të dhënave të fluturimit duhet të jetë jondëshkues dhe të përmbajë mbrojtje adekuate për të mbrojtur burimin/et e të dhënave.

ORO.AOC.135 Kërkesat për personelin

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

1) operimet e fluturimit;

2) trajnimin e anëtarëve të ekuipazhit;

3) operimet në tokë; dhe

4) vazhdueshmërinëe vlefshmërisë ajrore, për kontratat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014, sipas rastit.

b) Përshtatshmëria dhe kompetencat e personelit

1) Operatori do të punësojë personel të mjaftueshëm për operimet e planifikuara në fluturim dhe në tokë.

2) I gjithë personeli i caktuar ose që është i përfshirë direkt në operimet e fluturimit dhe të tokës, duhet:

i) të jetë trajnuar siç duhet;

ii) të demonstrojë aftësitë në kryerjen e detyrave të caktuara; dhe

iii) të jetë i vetëdijshëm për përgjegjësitë edhe në lidhje me detyrat në këtë operim si një i tërë.

c) *Mbikëqyrja e personelit*

1) Operatori do të emërojë një numër të mjaftueshëm të mbikëqyrësve të personelit, duke marrë parasysh strukturën organizative të operatorit dhe numrin e personelit të punësuar.

2) Detyrat dhe përgjegjësitë e këtyre mbikëqyrësve duhet të përcaktohen, si dhe duhet të bëhen të gjitha marrëveshjet e tjera të nevojshme për të siguruar se ata mund t'i shkarkojnë përgjegjësitë e tyre mbikëqyrëse.

3) Mbikëqyrja e anëtarëve të ekuipazhit dhe të personelit të përfshirë në operim do të ushtrohet nga individë me përvojë të konsiderueshme dhe me aftësi për të siguruar arritjen e standardeve të përcaktuara në manualin e operimeve.

ORO.AOC.140 Kërkesat për komoditetet/kushte pune

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

a) të përdorë komoditete të përshtatshme për punimet në tokë për të garantuar punime të sigurta për fluturimet;

b) të organizojnë komoditete ndihmëse operuese, në bazën kryesore të operimeve, në mënyrë që të jenë të përshtatshme për fushën dhe llojin e operimit; dhe

c) të sigurojë hapësirat e punës në çdo bazë operimi të jenë të mjaftueshme për personelin, veprimet e të cilëve mund të ndikojnë në sigurinë e operimeve të fluturimit. Rëndësi duhet t'u jepet nevojave të personelit të tokës, personelit që merret me kontrollin operacional, me ruajtjen dhe

shfaqjen e regjistrave thelbësorë dhe planifikimet të fluturimit nga ekuipazhi.

ORO.AOC.150 Kërkesat për dokumentimin

a) Operatori duhet të kujdeset për prodhimin e manualeve dhe për çdo dokumentim tjetër të kërkuara, si dhe për ndryshimet e lidhura me to.

b) Operatori duhet të jetë në gjendje të shpërndajë pa vonesë instruksione operacionale dhe informacione të tjera.

NËNPJESA DEC.
DEKLARATA

ORO.DEC.100 Deklarata

Operatori i avionëve kompleksë, me motor të angazhuar në operime jotregtare ose operime të specializuara jotregtare dhe operatori i specializuar tregtar, duhet:

a) t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil të gjitha informatat relevante para fillimit të operimeve, duke përdorur formën e paraqitur në shtojcën I të këtij aneksi;

b) të njoftojë në Autoritetin e Aviacionit Civil, listën e mjeteve alternative të pajtueshmërisë të përdorura;

c) të ruajë përputhshmërinë me kërkesat e zbatueshme dhe me informacionin e dhënë në deklaratë;

d) të njoftojë pa vonesë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshim në deklaratën e tij ose mjetet e përputhshmërisë që përdor me anë të paraqitjes së një deklarate të ndryshuar, duke përdorur formën e dhënë në shtojcën I të këtij aneksi;

e) të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil kur ndërpret funksionimin.

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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012 ose mund të jepet me qira në përputhje me (c).

c) Një operator tregtar i specializuar duhet të marrë miratimin paraprak nga AAC-ja, sipas kushteve të mëposhtme:

1) Për marrjen me qira të njomë (*wet lease*) të një avioni të një operatori të një vendi të tretë, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe:

i) standardet e sigurisë së operatorit të një vendi të tretë, duke marrë parasysh vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore dhe të operimit ajror, janë të barabarta me kërkesat në fuqi të përcaktuara në urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014 dhe në këtë urdhër;

ii) avioni i operatorit të një vendi të tretë ka standardet CofA të lëshuar në përputhje me aneksin 8

të ICAO-s.

iii) kohëzgjatja e qirasë së njomë nuk e kalon shtatëmuajshin për çdo periudhë 12-mujore të pashkëputur; ose

2) Për marrjen me qira të thatë (*dry lease*) të një avioni të regjistruar në një vend të tretë, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe:

i) një nevojë shtesë operimi është identifikuar që nuk mund të plotësojë marrjen me qira të një avioni të regjistruar në EU ose ZPEA sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe;

ii) kohëzgjatja e marrjes së qirasë së thatë nuk mund ta tejkalojë shtatëmuajshin e një periudhë 12-mujore pa shkëputje;

iii) standardet e sigurisë së avionëve të vendeve të treta në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore janë ekuivalente me kërkesat e zbatueshme të përcaktuara me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014.

iv) avioni është i pajisur në përputhje me aneksin VIII [Pjesa SPO].

ORO.SPO.110 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 AAC-ja, para se të fillojë operimin tregtar të specializuar të risqeve të larta:

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

2) që, siç përcaktohet nga AAC-ja, kur Shqipëria është vendi ku kryhet operimi, si rezultat i natyrës specifike të saj dhe i ambientit të zonës në të cilin ai është kryer, përmban risqe të larta dhe, veçanërisht për palët e treta në tokë.

b) Operatori duhet të japë informacionin e mëposhtëm tek AAC-ja:

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 operimit të propozuar, 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 AAC-ja janë vërtetuar nga operatori dhe plotësisht në përputhje me kërkesat e aplikuara (duhura).

c) Aplikimi për një autorizim ose amendamentet e tij duhet të bëhen në formën dhe mënyrën e vendosur nga AAC-ja, në bazë të kërkesave të aplikueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 'Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" apo dhe rregullat zbatuese të tij.

ORO.SPO.115 Ndryshimet

a) Çdo ndryshim që ndikon në fushën e autorizimit ose operimet e autorizuara, duhet të kërkojë më parë një aprovim të Autoritetit të Aviacionit Civil. 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 AAC-ja.

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 AAC-së të vendosë vazhdimin e pajtueshmërisë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe të amendojë autorizimin, në qoftë se është e nevojshme. Operatori duhet t'i japë Autoritetit të Aviacionit Civil 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 AAC-ja gjatë këtyre lloj ndryshimesh, nëse është e aplikueshme.

ORO.SPO.120 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një operator që mban një autorizim të operimit të specializuar, 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 VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese të tij, duke marrë parasysh dispozitat në bazë të zgjidhjes së gjetjeve, siç specifikohet nën ORO.GEN.150;

2) aprovimit të lejes së hyrjes së AAC-s tek operatori, siç është përcaktuar në ORO.GEN.140 për të përcaktuar vazhdueshmërinë e pajtueshmërisë me kërkesat kryesore të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil"; dhe

3) autorizimi nuk është dorëzuar ose revokuar.

c) Me t'u revokuar ose ndaluar, autorizimi duhet të kthehet pa vonesë tek AAC-ja.

NËNPJESA MLR.
MANUALET, DOKUMENTET DHE TË DHËNAT

ORO.MLR.100 Manualet e operimit. Të përgjithshme

a) Një operator do të krijojë një Manual të Operimeve (OM) siç specifikohet në pikën 8.2 të shtojcës V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të tij.

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 e SPO-së ose deklaratën dhe listën e aprovimeve specifike, sipas rastit.

c) OM-ja mund të lëshohet në pjesë të veçanta.

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

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

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

g) Për mbajtësit e AOC-së:

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

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

g.1) Për mbajtësit e autorizimit SPO, çdo amendament i shoqëruar me procedurat operuese standarde të autorizuara, para aprovimit, duhet të merren para se amendamenti të ketë fuqi veprimi.

h) Pavarësisht pikave (g) edhe (g1), kur ndryshimet e menjëhershme apo rishikimet janë të nevojshme në interes të sigurisë, ata mund të botohen dhe të zbatohen menjëherë, me kusht që të aplikohet për çdo ndryshim të kërkuar.

i) Operatori duhet të përfshijë të gjitha ndryshimet dhe revizionimet e kërkuara nga AAC-ja.

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

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

ORO.MLR.101 Manuali i operimeve – struktura

Përveç operimeve me aeroplanë me helikë me motor të vetëm me një MOPSC, prej 5 ose më pak ose helikopterësh jo të ndërlikuar me një motor sipas MOPSC, prej 5 ose më pak ngritje dhe ulje në të njëjtin aerodrom ose në vendin e operimit, sipas VFR-së ditën, struktura kryesore e OM-së do të jetë si më poshtë:

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

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

c) Pjesa C: Operime të transportit ajror tregtar; e përbërë nga instruksione dhe informacione për itineraret/rolet/hapësirat/aerodromet/bazat operuese;

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

ORO.MLR.105 Lista minimale e pajisjeve

a) Një listë minimale e pajisjeve (MEL) duhet të vendoset siç është specifikuar në pikën 5.c) të nenit 30 të seksionit III, i VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" bazuar në listën master të pajisjeve minimale përkatëse (MMEL), siç përcaktohet në të dhënat e caktuara, në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012.

Nëse një MMEL nuk është e vendosur si pjesë e të dhënave të përshtatshmërisë operuese, MEL-i mund të bazohet në MMEL-in përkatës të pranuar nga shteti i operatorit ose i regjistrit, sipas rastit.

b) MEL-i dhe çdo ndryshim i tij duhet të miratohet nga AAC-ja.

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

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

1) një parathënie, ku të përfshihen udhëzimet dhe përkufizimet për ekuipazhet e fluturimit dhe për personelin e mirëmbajtjes, duke përdorur MEL;

2) statusin e revizionimit të MMEL-it mbi të cilin MEL-i është bazuar dhe statusin e revizionimit të MEL-it;

3) synimin, nivelin dhe qëllimin e MEL-it.

e) Operatori duhet:

1) të vendosë intervalet e korrigjimit për secilin instrument, pajisje ose funksion jooperues të listuar në MEL. Intervali i korrigjimit në MEL nuk do të jetë më pak kufizues se intervali i korrigjimit korrespondues në MMEL;

2) të krijojë një program efektiv korrigjimi;

3) të operojë në avion pas mbarimit të intervalit të korrigjimit specifikuar në MEL, vetëm pasi:

i) të jetë riparuar defekti; ose

ii) intervali i korrigjimit është shtyrë në përputhje me pikën (f).

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

1) zgjatja e intervalit të korrigjimit për atë tip avioni është brenda qëllimit të MMEL-it;

2) zgjatja e intervalit të korrigjimit është, si maksimum, i njëjtë me intervalin e korrigjimit të specifikuar në MEL;

3) zgjerimi i intervalit të korrigjimit nuk përdoret si një mënyrë për kryerjen normale të korrigjimit në MEL, por është përdorur vetëm kur korrigjimi është penguar nga shkaqe jashtë kontrollit të operatorit;

4) operatori të krijojë një përshkrim të detyrave dhe përgjegjësive specifike të kontrolluar në zgjatjen e intervaleve;

5) është njoftuar AAC-ja për ndonjë zgjatje të intervalit korrigjues të aplikuar; dhe

6) është përgatitur një plan për të përmbushur korrigjimet në rastin e parë.

g) Operatori duhet të krijojë procedura operuese dhe të mirëmbajtjes të referuara në MEL, duke marrë parasysh procedurat operuese dhe të mirëmbajtjes të referuara në MMEL. Këto procedura duhet të jenë pjesë e manualeve të operatorit ose MEL-it.

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

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

1) procedurat operuese të përmendura në MEL, kur planifikon dhe/ose operon me instrumentin/pajisjen jofunksionale; dhe

2) procedurat e mirëmbajtjes të përmendura në MEL, para se të veprojnë me instrumentet/pajisjet jofunksionale.

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

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

2) miratimi nuk është përdorur si një mënyrë normale për kryerjen e operimeve jashtë kufizimeve të miratuara të MEL-it, por është përdorur vetëm kur ngjarjet përtej kontrollit të operatorit kanë parandaluar përputhshmërinë MEL;

3) është krijuar nga operatori një përshkrim i detyrave specifike dhe i përgjegjësive për kontrollin dhe funksionimin e aeroplanit nën një miratim të tillë; dhe

4) është krijuar një plan për të ndrequr instrumentet/pajisjet jofunksionale apo rikthimi i avionit në gjendje operimi nën kufizimet MEL.

ORO.MLR.110 Regjistri ditor i udhëtimit

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

ORO.MLR.115 Mbajtja e të dhënave

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

1) për operatorët CAT, rekordet e aktivitetit 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.

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

1) plani operues i fluturimit, nëse aplikohet;

2) njoftimet specifike për aviatorët (NOTAM) dhe dokumentacioni udhëzues nga shërbimet e informacionit aeronautik (AIS), në qoftë se redaktohen nga operatori;

3) dokumentacioni i peshës dhe i balancimit;

4) njoftimi i ngarkesave të veçanta, përfshirë dhe informacionin me shkrim të komandantit/të pilotit në komandë rreth mallrave të rrezikshme, nëse aplikohet;

5) regjistri i udhëtimit, ose një dokument ekuivalent; dhe

6) raporti i fluturimit për regjistrimin e të dhënave të ndonjë ngjarjeje ose çfarëdo ngjarjeje që komandanti/piloti në komandë shikon të nevojshëm për të raportuar ose për të regjistruar.

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

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

d) Operatori, duhet:

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

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

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

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

NËNPJESA SEC.
SIGURIA

ORO.SEC.100 Siguria e kabinës së ekuipazhit të fluturimit – aeroplanët

a) Në një avion që është i pajisur me një derë të sigurt të kabinës së ekuipazhit të fluturimit, kjo derë duhet të kyçet dhe të jetë e pajisur me mjete me të cilat ekuipazhi i kabinës mund të njoftojë ekuipazhin e fluturimit në rast të një aktiviteti të dyshimtë ose shkeljeje të masave të sigurisë në kabinë.

b) Të gjithë avionët që transportojnë pasagjerë, të cilët janë të angazhuar në transportin tregtar të pasagjerëve duhet të jenë të pajisur me një derë të sigurt të miratuar për kabinën e ekuipazhit të fluturimit, që mund të hapet dhe mbyllet nga të dy pozicionet e pilotëve dhe projektuar për të përmbushur kërkesat e zbatueshme për vlefshmërinë ajrore, kur këto avionë bëjnë pjesë në njërën nga kategoritë e mëposhtme:

1) aeroplanë me një MCTOM mbi 54 500 kg;

2) aeroplanë me një MCTOM mbi 45 500 kg dhe me MOPSC mbi 19; ose

3) aeroplanë me MOPSC mbi 60.

c) Në të gjithë avionët që janë të pajisur me një derë të sigurt për kabinën e ekuipazhit të fluturimit, në përputhje me pikën (b) zbatohet sa më poshtë:

1) kjo derë duhet të jetë e mbyllur para ndezjes së motorit për ngritje dhe duhet të jetë e kyçur kur kërkohet nga procedurat e sigurisë ose nga piloti në komandë deri në momentin e fikjes së motorit pas uljes, përveç rasteve kur konsiderohet e nevojshme për personat e autorizuar për të hyrë ose dalë në përputhje me Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil;

2) duhen siguruar mjete monitorimi nga secili pozicion i pilotëve për të gjithë zonën e derës jashtë kabinës së ekuipazhit të fluturimit për të identifikuar personat që kërkojnë të hyjnë dhe për të identifikuar sjellje të dyshimta ose kërcënime të mundshme.

ORO.SEC.105 Siguria e kabinës së ekuipazhit të fluturimit – helikopterët

Nëse është instaluar, dera e kabinës së ekuipazhit të fluturimit në një helikopter që operohet, me qëllim të transportimit të udhëtarëve, duhet të jetë në gjendje për t'u kyçur nga brenda kabinës së ekuipazhit të fluturimit për të parandaluar hyrjen e paautorizuar.

NËNPJESA FC.
EKUIPAZHI I FLUTURIMIT

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 që specifikon kërkesat shtesë të zbatueshme për operimet e transportit ajror tregtar, me përjashtim të operacioneve tregtare të transportit ajror të udhëtarëve të kryer nën VFR për ditë, duke filluar dhe duke mbaruar në të njëjtin aerodrom ose vend operimi dhe brenda një zone lokale të specifikuar nga AAC-ja, me:

1) aeroplanë me një motor me helikë që kanë maksimumin e certifikuar të masës për ngritje prej 5 700 kg ose më pak dhe një MOPSC prej 5 pasagjerësh; ose

2) helikopterë me një motor ndryshe nga ata kompleks me fuqi motorike, me një MOPSC prej 5 pasagjerësh.

c) Seksioni 3 specifikon kërkesat shtesë për operime tregtare të specializuara dhe për ato të referuara te b(1) dhe (2).

Seksioni I.
Kërkesat e përbashkëta

ORO.FC.100 Përbërja e ekuipazhit të fluturimit

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

e përcaktuara operuese për avionët.

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

c) Të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të mbajnë një licencë dhe klasifikim të lëshuar ose të pranuar, në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe të përshtatshëm me detyrat e caktuara për ta.

d) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit mund të çlirohet nga detyrat e tij të kontrollit në fluturim dhe të zëvendësohet nga një anëtar tjetër ekuipazhi i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

e) Kur angazhon shërbimet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit të cilët punojnë mbi një bazë të pavarur ose me kohë të pjesshme, operatori do të verifikojë që të gjitha kërkesat e aplikueshme të kësaj nënpjese dhe elementet e rëndësishme të shtojcës I *(Part-FCL)* të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", duke përfshirë kërkesat mbi përvojën aktuale që janë në pajtueshmëri me të, duke marrë parasysh të gjitha shërbimet e kryera nga anëtari i ekuipazhit të fluturimit për një operator tjetër (të tjerë) për të përcaktuar në mënyrë të veçantë:

1) numrin total të tipave ose i varianteve të avionëve me të cilët ka operuar; dhe

2) zbatueshmërinë e fluturimit, kufizimet kohore në detyrë dhe kërkesat për çlodhje.

f) Kërkesat specifike për operimet me helikopter

Nëse helikopteri operohet nga një ekuipazh prej dy pilotësh, secili pilot do të:

1) marrë një certifikatë për përfundimin me sukses të një kursi bashkëpunimi me shumë ekuipazhe (MCC) për helikopterë në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011; ose

2) ketë të paktën 500 orë kohë fluturimi si pilot në operimet me shumë pilotë.

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

a) Në përputhje me pikën 8.6 të shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139, një pilot nga ekuipazhi i fluturimit, do të emërohet si pilot në komandë në përputhje me shtojcën I (Pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011, i caktuar nga operatori si pilot në komandë/komandant, për operimet e transportit ajror tregtar.

b) Operatori duhet të caktojë një anëtar të ekuipazhit të fluturimit për të vepruar si pilot në komandë/komandant nëse zbatohen të gjitha sa vijon::

1) anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të ketë nivelin minimal të përvojës së specifikuar në manualin e operimeve;

2) anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të ketë njohuri të mjaftueshme të rrugëkalimit ose të zonës që do fluturojë dhe të aerodromeve, përfshirë dhe aerodromet alternative, objektet dhe procedurat që do të përdoren;

3) në rastin e operimeve me më shumë ekuipazhe, nëse anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka përfunduar kursin e komandës së një operatori, ngrihet në detyrë dhe nga një pilot i thjeshtë në pilot në komandë/komandant.

c) Në rastin e operimeve tregtare të aeroplanëve dhe të helikopterëve, piloti në komandë ose piloti të cilit mund t'i delegohet drejtimi i fluturimit, duhet të ketë pasur trajnim fillestar në lundrim për familjarizimin e rrugëkalimit ose të zonës së fluturimit, aerodromeve, fasiliteteve dhe procedurave që do të përdoren dhe do të ruajë njohuritë si më poshtë:

1) Vlefshmëria e njohurive për aerodromin duhet të ruhet mbas kryerjes së operimeve të paktën një herë në aerodrom brenda një periudhe 12 mujore kalendarike.

2) Njohuritë për rrugën ose zonën duhet të ruhen mbasi operimi të jetë kryer të paktën një herë në rrugë ose zonë brenda një periudhe 36 mujore. Për më tepër, kërkohet trajnim i ri nëse nuk kryhet një operim në një rrugë ose zonë për 12 muaj brenda periudhës 36-mujore në lidhje me njohjen e rrugës ose zonës.

d) Pavarësisht pikës (c), në rastin e operimeve VFR të bëra gjatë ditës me aeroplanë dhe helikopterë të kategorisë të performancës B dhe C, trajnimi i familjarizimit për njohjen e rrugës dhe në aerodrome zëvendësohet nga trajnimi për njohjen e zonës.

ORO.FC.110 Inxhinier fluturimi

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

ORO.FC.115 Trajnimi i menaxhimit të burimeve të ekuipazhit (CRM)

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

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

ORO.FC.120 Trajnimet e konvertimit të operatorit

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

1) kur kalon në një avion për të cilin kërkohet një vlerësim i ri i tipit dhe i klasit;

2) kur punësohet nga një operator.

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

ORO.FC.125 Trajnimet e diferencave, të familjarizimit si dhe trajnimi mbi pajisjet dhe procedurat

a) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojnë trajnimet e diferencave ose të familjarizimeve, kur kërkohet nga aneksi I *(Part-FCL)* i urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011 dhe për ndryshimet e pajisjeve apo të procedurave që kërkojnë njohuri shtesë në krahasim me tipat apo variantet që operohen aktualisht.

b) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit do të kryejnë trajnimin për pajisjet dhe procedurat kur ndërrojnë pajisje ose ndryshojnë procedura që kërkojnë njohuri shtesë për llojet ose variantet që operohen aktualisht.

c) Manuali i operimeve duhet të specifikojë se kur janë të nevojshme trajnime të tilla për ndryshime ose familjarizime ose kur trajnimi në lidhje me pajisjet dhe procedurat kërkohet.

ORO.FC.130 Trajnimi periodik dhe kontrolli

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë trajnimet periodike vjetore për fluturimin dhe në tokë, që kanë lidhje me tipin ose variantin e avionit me të cilin ai do të drejtojë, duke përfshirë edhe trajnimin për vendndodhjen dhe përdorimin e të gjithave pajisjeve të emergjencës dhe të sigurisë që mbahen në bordin e avionit.

b) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kontrollohet periodikisht për të demonstruar kompetencat në kryerjen e procedurave normale, anormale dhe atyre emergjente.

ORO.FC.135 Kualifikimi i pilotit për operim në të dyja pozicionet (kapiten/oficer I)

Anëtari i ekuipazhit që mund të caktohet për të vepruar në pozicionin e secilit pilot duhet të përfundojë trajnimin dhe kontrollin e duhur, siç është specifikuar në manualin e operimeve.

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

a) Anëtarët e ekuipazhit fluturues që operojnë në më shumë së një tip ose variant avioni, duhet të zbatojnë kërkesat e përshkruara në këtë nënpjesë për çdo tip ose variant, përveç rasteve kur kreditet që lidhen me trajnimin, kontrollin dhe kërkesat e përvojës së fundit janë përcaktuar në pjesën e detyrueshme të të dhënave të duhura të operimit, (OSD) vendosur në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe të prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012, për tipat ose variantet përkatës.

b) Operatori mund të përcaktojë grupet e tipave të helikopterëve me një motor. Kontrolli i aftësive të operatorit për një tip do të jetë i vlefshëm për të gjitha tipat e tjerë brenda grupit nëse plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

1) grupi ose përfshin vetëm helikopterë me një motor të vetëm me turbinë që operojnë në VFR ose përfshin helikopterë me një motor me piston që operojnë në VFR;

2) për operimet CAT, duhet të kryhen të paktën dy kontrolle të aftësive të operatorit për çdo lloj brenda një cikli 3-vjeçar.

c) Për operimet e specializuara, elementët e trajnimit për avionët/FSTD dhe kontrolli i aftësive të operatorit që mbulojnë aspektet përkatëse të lidhura me detyrat e specializuara dhe që nuk lidhen me tipin ose grupin e tipave, do i kreditohen grupeve ose tipave të tjerë, bazuar nga një vlerësim rreziku që kryhet nga operatori.

d) Për operimet më shumë se një tip ose variant helikopteri që përdoren për kryerjen e operimeve mjaft të ngjashme, nëse kontrollet e linjës kombinohen midis tipave ose varianteve, çdo kontroll linje do të rivlerësojë kontrollin e linjës për llojet ose variantet e tjera të helikopterit.

e) Procedurat e përshtatshme dhe çdo kufizim operativ do të specifikohet në manualin e operimeve për çdo operim për një ose shumë lloje ose variante.

ORO.FC.145 Sigurimi i trajnimit, kontrollit dhe vlerësimit

a) I gjithë trajnimi, kontrolli dhe vlerësimi i kërkuar në këtë nënpjesë duhet të kryhet në përputhje me programet e trajnimit dhe planprogramet e përcaktuara nga operatori në manualin e operimeve;

2) Kur përcakton vendos programet dhe planet e trajnimit, operatori do të përfshijë elementet përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 326, datë 29.8.2019 "Për miratimin e rregullores 'Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit'", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

c) Në rastin e operimeve CAT, programet, trajnimet dhe programet e kontrollit, që përfshijnë planet dhe përdorimin e mjeteve për të ofruar programin, si pajisjet individuale të trajnimit për simulimin e fluturimit (FSTD) dhe zgjidhje të tjera për trajnime, do të miratohen nga AAC-ja.

d) FSTD-ja e përdorur që përmbush kërkesat e kësaj nënpjese do të kualifikohet në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011 dhe do të imitoj avionin e përdorur nga operatori, për aq sa është e mundur. Dallimet ndërmjet FSTD-së dhe avionit do të përshkruhen dhe trajtohen nëpërmjet një informimi ose trajnimi, sipas rastit.

e) Operatori duhet të krijojë një sistem në mënyrë që të përshtatë dhe të monitorojë ndryshimet

në FSTD dhe për të siguruar se këto ndryshime nuk ndikojnë në përshtatshmërinë e programeve të trajnimit.

f) Operatori do të monitorojë vlefshmërinë e çdo trajnimi dhe kontrolli periodik.

g) Periudhat e vlefshmërisë të kërkuara në këtë nënpjesë llogariten nga fundi i muajit në të cilin kërkesat e eksperiencës së fundit (*recency*), trajnimi ose kontrolli është përfunduar.

ORO.FC.146 Personeli që ofron trajnim, kontroll dhe vlerësim

a) I gjithë trajnimi, kontrolli dhe vlerësimi i kërkuar në këtë nënpjesë do të kryhet nga personel i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

b) Në rastin e trajnimit, kontrollit dhe vlerësimit të simulimit të fluturimit dhe fluturimit, personeli që ofron trajnimin dhe kryen kontrollin ose vlerësimin do të jetë i kualifikuar në përputhje me aneksin I (Pjesa FCL) të urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011. Për më tepër, personeli që ofron trajnime dhe kryen kontrolle për operime të specializuara duhet të jetë i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme për operacionet përkatëse.

c) Për një program EBT, personeli që kryen vlerësimin dhe siguron trajnimin, duhet të:

1) ketë një certifikatë instruktori ose ekzaminuesi sipas aneksit I (Pjesa-FCL);

2) ketë kryer programin e standardizimit të instruktorit EBT të operatorit. Kjo duhet të përfshijë një program fillestar të standardizimit dhe një program periodik të standardizimit.

Kryerja e standardizimit fillestar të operatorit EBT do ta kualifikojë instruktorin për të kryer vlerësimin praktik të EBT.

d) Pavarësisht pikës (b), vlerësimi i kompetencës së linjës mund të kryhet nga një komandant i kualifikuar siç duhet, i emëruar nga operatori përkatës që është i standardizuar me konceptet EBT dhe me vlerësimin e kompetencave (vlerësuesi i linjës).

e) Pavarësisht pikës (b), trajnimi për avionët/FSTD dhe kontrolli i aftësisë së operatorit mund të kryhet nga një komandant i kualifikuar siç duhet, që ka një certifikatë FI/TRI/SFI dhe i emëruar nga operatori për cilindo nga operimet e mëposhtme:

1) operimet CAT për helikopterët që plotësojnë kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(2);

2) operimet CAT për helikopterët të ndryshëm me motorë kompleksë që përdoren gjatë ditës dhe përgjatë rrugëve të përshkuara që i referohen pikave vizuale;

3) operimet CAT për aeroplanë të kategorisë së performancës B që nuk plotësojnë kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(1).

f) Pavarësisht pikës (b), trajnimi për avionin/FSTD dhe demonstrimi i kompetencës/kontrollit të aftësisë së operatorit mund të kryhet nga një pilot komandues/komandant i kualifikuar siç duhet, i emëruar nga operatori për cilindo nga operimet e mëposhtme:

1) operime të specializuara;

2) operimet CAT për aeroplanët duhet të plotësojnë kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(1).

g) Pavarësisht pikës (b), kontrolli i linjës duhet të kryhet nga një komandant i kualifikuar, i përshtatshëm dhe i emëruar nga operatori.

h) Operatori duhet të informojë AAC-n për personat e emëruar sipas pikave (e) deri te (g).

Seksioni 2.
Kërkesa shtesë për operime ajrore tregtare

ORO.FC.200 Përbërja e ekuipazhit të fluturimit

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

b) Komandanti mund t'ia delegojë kryerjen e fluturimit një tjetër piloti të kualifikuar të përshtatshëm në pajtim me aneksin I *(Part-FCL)* të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" që përafron rregulloren (EU) nr. 1178/2011, me kusht që të përputhet me kërkesat e ORO.FC.105 (b)(1), (b), (2) dhe (c).

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

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

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

d) Kërkesat specifike për operimet me helikopter.

1) Për të gjitha operimet me helikopterë me një MOPSC prej më shumë se 19 dhe për operime instrumentale (IFR) me helikopterë me një MOPSC prej më shumë se 9, numri minimal i ekuipazhit të fluturimit është dy pilotë:

ORO.FC.A.201 Lehtësimi, gjatë fluturimit, i anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit

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

1) një komandanti tjetër të kualifikuar; ose

2) vetëm për operimet mbi lartësinë e fluturimit 20 000ft, një piloti i cili përputhet me kualifikimet minimale të mëposhtme:

i) ATPL;

ii) trajnimi i konvertimit dhe kontrolli, duke përfshirë trajnimin e kategorizimit të tipit, në përputhje me ORO.FC.220;

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

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

b) piloti i dytë mund të asistohet nga:

1) një tjetër pilot i kualifikuar siç duhet;

2) për operimet vetëm mbi lartësinë e fluturimit 20 000ft, në fluturim horizontal një pilot i dytë për nevoja personale përputhet me kualifikimet e mëposhtme minimale:

i) licencë piloti tregtar, e vlefshme (CPL) me një kategorizim instrumental;

ii) trajnimi i konvertimit dhe kontrolli, duke përfshirë trajnimin e tipit, në përputhje me pikën ORO.FC.220, përveç kërkesave të trajnimit për ngritje dhe për ulje;

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

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

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

Për të qenë në gjendje që të fluturohet nën IFR ose natën me minimumin e një ekuipazhi fluturimi prej një piloti, duhet të zbatohen sa vijon:

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

1) menaxhimin e motorit dhe trajtimin e emergjencave;

2) përdorimin e listave anormale dhe emergjente të kontrollit;

3) komunikimin me Kontrollin e Trafikut Ajror (ATC);

4) procedurat e nisjes dhe afrimit;

5) menaxhimin e autopilotimit, nëse aplikohet;

6) përdorimin në fluturim të dokumentacionit të thjeshtuar;

7) menaxhimin e burimeve të ekuipazhit me një pilot.

b) QËLLIMISHT E LËNË BOSH.

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

1) një minimum prej 50 orësh fluturim instrumental IFR, në tipin ose në klasin përkatës të aeroplanit, nga të cilat 10 orë si komandant; dhe

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

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

ii) kontrollin e një afrimi instrumental (IFR).

d) Për operimet ajrore gjatë natës piloti duhet:

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

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

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

ii) një kontroll ngritje dhe ulje natën.

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

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

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

3) të ketë kryer gjatë 90 ditëve të mëparshme:

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

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

ORO.FC.205 Kursi i komandës

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

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

2) kontrollin e operatorit për aftësinë, kur vepron si komandant;

3) trajnimin për përgjegjësitë e komandantit;

4) trajnimin linjë si komandant nën mbikëqyrje, për një minimum prej:

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

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

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

6) trajnimin e menaxhimit të burimeve të ekuipazhit(CRM).

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

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

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

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

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

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

b) Pasi operatori të ketë filluar një kurs konvertimi, anëtari i ekuipazhit të fluturimit nuk do të caktohet për detyrë fluturimi në një tip ose kategori tjetër avioni derisa kursi të plotësohet ose të përfundojë. Anëtarët e ekuipazhit që operojnë vetëm me aeroplanë të kategorisë së performancës B mund të caktohen për fluturime për tipe të tjera avionësh të kategorisë së performancës B gjatë kurseve të ndryshimit në masën e nevojshme për të ruajtur funksionimin. Anëtarët e ekuipazhit mund të caktohen për fluturime me helikopterë me një motor gjatë një kursi të ndryshimit të operatorit në një helikopter me një motor, me kushtin që trajnimi të mos ndikohet.

c) Shuma e kërkuar e trajnimit nga anëtari i ekuipazhit të fluturimit për kurset e konvertimit të operatorit do të përcaktohet, në përputhje me standardet e kualifikimit dhe përvojës, siç është specifikuar në manualin e operimeve, duke marrë parasysh trajnimin dhe përvojën mëparshme të tij/saj.

d) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë:

1) kontrollin e aftësisë së operatorit dhe trajnimin, kontrollin e pajisjeve të emergjencës dhe të sigurisë, si dhe kontrollin përpara fillimit të fluturimit të linjës nën mbikëqyrje (LIFUS); dhe

2) kontrollin pas përfundimit të fluturimit të linjës nën mbikëqyrje. Për klasin e aeroplanëve e të performancës B, LIFUS mund të kryhet në çdo aeroplan brenda klasit të aplikueshëm.

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 e linjës 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 i 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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012. 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) kryen katër ngritjet dhe uljet e para të LIFUS në një aeroplan nën mbikëqyrjen e një instruktori TRI(A) që zë vendin e pilotit tjetër. Numri i ngritjeve dhe i 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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të

mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012.

f) Nëse rrethanat operative, të tilla si aplikimi për një AOC të re ose shtimi i një tipi ose kategorie të re avioni në flotë, nuk e lejojnë operatorin të përmbushë kërkesat në pikën (d), operatori mund të zhvillojë një kurs specifik ndryshimi, që do të përdoret përkohësisht për një numër të kufizuar pilotësh.

ORO.FC.230 Trajnimet dhe kontrollet periodike

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të kryejë trajnime dhe kontrolle periodike në lidhje me tipin ose variantin, dhe pajisjet përkatëse të avionit me të cilin do të operojnë.

b) *Kontrolli i aftësive të operatorit:*

1) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të kryejë kontrollin e aftësive nga operatori si pjesë plotësuese e ekuipazhit.

2) Kur anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit do t'ju kërkohet të operojnë sipas IFR, kontrolli i aftësisë së operatorit do të kryhet pa referencë vizuale të jashtme, sipas rastit;

3) Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të aftësive të operatorit është 6 muaj kalendarikë. Për operimet VFR gjatë ditës, të aeroplanëve të kategorisë B së performancës që kryhen gjatë sezoneve jo më shumë se 8 muaj rresht, mjafton një kontroll i aftësisë së operatorit. Kontrolli i aftësisë do të kryhet përpara fillimit të operacioneve CAT.

c) *Kontrolli në linjë:*

1) çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të kryejë një kontroll të linjës në avion. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të linjës është 12 muaj kalendarikë;

d) *Trajnimi dhe kontrolli për pajisjet e sigurisë dhe të emergjencës.*

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të kryejë trajnime periodike dhe kontrolle mbi vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të emergjencës dhe të sigurisë që do të mbahen në avion. Periudha e vlefshmërisë së një trajnimi dhe kontrolli të pajisjeve emergjente dhe të sigurisë do të jetë 12 muaj kalendarikë.

e) *Trajnimi CRM*

1) Elementet e CRM-së duhet të integrohen në të gjitha fazat e duhura të trajnimit periodik.

2) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do t'i nënshtrohet trajnimit të veçantë modular CRM. Të gjitha temat kryesore të trajnimit CRM duhet të mbulohen duke i shpërndarë sesionet e trajnimit modular në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur gjatë çdo periudhe 3-vjeçare.

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

ORO.FC.231 Trajnim i bazuar në evidenca

a) PROGRAMI EBT

1) Operatori mund të zëvendësojë kërkesat e ORO.FC.230 duke përcaktuar, zbatuar dhe mirëmbajtur një program të përshtatshëm EBT të aprovuar nga AAC-ja.

Operatori do të demonstrojë aftësinë e tij për të mbështetur zbatimin e programit EBT (përfshirë një plan zbatimi) dhe të kryejë një vlerësim të rrezikut të sigurisë duke demonstruar se si është arritur një nivel ekuivalent i sigurisë.

2) Programi EBT, duhet:

i) të korrespondojë me madhësinë e operatorit, natyrën dhe kompleksitetin e aktiviteteve të tij, duke marrë parasysh rreziqet dhe risqet shoqëruese që janë në natyrën e këtyre aktiviteteve;

ii) të sigurojë kompetencën e pilotit duke vlerësuar dhe zhvilluar aftësitë pilotuese të kërkuara për një funksionim të sigurt, efektiv dhe efikas të avionëve;

iii) sigurojë që secili pilot është i ekspozuar ndaj vlerësimit dhe temave të trajnimit që rrjedhin në

përputhje me ORO.FC.232;

iv) të përfshijë të paktën gjashtë module EBT të shpërndara në një program 3-vjeçar; secili modul i EBT do të përbëhet nga një fazë vlerësimi dhe një fazë trajnimi. Periudha e vlefshmërisë së një moduli EBT do të jetë 12 muaj;

A) Faza e vlerësimit përfshin një skenar (ose skenarë) të fluturimit të orientuar të linjës për të vlerësuar të gjitha kompetencat dhe për të identifikuar nevojat individuale të trajnimit.

B) Faza e trajnimit përfshin:

a) fazën e trajnimit të manovrave, që përfshin trajnimin për aftësi në manovra të caktuara të përcaktuara;

b) faza e trajnimit e bazuar në skenar, që përfshin një skenar (ose skenarë) të fluturimit të orientuar të linjës për të zhvilluar aftësitë dhe adresuar nevojat individuale të trajnimit.

Faza e trajnimit do të zhvillohet në kohën e duhur pas fazës së vlerësimit.

3) Operatori siguron që secili pilot i regjistruar në programin EBT të kryejë:

i) një minimum prej dy modulesh EBT brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit të tipit, të ndara me një periudhë jo më pak se 3 muaj. Moduli EBT kompletohet kur:

A) përmbajtja e programit EBT është kryer për atë modul EBT (ekspozimi i pilotit ndaj temave të vlerësimit dhe trajnimit); dhe

B) është demonstruar një nivel i pranueshëm i performancës në të gjitha kompetencat e vëzhguara;

ii) linja(t) e vlerësimit të kompetencës; dhe

iii) trajnimi teorik (në tokë)

4) Operatori do të krijojë një program standardizimi dhe sigurimi të përputhshmërisë së instruktorit EBT për të siguruar që instruktorët e përfshirë në EBT të jenë të kualifikuar siç duhet për të kryer detyrat e tyre.

i) Të gjithë instruktorët duhet t'i nënshtrohen këtij programi;

ii) Operatori do të përdorë metoda dhe metrika të përshtatshme për të vlerësuar përputhshmërinë;

iii) Operatori duhet të demonstrojë se instruktorët kanë pajtueshmëri të mjaftueshme.

5) Programi EBT mund të përfshijë procedura emergjente për rrethana të paparashikuara që mund të ndikojnë në shpërndarjen e moduleve EBT. Operatori duhet të demonstrojë nevojën për këto procedura. Procedurat duhet të sigurojnë që një pilot të mos vazhdojë operimet e linjës nëse performanca e vërejtur ka rezultuar nën nivelin minimal të pranueshëm. Ato mund të përfshijnë:

i) një periudhë të ndryshme të ndarjes midis moduleve EBT; dhe

ii) renditje të ndryshme të fazave të modulit EBT.

b) KUADRI I KOMPETENCAVE

Operatori duhet të përdorë një kuadër kompetencash për të gjitha aspektet e vlerësimit dhe trajnimit brenda një programi EBT. Kuadri i kompetencave duhet:

1) të jetë gjithëpërfshirës, i saktë dhe i përdorshëm;

2) të përfshijë sjelljet e vëzhgueshme që kërkohen për operime të sigurta, efektive dhe efikase;

3) të përfshijë një grup të përcaktuar të kompetencave, përshkrimet e tyre dhe sjelljet e tyre të vëzhgueshme.

c) PERFORMANCA E SISTEMIT TË TRAJNIMIT

1) Performanca e sistemit EBT duhet të matet dhe vlerësohet përmes një procesi reagimi (*feedback*), në mënyrë që:

i) të vlerësojë dhe përsosë programin EBT të operatorit;

ii) të konstatojë nëse programi EBT i operatorit zhvillon kompetencat e pilotëve.

2) Procesi i reagimit (*feedback*-ut) duhet të përfshihet në sistemin e menaxhimit të operatorit.

3) Operatori duhet të zhvillojë procedura që rregullojnë mbrojtjen e të dhënave të EBT-së.

d) SISTEMI KLASIFIKUES I VLERËSIMIT

1) Operatori do të përdorë një sistem klasifikues të vlerësimit për të vlerësuar kompetencat e pilotëve. Sistemi klasifikues i vlerësimit duhet të sigurojë:

i) një nivel të mjaftueshëm të detajeve për të mundësuar matje të sakta dhe të dobishme të performancës individuale;

ii) një kriter të performancës dhe një shkallë për secilën kompetencë, me një pikë të dhënë në shkallë që përcakton nivelin minimal të pranueshëm që duhet të arrihet për kryerjen e operimeve të linjës. Operatori duhet të zhvillojë procedura për të adresuar performancën e ulët të pilotit;

iii) integritetin e të dhënave;

iv) sigurinë e të dhënave.

2) Operatori duhet të verifikojë në intervale të rregullta saktësinë e sistemit të klasifikimit vlerësues kundrejt një sistemi të referuar në kriter.

e) PAJISJE TË PËRSHTATSHME TRAJNIMI DHE VËLLIMI I ORËVE PËR KRYERJEN E PROGRAMIT EBT TË OPERATORIT

1) Secili modul i EBT-së duhet të zhvillohet në një FSTD me një nivel kualifikimi të përshtatshëm për të siguruar shpërndarjen korrekte të temave të vlerësimit dhe trajnimit.

2) Operatori duhet të sigurojë një vëllim të mjaftueshëm orësh në pajisjen e përshtatshme të trajnimit për pilotin për kryerjen e programit EBT të operatorit. Kriteret për të përcaktuar vëllimin e programit EBT, janë si më poshtë:

i) vëllimi korrespondon me madhësinë dhe kompleksitetin e programit EBT;

ii) vëllimi është i mjaftueshëm për të përfunduar programin EBT;

iii) vëllimi siguron një program efektiv EBT duke marrë parasysh rekomandimet e dhëna nga ICAO, Agjencia dhe AAC-ja;

iv) vëllimi korrespondon me teknologjinë e pajisjeve trajnuese të përdorura.

(f) EKUIVALENCA E KEQFUNKSIONIMEVE

1) Çdo pilot duhet të marrë vlerësimin dhe trajnimin në menaxhimin e keqfunksionimeve të sistemit të avionëve.

2) Mosfunksionimet e sistemit të avionëve që përcaktojnë një kërkesë të rëndësishme për një ekuipazh të aftë duhet të organizohen duke iu referuar karakteristikave të mëposhtme:

i) menjëhershmërisë;

ii) kompleksitetit;

iii) degradimit të kontrollit të avionit;

iv) humbjes së instrumenteve;

v) menaxhimit të pasojave.

3) Çdo pilot duhet të ekspozohet ndaj të paktën një mosfunksionimi për secilën karakteristikë në frekuencën e përcaktuar nga tabela e temave të vlerësimit dhe trajnimit.

4) Aftësia e demonstruar në menaxhimin e një mosfunksionimi konsiderohet ekuivalente me aftësinë e demonstruar në menaxhimin e keqfunksionimeve të tjera me të njëjtat karakteristika.

g) EKUIVALENCA E AFRIMEVE PËRKATËSE PËR OPERIMET

1) Operatori duhet të sigurojë që çdo pilot të marrë trajnim të rregullt në kryerjen e tipeve të afrimit dhe metodave të afrimit, përkatëse për operimet.

2) Ky trajnim duhet të përfshijë afrime që përcaktojnë një kërkesë shtesë për një ekuipazh të aftë.

3) Ky trajnim duhet të përfshijë qasje që kërkojnë aprovim specifik në përputhje me aneksin V (Pjesa - SPA) të kësaj rregulloreje.

h) VLERËSIMI I KOMPETENCËS NË LINJË

1) Secili pilot duhet periodikisht të ndërmarrë një vlerësim të kompetencës në linjë në një avion

për të demonstruar kryerjen e sigurt, efektive dhe efikase të operimeve normale të linjës të përshkruara në manualin e operimeve.

2) Periudha e vlefshmërisë së vlerësimit të kompetencës në linjë është 12 muaj.

3) Operatori i aprovuar për EBT-në, me miratimin e AAC-së, mund të shtrijë vlefshmërinë e vlerësimit të linjës të kompetencës në:

i) ose 2 vjet, pasi i është nënshtruar një vlerësimi të riskut;

ii) ose 3 vjet, pasi i është nënshtruar një procesi reagimi (*feedback*-u) për monitorimin e operimeve të linjës i cili identifikon kërcënimet ndaj operimeve, minimizon risqet e kërcënimeve të tilla dhe zbaton masa për të menaxhuar gabimet njerëzore në operime.

4) Për kryerjen me sukses të vlerësimit të kompetencës së linjës, piloti duhet të demonstrojë një nivel të pranueshëm të performancës në të gjitha kompetencat e vëzhguara.

i) TRAJNIMI TEORIK (NË TOKË)

1) Çdo 12 muaj kalendarikë, çdo pilot duhet t'i nënshtrohet:

i) trajnimit teknik teorik (në tokë);

ii) vlerësimit dhe trajnimit në vendndodhje dhe për përdorimin e të gjitha pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë të transportuara në aeroplan.

2) Operatori, me miratimin e AAC-së dhe pasi i është nënshtruar një vlerësimi të riskut, mund të zgjasë periudhën e vlerësimit dhe trajnimit në vendndodhje dhe për përdorimin e të gjitha pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë që gjenden në avion deri në 24 muaj.

ORO.FC.232 Temat e vlerësimit dhe trajnimit të programit EBT

a) Operatori duhet të sigurojë që çdo pilot të ekspozohet ndaj temave të vlerësimit dhe trajnimit.

b) Temat e vlerësimit dhe trajnimit do të jenë:

1) të përftuara nga të dhënat e sigurisë dhe ato operacionale që përdoren për të identifikuar fushat që kanë nevojë për përmirësimin dhe përparësitë e trajnimit të pilotëve për të çuar drejt ndërtimit të programeve të përshtatshme EBT;

2) të shpërndara në një periudhë 3-vjeçare me një frekuencë të përcaktuar;

3) të lidhura me tipin ose variantin përkatës të avionit në të cilin operon piloti.

ORO.FC.235 Kualifikimi i pilotit për të operuar në çdo pozicion në secilën prej ndenjëseve të pilotit - aeroplanët

a) Komandantët e aeroplanëve, detyrat e të cilëve kërkojnë që të operojnë në ndenjësen e pilotit dhe të kryejnë detyrat e një bashkëpiloti, ose komandantët që kërkohet të kryejnë detyrat e trajnimit ose të kontrollit, duhet të përfundojnë trajnime dhe kontrolle shtesë për t'u siguruar që janë të aftë për kryerjen e procedurave përkatëse normale, jonormale dhe emergjente nga secila ndenjëse. Ky trajnim dhe kontroll do të specifikohet në manualin e operimeve. Kontrolli mund të kryhet së bashku me kontrollin e aftësive të operatorit të përshkruar në ORO. FC.230(b) ose në programin EBT të përshkruar në ORO.FC.231.

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

1) mosfunksionimin e motorit gjatë ngritjes;

2) afrimin dhe ngritjen me një motor jofunksional; dhe

3) uljen me një motor jofunksional.

c) Periudha e vlefshmërisë do të jetë 12 muaj kalendarikë. Për operatorët me një program të miratuar EBT, vlefshmëria përcaktohet nga vlerësimi dhe temat e trajnimit në përputhje me ORO.FC.232.

d) Kur operohet në vendin e bashkëpilotit, kontrollet e kërkuara nga ORO.FC.230 ose vlerësimi dhe trajnimi i kërkuar nga ORO.FC.231 për operacionin në vendin e komandantit do të jenë gjithashtu të vlefshme dhe aktuale.

e) Piloti zëvendësues i komandantit duhet të ketë demonstruar, në të njëjtën kohë me kontrollet e

aftësive të operatorit të përshkruara në ORO.FC.230(b) ose vlerësimin dhe trajnimin e kërkuar nga ORO.FC.231, praktikën e stërvitjeve dhe procedurave që normalisht nuk do të ishin përgjegjësia e tij ose e saj. Aty ku dallimet ndërmjet ndenjëseve në të majtë dhe të djathtë nuk janë të rëndësishme, praktika mund të kryhet në secilin prej tyre.

f) Piloti, përveç komandantit, që ulet në ndenjësen e komandantit, duhet të demonstrojë praktikën e stërvitjeve dhe procedurave, në të njëjtën kohë me kontrollet e aftësive të operatorit të përshkruara në ORO.FC.230(b) ose vlerësimin dhe trajnimin e kërkuar nga ORO.FC.231 që janë përgjegjësi e komandantit që shërben si pilot monitorues. Aty ku dallimet ndërmjet ndenjëseve në të majtë dhe të djathtë nuk janë të rëndësishme, praktika mund të kryhet në secilën prej tyre.

ORO.FC.236 Kualifikimi i pilotit për të operuar në secilën prej ndenjëseve të pilotit – helikopterët

a) Pilotët e helikopterëve, detyrat e të cilëve kërkojnë që ata të operojnë në secilën prej ndenjëseve të pilotit, duhet të kryejnë trajnime dhe kontrolle shtesë për t'u siguruar që janë të aftë për kryerjen e procedurave përkatëse normale, jonormale dhe emergjente nga secila ndenjëse. Periudha e vlefshmërisë për kualifikimin do të jetë 12 muaj kalendarikë.

b) FI ose TRI aktuale në llojin përkatës konsiderohen se përmbushin kërkesat e pikës (a) nëse kanë pasur një aktivitet FI ose TRI në 6 muajt e fundit në atë lloj dhe në helikopter.

ORO.FC.240 Operimi në më shumë se një tip ose variant

a) Proceduarat ose kufizimet e operimit për operimin në më shumë se një tip ose variant të parashikuar në manualin e operimeve dhe të miratuar nga AAC-ja, duhet të mbulojnë:

1) nivelin minimal të eksperiencës së anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

2) nivelin minimal të eksperiencës në një tipi apo varianti, para fillimit të trajnimit dhe të operimit të një tipi ose varianti tjetër;

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

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

b) QËLLIMISHT E LËNË BOSH.

c) Pika (a) nuk do të zbatohet për operimet e aeroplanëve të kategorisë së performancës B nëse ato kufizohen me mësimet me një pilot të avionëve me motor të alternuar nën VFR gjatë ditës.

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

a) Operatori i aeroplanit që ka eksperiencën e duhur mund zëvendësojë një ose më shumë nga kërkesat e mëposhtme të trajnimeve dhe të kontrolleve për ekuipazhin e fluturimit me një program alternativ trajnimi dhe kualifikimi (ATQP), të miratuar nga AAC:

1) të parashikuar në pikën SPA.LVO.120 mbi trajnimin dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit;

2) të parashikuar në pikën ORO.FC.220 mbi trajnimin dhe kontrollin e ndryshimit;

3) të parashikuar në pikën ORO.FC.125 mbi trajnimin e dallimeve, trajnimin për njohjen e pajisjeve dhe procedurave;

4) të parashikuar në pikën ORO.FC.205 mbi kursin e komandës;

5) të parashikuar në pikën ORO.FC.230 mbi trajnimin dhe kontrollin periodik; dhe

6) të parashikuar në pikën ORO.FC.240 për kryerjen e operimeve në më shumë se një lloj ose variant.

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

c) Operatori që aplikon për një miratim ATQP duhet të dorëzojë tek AAC-ja një plan zbatimi,

përfshirë edhe një përshkrim të nivelit të trajnimit të ekuipazhit të fluturimit dhe njohjen e kualifikimit që duhet të arrihet.

d) Përveç kontrolleve të kërkuara nga pikat ORO.FC.230 dhe FCL.060 të aneksit I (Pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019 "Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" që transpozon rregulloren (BE) nr. 1178/2011, çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë një vlerësim sipas linjave (LOE) të realizuar në një FSTD. Periudha e vlefshmërisë së një LOE do të jetë 12 muaj kalendarikë. LOE plotësohet kur plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

1) plani i programit të LOE është përfunduar; dhe

2) anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka demonstruar një nivel të pranueshëm performance.

e) Pas dy vitesh të kryerjes së operimeve me një ATQP të miratuar, operatori, me miratimin e AAC-së, mund të zgjasë periudhat e vlefshmërisë së kontrolleve të përmendura në pikën ORO.FC.230 si më poshtë:

1) kontrolli i aftësive të operatorit deri në 12 muaj kalendarikë;

2) kontrolli i linjës deri në 24 muaj kalendarikë;

3) kontrollimi i pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë deri në 24 muaj kalendarikë.

(f) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet t'i nënshtrohet trajnimit të veçantë modular CRM. Të gjitha temat kryesore të trajnimit CRM do të mbulohen duke i shpërndarë sesionet e trajnimit modular në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur gjatë çdo periudhe 3-vjeçare.

g) Programi ATQP do të përfshijë 48 orë në një FSTD për çdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit, të shpërndara në mënyrë të barabartë gjatë një programi 3-vjeçar. Operatori mund të zvogëlojë numrin e orëve FSTD, por jo më pak se 36 orë, me kusht që të demonstrojë se niveli i sigurisë që arrihet është i barabartë me atë të programit që ATQP mund të zëvendësojë në përputhje me pikën (a).

ORO.FC.A.250 Komandantët që mbajnë një CPL(A)

a) Mbajtësi i një CPL(A) (aeroplani) do të veprojë si komandant në transportin ajror tregtar në një aeroplan me një pilot vetëm nëse plotësohet një nga kushtet e mëposhtme:

1) kur transporton pasagjerë nën VFR jashtë një rrezeje prej 50 NM (90 km) nga një aerodrom nisjeje, ai/ajo ka të paktën 500 orë kohë fluturimi në aeroplan ose ka një vlerësim të vlefshëm instrumentesh;

2) kur operon në një tip me shumë motorë nën IFR, ai/ajo ka një minimum prej 700 orë kohë fluturimi në aeroplan, duke përfshirë 400 orë si pilot në komandë. Këto orë do të përfshijnë 100 orë sipas IFR dhe 40 orë në operime me shumë motorë. 400 orët si pilot në komandë mund të zëvendësohen me orët që operon si bashkëpilot brenda një sistemi të përcaktuar të ekuipazhit me shumë pilotë të përshkruar në manualin e operimeve, në bazë të dy orëve kohë fluturimi si bashkëpilot për një orë koha e fluturimit si pilot në komandë;

3) kur operon në një aeroplan me një motor nën IFR, ai/ajo ka një minimum prej 700 orë kohë fluturimi në aeroplanë, duke përfshirë 400 orë si pilot në komandë. Këto orë do të përfshijnë 100 orë sipas IFR. 400 orët si pilot në komandë mund të zëvendësohen me orët që operon si bashkëpilot brenda një sistemi të përcaktuar të ekuipazhit me shumë pilotë të përshkruar në manualin e operimeve, në bazë të dy orëve kohë fluturimi si bashkëpilot për një orë koha e fluturimit si pilot në komandë.

b) Për operimet nën VFR sipas ditës së performancës, aeroplanët e klasës B (a) (1) nuk do të zbatohen.

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

a) Mbajtësit e një CPL(H) (helikopteri) do të shërbejnë si komandantë në operacionet CAT në një helikopter me një pilot vetëm nëse:

1) kur operojnë sipas IFR, ata kanë një minimum prej 700 orësh kohë totale fluturimi në helikopter, duke përfshirë 300 orë si pilotë në komandë. Koha totale e fluturimit në helikopterë përfshin 100 orë sipas IFR. Deri në 50 orë kohë me instrumente të kryera në një kualifikim FFS(H) të nivelit B ose FTD të nivelit 3 ose në një kualifikim më të lartë për trajnimin me instrumente, mund të kreditohen në 100 orë. 300 orët si pilot në komandë mund të zëvendësohen me orët e punës si bashkëpilot brenda një sistemi të përcaktuar të ekuipazhit me shumë pilotë të përshkruar në manualin e operimeve në bazë të 2 orëve kohë fluturimi si bashkëpilot për 1 orë kohë fluturimi si pilot në komandë 2) operojnë nën kushtet meteorologjike vizuale (VMC) gjatë natës, ai/ajo ka:

i) një vlerësim të vlefshëm instrumental; ose

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

SEKSIONI 3.
KËRKESA SHTESË PËR OPERIMET TREGTARE TË SPECIALIZUARA DHE OPERIMET CAT REFERUAR NË ORO.FC.005(B)(1) DHE (2)

ORO.FC.320 Trajnimi dhe kontrolli i trajnimit të konvertimit të operatorit

Kursi i konvertimit të operatorit përfshin kontrollin e aftësive të operatorit.

ORO.FC.325 Trajnimi dhe kontrolli i pajisjeve dhe procedurave

Nëse një anëtar i ekuipazhit të fluturimit i nënshtrohet trajnimit të pajisjeve dhe procedurave që kërkon trajnim në një FSTD të përshtatshëm ose avion, në lidhje me procedurat standarde operative që lidhen me një operim të specializuar, anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet t'i nënshtrohet një kontrolli të aftësive të operatorit.

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

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë trajnime periodike dhe kontrolle të aftësive të operatorit. Në rastin e operimeve të specializuara, trajnimi dhe kontrolli periodik mbulon aspektet përkatëse që lidhen me detyrat e specializuara të përshkruara në manualin e operimeve.

b) Duhet t'iu jepet rëndësi e veçantë operimeve që ndërmerren sipas IFR ose gjatë natës.

c) Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të aftësive të operatorit është 12 muaj kalendarikë.

NËNPJESA CC.
EKUIPAZHI I KABINËS

ORO.CC.005 Qëllimi

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.

Seksioni 1.
Kërkesa të përgjithshme

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

a) Për operimet e avionëve me MOPSC më të madhe se 19, të paktën një anëtar i ekuipazhit të kabinës do të caktohet kur transportohet një ose me shumë pasagjerë.

b) Për të përmbushur kriteret e pikës(a), minimumi i anëtarëve të ekuipazhit të kabinës duhet të jetë numri më i madh nga sa më poshtë:

1) numri i anëtarëve të ekuipazhit të kabinës të vendosur gjatë procesit të certifikimit të avionit në përputhje me specifikimet e vlefshme të certifikimit, për konfigurimin e kabinës së avionit të përdorur nga operatori;

2) në rast se numri sipas pikës (1) nuk është vendosur, numri i anëtarëve të ekuipazhit të kabinës të përcaktuar gjatë procesit të certifikimit të avionit për konfigurimin maksimal të certifikuar të vendeve të pasagjerëve të zvogëluar me 1 për çdo shumëfish të plotë të 50 vendeve të pasagjerëve të konfigurimit të kabinës së avionit të përdorur nga operatori që bie nën kapacitetin e vendeve maksimale të certifikuara;

3) një anëtar i ekuipazhit të kabinës për çdo 50, ose fraksion të 50-tës, vende pasagjerësh të instaluar në të njëjtën kompartiment kabine të avionit që do të fluturohet.

c) Për operimet me më shumë se një anëtar ekuipazhi, operatori duhet të caktojë një anëtar ekuipazhi si përgjegjës kundrejt pilotit-në-komandë apo komandantit.

d) Me përjashtim të pikës (a), operimet jotregtare me avionë me MOPSC më shumë së 19 mund të kryhen pa një anëtar operativ ekuipazhi të kabinës, duke iu nënshtruar miratimit paraprak nga AAC-ja. Për të marrë miratimin, operatori siguron që të gjitha kushtet e mëposhtme janë përmbushur:

1) në bord ka maksimumi 19 pasagjerë;

2) operatori ka zhvilluar procedura për atë operim.

ORO.CC.110 Kushtet për caktimin në detyrë

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

1) janë të paktën 18 vjeç;

2) janë vlerësuar, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të aneksit IV *(Part-MED)* të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", si fizikisht dhe mentalisht të aftë për të kryer detyrat e tyre dhe zbatuar përgjegjësitë e tyre në mënyrë të sigurt; dhe

3) kanë përfunduar me sukses të gjitha trajnimet e zbatueshme dhe kontrollet e kërkuara nga kjo nënpjesë dhe janë kompetent në kryerjen e detyrave të caktuara në lidhje me këtë procedure.

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

1) numrin total të tipave të avionëve dhe të varianteve që operohen; dhe

2) kufizimet e kohës ë detyrës dhe të fluturimit dhe kërkesat e pushimeve.

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

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

a) Operatori duhet të krijojë një program të detajuar dhe një plan mësimor për secilin kurs trajnimi, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjese, dhe me shtojcën V *(Part-CC)* të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", nëse aplikohet, për të mbuluar detyrat dhe përgjegjësitë që do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës.

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

c) Çdo kurs trajnimi duhet:

1) të jetë kryer në një mënyrë të strukturuar dhe reale; dhe

2) të jetë kryer nga personel i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme që subjekti të jetë i mbuluar.

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

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

ORO.CC.120 Kursi fillestar i trajnimit

a) Çdo anëtar i ri që nuk mban tashmë një vërtetim të vlefshëm të ekuipazhit të kabinës lëshuar, në përputhje me aneksin V *(Part-CC)* të rregullores së miratuar me urdhrit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren EU 1178/2011:

1) duhet të pajiset me një kurs trajnimi fillestar, siç është specifikuar në CC.TRA.220, të po atij aneksi; dhe

2) duhet të kalojë me sukses provimin përkatës para se të kryejë një trajnim tjetër të kërkuar nga kjo nënpjesë.

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

ORO.CC.125 Trajnimi specifik i tipit të avionit dhe konvertimit i trajnimit nga operatori

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

1) të caktohet nga operatori për herë të parë për të operuar si një anëtar i ekuipazhit të kabinës; ose

2) të caktohet nga operatori për të vepruar në një tjetër tip avioni.

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 vendosura, në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren EU nr. 748/2012.

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

1) të përfshijë trajnimin dhe praktikën në një simulator ose avion; dhe

2) të mbulojë së paku këto elemente të trajnimit specifik të tipit të avionit;

i) përshkrimin e avionit përkatës për detyrat e ekuipazhit kabinës;

ii) të gjitha pajisjet e sigurisë dhe sistemet e instaluara përkatëse për detyrat e ekuipazhit të kabinës;

iii) operimin dhe hapjen aktuale nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, të çdo tipi apo varianti të dyerve dhe daljeve normale dhe urgjente në situata normale dhe emergjente;

iv) demonstrimin e operimit të daljeve të tjera, duke përfshirë edhe dritaret e kabinës së pilotimit;

v) pajisjet për mbrojtjen nga zjarri apo tymi nëse janë të instaluara;

vi) trajnimi në raste evakuimi me rrëshqitëse;

vii) funksionimi i ndenjëses, i sistemit të sigurimit dhe i sistemit të oksigjenit, në lidhje me pamundësinë e pilotit.

d) Për programet e trajnimit të konvertimit të operatorit për çdo tip të avionit që operon, duhet:

1) të përfshijë trajnimin dhe praktikën për pajisjet në simulator ose në avion;

2) të përfshijë trajnime në procedurat standarde operuese të operatorit për anëtarët e ekuipazhit të kabinës, të cilët caktohen në detyrë për herë të parë nga operatori;

3) të mbulojë së paku këto elemente specifike të trajnimit të operatorit si të përshtatshme për tipin e avionit që do të operojë:

i) përshkrimin e konfiguracionit të kabinës;

ii) vendosjen, heqjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve portative të sigurisë dhe emergjencës në bord;

iii) të gjitha procedurat normale dhe emergjente;

iv) kujdesin për pasagjerët dhe kontrollin e turmës;

v) trajnimin për zjarrin dhe tymin, duke përfshirë përdorimin e të gjithë pajisjeve zjarrfikëse dhe mbrojtëse të mbartura në bord;

vi) procedurat e evakuimit;

vii) procedurat në rast të pamundësisë të pilotit;

viii) kërkesat dhe procedurat e zbatueshme të sigurisë;

ix) menaxhimin e burimeve të ekuipazhit.

ORO.CC.130 Trajnimi i Diferencave

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

1) një variant të një tipi të avionit që operohet aktualisht; ose

2) një tip avioni që operon aktualisht ose variant me ndryshime, në:

i) pajisjet e sigurisë;

ii) vendndodhjen e pajisjeve të sigurisë dhe emergjencës; ose

iii) procedurat normale dhe emergjente.

b) Programi i trajnimit për diferencat (ndryshimet) duhet:

1) të jetë përcaktuar si i domosdoshëm mbi bazën e një krahasimi me programin trajnues të përfunduar nga anëtari i ekuipazhit të kabinës, në përputhje me ORO.CC.125 (c) dhe (d), për tipin përkatës të avionit; dhe

2) të përfshijë trajnime dhe praktika në një simulatorin përkatës ose avionin aktual, për elementin e trajnimit të ndryshimeve që do të mbulohet.

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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit', që përafron rregulloren EU nr. 748/2012.

ORO.CC.135 Familjarizimi

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

ORO.CC.140 Trajnimi periodik

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të kryejë çdo vit trajnimin dhe kontrollin periodik.

b) Trajnimi periodik duhet të mbulojë veprimet e caktuara për secilin anëtar të ekuipazhit të kabinës në kushte normale dhe emergjence, procedurat dhe praktikat përkatëse për secilin tip të avionëve dhe/ose varianteve që operohen.

c) Elementet specifike të trajnimit të tipit të avionit:

1) trajnimi periodik duhet të përfshijë çdo vit ushtrime demonstruese nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës për të simuluar funksionimin e çdo tipi ose varianti të dyerve normale dhe emergjente dhe të daljeve për evakuimin e pasagjerëve;

2) trajnimi periodik që nuk i kalon tre vjet, gjithashtu, duhet të përfshijë:

i) operimin dhe hapjen aktuale nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, në një simulator apo avion, të çdo tipi ose varianti, të daljeve normale dhe emergjente në situata normale dhe emergjente;

ii) operimin aktual nga secili anëtar i ekuipazhit të kabinës, në një simulator ose avion, të derës së sigurisë në kabinën e pilotimit, në status normal dhe emergjent, dhe sistemit të kufizimit dhe ndenjëses, si dhe një demonstrim praktik të pajisjes përkatëse të sistemit të oksigjenit në rast të paaftësisë së pilotit;

iii) demonstrimin e funksionimit të të gjitha daljeve të tjera përfshirë edhe dritaret e ekuipazhit të fluturimit; dhe

iv) demonstrimin e përdorimit të varkave të shpëtimit ose rrëshqitëses, në rastet kur janë të instaluara.

d) Elementet e trajnimit specifik nga operatori:

1) trajnimi periodik vjetor duhet të përfshijë:

i) nga secili anëtar i ekuipazhit të kabinës:

A) vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave të instaluara ose të mbartura në bord; dhe

B) vendosjen e xhaketës së shpëtimit, oksigjenit portativ dhe pajisjeve mbrojtëse të frymëmarrjes (PBE);

ii) vendndodhjen e artikujve në kabinën e pasagjerëve;

iii) procedurat që lidhen me kontaminimin sipërfaqësor të avionit;

iv) procedurat e emergjencës;

v) procedurat e evakuimit;

vi) shqyrtimin e aksidenteve dhe incidenteve;

vii) menaxhimin e burimeve të ekuipazhit;

viii) aspektet aeromjekësore dhe ndihma e parë përfshirë dhe pajisjet përkatëse;

ix) procedurat e sigurisë.

2) Në trajnimin periodik në intervale që nuk i kalojnë tre vjet, gjithashtu, duhet të përfshihen:

i) përdorimi i shenjëdhënësit piroteknik të simuluar,

ii) demonstrimi praktik i përdorimit të listave të kontrollit të ekuipazhit të fluturimit;

iii) trajnimi real dhe praktik në përdorimin e të gjitha pajisjeve kundër zjarrit, duke përfshirë veshje mbrojtëse, shembuj tipikë të tyre, që mbarten në avion;

iv) nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës:

A) shuarja e një zjarri, karakteristikë e një zjarri të brendshëm avionit;

B) vendosja dhe përdorimi i PBE-së në një mjedis të mbyllur të simuluar me tym.

d) Periudhat e vlefshmërisë:

1) periudha e vlefshmërisë e trajnimeve periodike vjetore duhet të jetë 12 muaj kalendarikë të numëruara nga fundi i muajit kur është kryer kontrolli;

2) nëse trajnimi periodik dhe kontrolli i kërkuar janë kryer brenda tre muajve të fundit kalendarikë të periudhës së vlefshmërisë, periudha e vlefshmërisë së re do të llogaritet nga data e skadimit origjinal;

3) për elemente të tjera trevjeçarë të trajnimit, të specifikuara në pikën (c)(2) dhe (d)(2), periudha e vlefshmërisë do të jetë 36 muaj kalendarikë të numëruara nga fundi i muajit, kur janë kryer kontrollet.

ORO.CC.145 Trajnimi rifreskues

a) Kur një anëtar i ekuipazhit të kabinës, gjatë gjashtë muajve të mëparshëm brenda periudhës të vlefshmërisë të trajnimit dhe kontrollit përkatës të fundit:

1) nuk ka kryer ndonjë nga detyrat fluturuese, ai/ajo duhet që, para se të ricaktohet në detyra të tilla, të përfundojë trajnimin dhe kontrollin rifreskues për çdo tip të avionit që do të operohet; ose

2) nuk ka kryer detyrat e fluturimit në një tip të veçantë avioni, ai/ajo duhet që, para ricaktimit të detyrave, të kryejë në atë tip avioni:

i) trajnimin dhe kontrollin rifreskues; ose

ii) dy fluturime familjarizimi, në përputhje me ORO.CC.135.

b) Programi i trajnimit rifreskues për çdo tip avioni duhet të paktën të mbulojë:

1) procedurat e emergjencës;

2) procedurat e evakuimit;

3) operimin dhe hapjen aktuale nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, të çdo lloji ose varianti të daljeve normale dhe emergjente dhe të derës së kabinës së pilotimit, në mënyrë normale dhe emergjente;

4) demonstrimin e operimit të të gjitha daljeve të tjera, duke përfshirë edhe dritaret e kabinës së pilotimit;

5) vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve përkatëse të sigurisë dhe të emergjencës të instaluara ose të mbartura në bord.

c) operatori mund të zgjedhë për të zëvendësuar trajnimet rifreskuese me trajnime periodike, në qoftë se ricaktimi i detyrave të anëtarit të ekuipazhit fluturues të kabinës fillon brenda periudhës së vlefshmërisë së trajnimit dhe kontrollit të fundit periodik. Në qoftë se afati ka skaduar, trajnimi rifreskues mund të zëvendësohet vetëm me trajnime për tipa avioni specifikë dhe të ndryshimeve nga operatori, siç specifikohet në ORO.CC.125.

Seksioni 2.
Kërkesat shtesë për operimet e transportit ajror tregtar

ORO.CC.200 Anëtar i lartë *(Senior)* i ekuipazhit të kabinës

a) Kur është i nevojshëm më shumë se një anëtar i ekuipazhit të kabinës, përbërja e ekuipazhit të kabinës duhet të përfshijë një anëtar të lartë të ekuipazhit të kabinës të emëruar nga operatori.

b) Operatori duhet të emërojë anëtarët e ekuipazhit të kabinës në pozicionin e anëtarit të lartë të ekuipazhit të kabinës, vetëm nëse:

1) kanë të paktën një vit eksperiencë si anëtar ekuipazhi në avionët që operohen; dhe

2) kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi për anëtar të lartë të ekuipazhit të kabinës dhe kontrollin përkatës.

c) kursi i trajnimit të anëtarit të lartë të ekuipazhit të kabinës duhet të mbulojë të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë e këtij funksioni dhe duhet të përmbajë të paktën elementet e mëposhtme:

1) udhëzimet para fluturimit;

2) bashkëpunimin me ekuipazhin;

3) shqyrtimin e kërkesave të operatorëve dhe kërkesave ligjore;

4) raportimin e aksidenteve dhe incidenteve;

5) faktorët njerëzorë dhe burimet e menaxhimit të ekuipazhit (CRM); dhe

6) kërkesat për kufizimet e kohës në fluturim dhe në detyrë, si dhe të pushimit.

d) Anëtari i lartë i ekuipazhit të kabinës duhet t'i përgjigjet komandantit për zhvillim dhe për koordinim të procedurave normale dhe emergjente të specifikuara në manualin e operimeve, duke përfshirë dhe detyrat që nuk lidhen me sigurinë për qëllime të sigurisë.

e) Operatori duhet të krijojë procedura për të zgjedhur anëtarin e ekuipazhit të kabinës më të kualifikuar të përshtatshëm për të vepruar si anëtar i lartë në qoftë se anëtari i lartë i caktuar më parë e ka të pamundur të operojë. Ndryshimet në këto procedura duhet t'i njoftohen Autoritetit të Aviacionit Civil.

ORO.CC.205 Reduktimi i numrit të ekuipazhit të kabinës gjatë operimeve në tokë dhe në rrethana të paparashikuara

a) Kur ka pasagjerë në bordin e një avioni, numri minimal i anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që kërkohet në përputhje me pikën ORO.CC.100, duhet të jetë i pranishëm në avion dhe gati për të vepruar.

b) Me përjashtim të pikës (a), minimumi i anëtarëve të ekuipazhit të kabinës mund të ulet në një nga rastet e mëposhtme:

1) gjatë operimeve normale në tokë, ku nuk përfshihet furnizimi/shkarkimi i karburantit, kur avioni është i parkuar; ose

2) në rrethana të paparashikuara, nëse numri i pasagjerëve të transportuar gjatë fluturimit është reduktuar. Në këtë rast, pas përfundimit të fluturimit duhet të dorëzohet një raport tek AAC-ja.

3) me qëllim të sigurimit të pushimit gjatë fluturimit gjatë fazës së lundrimit, qoftë në përputhje me pikën ORO.FTL.205 (e) ose si një masë zbutëse e lodhjes e zbatuar nga operatori.

c) Për qëllimet e pikave (b)(1) dhe (b)(2), procedurat e operatorit në manualin e operimeve do të sigurojnë:

1) arritjen e një niveli të kënaqshëm sigurie me numër të reduktuar anëtarësh të ekuipazhit në kabinë, në veçanti për evakuimin e pasagjerëve;

2) pavarësisht numrit të reduktuar të anëtarëve të ekuipazhit në kabinë, një anëtar i lartë (SCCM) i ekuipazhit të kabinës, është i pranishëm në përputhje me pikën ORO.CC.200;

3) të paktën një anëtar i ekuipazhit të kabinës kërkohet për çdo 50, ose fraksion të 50-s, pasagjerë të pranishëm në të njëjtën kuvertë të avionit;

4) në rastin e operimeve normale në tokë me avionë që kërkojnë më shumë se një anëtar të ekuipazhit të kabinës, numri i përcaktuar në përputhje me pikën 3 do të rritet nga një anëtar i ekuipazhit të kabinës për secilin çift daljesh të emergjencës të nivelit të dyshemesë.

d) Për qëllime të pikës (b)(3), operatori:

1) Do të kryejë një vlerësim të rrezikut për të përcaktuar numrin e anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që duhet të jenë të pranishëm dhe të gatshëm për të vepruar në çdo kohë gjatë lundrimit;

2) do të identifikojë masat për të zbutur efektet e një numri më të ulët të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që janë të pranishëm dhe të gatshëm për të vepruar gjatë lundrimit;

3) do të vendosë në manualet e operimeve procedurat specifike, duke përfshirë pjesën e pushimit gjatë fluturimit të anëtarit tjetër të ekuipazhit të vjetër të kabinës, që sigurojnë në çdo kohë trajtimin e duhur të pasagjerëve dhe menaxhimin efikas të çdo situate anormale ose emergjente;

4) do të specifikojë, në skemën e specifikimit të kohës së fluturimit, në përputhje me pikën ORO.FTL.125, kushtet në të cilat pushimi gjatë fluturimit mund të ofrohet për anëtarët e ekuipazhit të kabinës.

ORO.CC.210 Kushte shtesë për caktimin në detyrë

Anëtarët e ekuipazhit kabinës do të caktohen në detyrë dhe do të veprojnë, në një tip ose variant

të veçantë avioni vetëm nëse ata:

a) kanë një dëshmi të vlefshme të lëshuar në pajtim me aneksin V *(Part-CC)* të rregullores së miratuar me urdhrit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative, në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren EU 1178/2011.

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

c) janë në përputhje me kërkesat e tjera të aplikueshme të kësaj nënpjese dhe aneksit IV *(Part-CAT)*;

d) mbajnë uniformën e operatorit për ekuipazhin e kabinës.

ORO.CC.215 Programet e trajnimit dhe të kontrollit dhe dokumentacionet përkatëse

a) Programet e trajnimit dhe të kontrollit, përfshirë dhe programin mësimor të kërkuar nga kjo nënpjesë, duhet të miratohen nga AAC-ja dhe të specifikohet në manualin e operimeve.

b) Pasi një anëtar i ekuipazhit të kabinës ka përfunduar me sukses një kurs trajnimi dhe kontrollin respektiv, operatori duhet:

1) të mbajë të përditësuara rekordet/të dhënat e trajnimit të anëtarit të ekuipazhit të kabinës, në përputhje me ORO.MLR.115; dhe

2) t'i sigurojë atij/asaj një listë që tregon të përditësuar periudhën e vlefshmërisë, në lidhje për tipin dhe variantin e avionit në të cilën anëtari i ekuipazhit të kabinës është i kualifikuar për të vepruar.

ORO.CC.250 Operimi në më shumë se një tip ose variant avioni

a) Një anëtar i ekuipazhit të kabinës nuk duhet të caktohet për të operuar në më shumë se tre tipa mjetesh fluturuese, përveç se, me miratim të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, ai/ajo mund të caktohet për të vepruar në katër tipa avionësh në qoftë se për të paktën dy nga tipat:

1) pajisjet e sigurisë dhe emergjencës, si dhe procedurat normale dhe emergjente të tipave të veçantë janë të ngjashme; dhe

2) procedurat normale dhe emergjente të tipave të veçantë janë të ngjashme.

b) Për qëllimet e pikës (a), për kualifikimet e trajnimit të ekuipazhit të kabinës, operatori duhet të përcaktojë:

1) çdo variant ose tip avioni në fjalë, duke marrë parasysh, kur 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 përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit', që përafron rregulloren EU nr. 748/2012; dhe

2) variantet e një tipi avioni të jenë të ndryshme nëse ato nuk janë të ngjashme në aspektet e mëposhtme:

i) funksionimi i daljeve emergjente;

ii) vendndodhja dhe tipi i pajisjeve portative të sigurisë dhe atyre emergjente;

iii) procedurat e emergjencës të tipit specifik.

ORO.CC.255 Operimet me një anëtar të ekuipazhit të kabinës

a) Operatori duhet të përzgjedhë, rekrutojë, trajnojë dhe kontrollojë aftësitë e anëtarit të ekuipazhit të kabinës të caktuar për operime me një anëtar të ekuipazhit të kabinës, sipas kritereve të duhura për këtë lloj operimi.

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës, të cilët nuk kanë eksperiencë të mëparshme operuese si anëtar të vetëm të ekuipazhit të kabinës, duhet të caktohen për lloje të tilla operimesh, vetëm pasi:

1) të kenë përfunduar trajnimin siç kërkohet në pikën (c) përveç trajnimeve dhe kontrolleve të tjera të zbatueshme që kërkohet nga kjo nënpjesë;

2) të kenë kaluar me sukses kontrollet e verifikimit të aftësive në kryerjen e detyrave dhe përgjegjësive të tyre, në përputhje me procedurat e specifikuara në manualin e operimeve; dhe

3) të kenë kryer familjarizimin e fluturimit e të paktën 20 orëve dhe 15 sektorëve në tipin e avionit përkatës, nën mbikëqyrjen e një anëtari të ekuipazhit të kabinës me përvojë të përshtatshme.

c) Elementet e mëposhtme shtesë të trajnimit duhet të jenë të mbuluar me theks të veçantë për të pasqyruar operimet me 1 anëtar të ekuipazhit të kabinës:

1) përgjegjësitë e komandantit për kryerjen e procedurave normale dhe emergjente;

2) rëndësia e koordinimit dhe e komunikimit me ekuipazhin e fluturimit, në veçanti në menaxhimin e pasagjerëve të padisiplinuar ose shqetësues;

3) shqyrtimin e kërkesave të operatorëve dhe kërkesave ligjore;

4) dokumentacioni;

5) raportimi i aksidenteve dhe incidenteve; dhe

6) kufizimet në kohën e detyrës dhe të fluturimit, si dhe kohën e pushimit.

NËNPJESA TC.
EKUIPAZHI TEKNIK NË OPERIMET HEMS, HHO OSE NVIS

ORO.TC.100 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga operatori, kur vepron një avion me anëtarë të ekuipazhit teknikë në transportin ajror tregtar me shërbime të emergjencave mjekësore me helikopter (HEMS), sisteme të shikimit të pamjeve natën (NVIS) dhe operimeve me ngarkesa të jashtme (të varura) me helikopter (HHO).

ORO.TC.105 Kushtet për caktimin në detyrë

a) Anëtarëve teknikë të ekuipazhit në transportit ajror tregtar HEMS, HHO ose operimet NVIS duhet t'u caktohet detyra, nëse ata:

1) janë të paktën 18 vjeç;

2) janë fizikisht dhe mendërisht të aftë dhe të sigurt të përgjegjshëm të kryejnë detyrat;

3) kanë përfunduar të gjitha trajnimet e aplikueshme që kërkohen nga kjo nënpjesë për të kryer detyrat e ngarkuara;

4) janë të kontrolluar si të aftë për të kryer të gjitha detyrat e ngarkuara, në përputhje me procedurat e specifikuara në manualin e operimeve.

b) Para caktimit të detyrave teknike të anëtarëve të ekuipazhit të cilët janë të vetëpunësuar dhe/ose duke punuar mbi një bazë të pavarur ose me kohë të pjesshme, operatori duhet të verifikojë që të gjitha kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjese janë në pajtueshmëri me të, duke marrë parasysh të gjitha shërbimet teknike të kryera nga anëtari i ekuipazhit të operatorit tjetër për të përcaktuar në mënyrë të veçantë:

1) numrin total të tipave të avionëve të ndryshëm dhe variantet e operuar;

2) kufizimet kohore të detyrave në fluturim dhe kërkesat e tjera.

ORO.TC.110 Trajnimi dhe kontrolli

a) Operatori duhet të krijojë një program trajnimi, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjese, që të mbulojë detyrat dhe përgjegjësitë që do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit teknik.

b) Pas përfundimit të trajnimit fillestar, atij të konvertimit nga operatori, trajnimit për ndryshimet dhe ato periodike, dhe pas çdo fluturimi familjarizimi të kërkuar, çdo anëtar i ekuipazhit teknik do t'i nënshtrohet një kontrolli për të demonstruar aftësitë e tij në kryerjen e procedurave normale dhe

emergjente.

c) Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhet për çdo kurs trajnimi nga një personel i përshtatshëm i kualifikuar dhe me përvojë që subjekti të jetë i mbuluar. Operatori duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil i cili ushtron kontrolle në lidhje me personelin.

d) Kontrollet që pasojnë trajnimin e konvertimit të operatorit dhe çdo fluturim familjarizimi të kërkuar do të kryhen përpara se të operohet si anëtar i ekuipazhit teknik i kërkuar në operimet HEMS, HHO ose NVIS.

e) Vlefshmëria e kontrollit të anëtarëve të ekuipazhit teknik për të demonstruar aftësinë e tyre në kryerjen e procedurave normale dhe emergjente do të jetë 12 muaj kalendarik.

ORO.TC.115 Trajnimi fillestar

Para se të ndërmarrë trajnimin e konvertimit nga operatori, çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të përfundojë trajnimin fillestar, duke përfshirë:

a) njohuritë e përgjithshme teorike mbi aviacionin dhe rregulloret e aviacionit që mbulojnë të gjitha elementet përkatëse për detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara të ekuipazhit teknik;

b) trajnimin për zjarrin dhe tymin;

c) trajnimin për mbijetesën në tokë dhe në ujë, të përshtatshme për llojin dhe zona e operimit;

d) aspektet aeromjekësore dhe ndihmën e parë;

e) komunikimin dhe elementet përkatëse CRM të ORO.FC.115 dhe ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Trajnimi i konvertimit nga operatori

Çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të përfundojë:

a) Trajnimin e konvertimit nga operatori, përfshirë edhe elementet përkatëse CRM:

1) përpara se të caktohet nga operatori për herë të parë si një anëtar ekuipazhi teknik; ose

2) kur kalon në një lloj të ndryshëm avioni apo klase, nëse ndonjë prej pajisjeve apo procedurave të përmendura në pikën (b) janë të ndryshme.

b) Trajnimi i konvertimit nga operatori duhet të përfshijnë:

1) vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe mbijetesës që mbarten në avion;

2) të gjitha procedurat normale dhe emergjente;

3) pajisjet e përdorura në bord për të kryer detyrat në avion apo në tokë me qëllim që të ndihmojë pilotin gjatë operimeve HEMS, HHO ose NVIS.

ORO.TC.125 Trajnimi i ndryshimeve (diferencave)

a) Çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të përfundojë trajnimin e ndryshimeve kur pajisjet nuk janë të njëjta ose procedurat aktuale të operimeve, për tipat apo variantet.

b) Operatori, kur është e nevojshme, duhet ta specifikojë në manualin e operimeve trajnime të tilla për ndryshimet.

ORO.TC.130 Fluturimet e familjarizimit

Nëse trajnimi i konvertimit të operatorit nuk përfshin trajnimin në një avion/FSTD, çdo anëtar i ekuipazhit teknik do të ndërmarrë fluturimet e familjarizimit.

ORO.TC.135 Trajnimi periodik

a) Brenda çdo periudhe 12-mujore, çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet t'i nënshtrohet trajnimit periodik përkatës për tipin apo kategorinë e mjeteve fluturuese dhe pajisjeve teknike në të cilat do të veprojë anëtari i ekuipazhit. Në të gjitha fazat e duhura të trajnimit periodik duhet të integrohen elementet e CRM-së.

b) Trajnimi periodik duhet të përfshijë instruksione teorike dhe praktike, si dhe praktikën.

ORO.TC.140 Trajnimi rifreskues

a) Çdo anëtar i ekuipazhit teknik, i cili nuk ka kryer detyra në gjashtë muajt e fundit, duhet të përfundojnë trajnimin rifreskues të specifikuar në manualin e operimeve.

b) Anëtari i ekuipazhit teknik i cili nuk ka kryer detyra të fluturimit në një tip të veçantë avioni apo kategorie, gjatë gjashtë muajve të mësipërm, para se të caktohet në atë tip ose kategori, duhet të përfundojë, gjithashtu:

1) trajnimin rifreskues mbi tipin ose mbi klasin; ose

2) dy sektorë familjarizimi në tipin ose klasën e avionit.

NËNPJESA FTL.
KUFIZIMET NË KOHËN E FLUTURIMIT DHE TË 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 nënpjese do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1) "ambientim" 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.

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/paraqitet (në punë) në fillim te koha e 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 ambientimi me kohën zonale.

2) "koha referuese" nënkupton, orën lokale në pikën e paraqitjes e vendosur në një gjerësi zonale 2-orëshe brenda orës lokale ku anëtari i ekuipazhit është i ambientuar;

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 për të 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 mjaftueshmërisht, me kontroll temperature, drite, ushqim dhe pije;

5) “ekuipazh i shtuar i fluturimit” do të thotë një ekuipazh i fluturimit që përfshin më shumë se sa numri minimal i kërkuar për të operuar avionin, duke lejuar secilin anëtar të ekuipazhit të fluturimit të lërë postin e caktuar për qëllimin e pushimit në fluturim dhe të zëvendësohet nga një tjetër anëtar 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) “paraqitje në punë (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, agjendën e fluturimeve (roster) e ekuipazhit që prish mundësinë e fjetjes gjatë kohës së rregullt të gjumit e përbërë nga FDP-ja 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 ambientuar. Një grafik mund të jetë i paparashikuar që në fillim, gjatë ose në përfundim të turnit të natës.

a) “tip i hershëm (*early-type*)” 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 detyra 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 anëtari i ekuipazhit është përshtatur;

10) “detyrë” nënkupton çfarëdo pune që anëtari 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 anëtari të 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 anëtari të 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 anëtari i ekuipazhit vepron si anëtar ekuipazhi operues;

13) “koha e fluturimit” do të thotë, për aeroplanët, koha midis lëvizjes së parë të një avioni nga vendi i vet i parkimit për qëllimin e ngritjes deri sa të arrijë të qëndrojë në pozicionin e caktuar të parkimit dhe të gjitha motorët ose helikat kanë ndaluar “;

14) “bazë kryesore” nënkupton, vendin e caktuar nga operatori për anëtarët e ekuipazhit nga ku, anëtari 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 anëtari të ekuipazhit jooperues nga një vend pune në një tjetër, me urdhër të operatorit, duke përjashtuar:

- 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) "pajisje çlodhjeje" 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 detyre tjetër, i njoftuar 10 orë me parë;

21) "periudhë çlodhjeje" nënkupton, një periudhë kohe të vazhdueshme pa ndërprerje, në një kohë 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 me përgjegjës për akomodimin e anëtarit të ekuipazhit;

23) "një ditë e vetme e lirë 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", që përafron direktivën e EU 2000/79, kohën e lirimit nga të gjitha detyrat dhe gatishmërisë e cila konsiston në një ditë dhe dy net lokale të njoftuara me 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 periudhë njoftimi të hershme dhe kohë të caktuar, gjatë së cilës një anëtari të ekuipazhit i kërkohet nga operatori të jetë i gatshëm për të marrë një detyrë për fluturim, pozicionim apo ndonjë detyre tjetër, pa ndërhyrje në periudhën e çlodhjes;

26) "i gatshëm në aeroport" nënkupton, gatishmërinë e personit në aeroport;

27) "gatishmëri tjetër" nënkupton, gatishmëri në shtëpi ose në një vend të përshtatshëm;

28) "orët para agimit (WOCL)" nënkupton, periudhën midis orës 02:00–05:59 të orës lokale, në të cilën anëtari i ekuipazhit është ambientuar.

ORO.FTL.110 Përgjegjësitë e operatorit

Një operator duhet:

a) të publikojë agjendën e fluturimeve (roster) më përpara në kohë të mjaftueshme 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 paraqitjes që mundësojnë kohën e mjaftueshme për detyrat në tokë;

d) të marrë parasysh lidhjen midis shpeshtësisë së fluturimeve dhe alternimit të kohëve të fluturimit dhe pushimit, gjithashtu, dhe t'u 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 praktikat të cilat shkaktojnë çrregullime të rënda të kohës së gjumit/punës, siç është, p.sh., 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 çlodhjeje, 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, n.q.s., operimi aktual e tejkalon maksimumin e periudhës së detyrës në fluturim më shumë se 33% të detyrës së fluturimit gjatë një periudhë sezonale të programuar.

ORO.FTL.115 Përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit

Anëtarët e ekuipazhit duhet të:

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 venë në dispozicion për çlodhje, të planifikojnë dhe të shfrytëzojnë periudhën e tyre të çlodhjes siç duhet.

ORO.FTL.120 Menaxhimi i riskut të lodhjes (FRM)

a) Kur kërkohet nga kjo nënpjesë menaxhimi i riskut të lodhjes (FRM) apo një specifikim certifikimi i zbatueshëm, operatori duhet të përcaktojë, implementojë dhe mbajë një FRM si pjesë përbërëse e menaxhimit të sistemit të tij. Menaxhimi i rrezikut të lodhjes duhet të jetë në përputhje me kërkesat thelbësore të pikave 7.5, 7.6 dhe 8.7 të aneksit V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Menaxhimi i rrezikut nga lodhja (FRM) duhet të jetë i përshkruar në manualin e operimeve.

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

1) një përshkrim të filozofisë dhe parimeve të operatorit, në lidhje me menaxhimin e riskut të lodhjes (FRM); duke iu referuar si politika e FRMsë;

2) proceset e dokumentimit të FRM-së, duke përfshirë proceset për t'ia 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 rreziqeve të lodhjes të arritura nga këto veprime;

6) proceset për garantimin e sigurisë të FRM-së;

7) proceset e promovimit të FRM-së;

c) Menaxhimi i riskut të lodhjes (FRM) 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 aktivitetesh dhe me skemën e specifikimit të kohës së fluturimit;

d) Operatori duhet të marrë masa lehtësuese, kur procesi i garantimit të sigurisë së FRM-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 VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" me këtë nënpjesë 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 së punëtorëve të lëvizshëm në aviacionin civil", të ndryshuar.

b) Para se skemat e specifikimit të kohës së fluturimit të zbatohen, ato duhet të miratohen nga

AAC-ja, duke përfshirë këtu çdo menaxhim të riskut të lodhjes (FRM), aty ku kjo shihet e nevojshme.

c) Që të tregojë përputhshmëri me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe me këtë nënpjesë, operatori duhet të zbatojë specifikimet e aplikueshme të certifikimit të miratuara nga Agjencia dhe të pranuara nga AAC-ja. Në të kundërt, nëse operatori dëshiron të shmanget nga këto specifikime të certifikimit, në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", duhet t'i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil një përshkrim të plotë të shmangies që parashikon të bëjë, përpara se të 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 nënpjese dhe dispozitat e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", janë përmbushur.

d) Për qëllimet e pikës ARO.OPS.235(d), brenda 2 vjetëve nga zbatimi i një devijimi ose i 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 të shmangies së lodhjes tek ekuipazhi fluturues. Kjo lloj analize duhet të jepet në formën e një raporti tek AAC-ja.

Seksioni 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 paraqitjes (në punë) 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 e maksimumit ditor të FDP-së:

1) maksimumi ditor i FDP-së pa përdorur zgjatje oraresh për anëtarët e ambientuar të ekuipazhit duhet të bëhet në përputhje me tabelën në vijim:

Tabela 2. Maksimumi ditor FDP – anëtarët e ambientuar të ekuipazhit

Fillimi i FDP-së të koha e referimit	1-2 Sektorët	Sektori 3	Sektori 4	Sektori 5	Sektori 6	Sektori 7	Sektori 8	Sektori 9	Sektori 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 të ambientimit, do të jetë në përputhje me tabelën në vijim:

Tabela 3. Anëtaret e ekuipazhit në gjendje të panjohur ambientueshmërie

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 ambientueshmërie dhe kur operatori ka zbatuar një menaxhim të riskut të lodhjes (MRL), duhet të jetë në përputhje me tabelën në vijim:

Tabela 4. Anëtarët e ekuipazhit në një gjendje të panjohur ambientueshmërinë bazë të FRM-së

Vlerat në tabelën e mëposhtme të ofruara mund të aplikohen nga operatori për MRL-në, që vazhdimisht monitoron kërkesat e performancës së sigurisë teknike 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-ja me kohë të ndryshme paraqitjeje (në punë) 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 orë. Maksimumi ditor FDP për ekuipazhin e kabinës duhet të bazohet në kohën në të cilën ekuipazhi fluturues paraqitet për FDP-në e tyre, por FDP-ja duhet të fillojë me kohën e paraqitjes së ekuipazhit të kabinës.

d) FDP-ja maksimale ditore për përshtatjen e anëtarëve të ekuipazhit, duke përdorur zgjatjen e orëve pa çlodhje gjatë fluturimit:

1) FDP-ja 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-së.

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 paraqitjes, duhet të jenë në përputhje me sa vijon:

i) FDP-ja 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) N.q.s. 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 tejlodhje, 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 nën paragrafëve 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 AAC-ja jo më vonë se 28 ditë nga momenti i ngjarjes;

6) operatori duhet të zbatojë një proces jondëshkues 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, paraqitjes me vonesë në punë.

Operatori duhet të përcaktojë procedurat në manualin e operimeve për paraqitje 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 ekuipazhit 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 barabarta gjatë gjithë periudhës (28-ditore).

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) 1000 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 operimeve, periudhën minimale kohore për detyrën pas fluturimit.

ORO.FTL.215 Pozicionimi

N.q.s. një operator pozicionon një anëtar ekuipazhi, duhet të aplikohen pikat e mëposhtme:

a) pozicionimi pas paraqitjes, por para operimit, duhet llogaritur si FDP, por duhet llogaritur si sektor (rruge);

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

ORO.FTL.220 Ndarja e turnit në dy pjesë

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 së 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

N.q.s. një operator i cakton një anëtari 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) anëtari i ekuipazhit konsiderohet në gatishmëri në aeroport nga paraqitja në vendin e punës, 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

N.q.s. 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 anëtari 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 shtesë të çlodhjes dhe të fillimit të periudhës tjetër të çlodhjes shtesë, 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 e tepërt, të grumbulluar si rezultat i ndërrimit të turneve; dhe

3) ndryshimin e bazës kryesore (të operimit).

ORO.FTL.240 Ushqimi

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

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

ORO.FTL.245 Rekordet/të dhënat në bazën kryesore, kohët e fluturimit, periudhat e detyrës dhe 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 individualë 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 anëtaret e ekuipazhit që marrin përsipër detyra për më shumë se një operator, duhet të mbahen (ruhen) 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.

SHTOJCA I

DEKLARATË **në përputhje me urdhrin e ministrit nr....., datë.....2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore"**
Operatori Emri: Vendi në të cilin operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit ose, nëse operatori nuk ka vend kryesor të biznesit, vendi në të cilin operatori është i vendosur ose banon dhe vendi nga i cili drejton operimet: Emri dhe të dhënat e kontaktit për menaxherin përgjegjës:
Operimi i avionit
Data e fillimit të operimit dhe data e zbatueshmërisë së ndryshimit:

Informacion për avionin, operimin dhe organizatën e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore të vazhdueshme(1):

Lloji(et) e avionit, regjistrimi(et) dhe baza kryesore:

Avion MSN (2)	Tipi i avionit	Regjistrimi i avionit(3)	Baza kryesore	Lloji(et) e operimeve (4)	Organizata përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore(5)

Operatori do të marrë një miratim paraprak (6) ose miratim specifik (7) për operime të caktuara përpara se të kryejë operime të tilla.

Aty ku është e aplikueshme, detajet e miratimeve të mbajtura (bashkëngjitur listës së miratimeve specifike, përfshijnë:

-miratimet specifike të dhëna nga një vend i tretë, nëse është e aplikueshme.

-emrin e operimeve të kryera me kredite operacionale (p.sh. EFVS 200, SA CAT I etj.).

Aty ku është e aplikueshme, detajet e autorizimit të operimeve të specializuara të mbajtura (bashkëngjitni autorizimin/et).

Aty ku është e aplikueshme, listën e mjeteve alternative të pajtueshmërisë (AltMoC) me referenca për AMC përkatëse që ato zëvendësojnë (bashkëngjitni AltMoC).

Deklaratat

☐Operatori është në përputhje dhe do të vazhdojë të jetë në përputhje me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së 2018/1139 dhe me kërkesat e urdhrit të ministrit nr.____, datë _____, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", i ndryshuar i cili transpozon rregullores e BE-së nr. 965/2012.

☐Dokumentacioni i sistemit të menaxhimit, përfshirë manualin e operimeve, është në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III (Pjesa-ORO), aneksin V (Pjesa-SPA), aneksin VI (Pjesa-NCC) ose aneksin VIII (Pjesa-SPO) të urdhrit të ministrit nr._____, datë _____, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", i ndryshuar i cili transpozon rregullores e BE-së nr. 965/2012, dhe të gjitha fluturimet do të kryhen në përputhje me dispozitat e manualit të operimeve siç kërkohet nga pika ORO.GEN.110 (b) e aneksit III (Pjesa-ORO).

☐Të gjithë avionët e operuar duhet të mbajnë:

- një certifikatë të vlefshme të vlefshmërisë ajrore në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 326,

datë 29.8.2019 "Për miratimin e rregullores 'Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit'", i ndryshuar që transpozon rregulloren e BE-së nr. 748/2012 ose, për avionët e regjistruar në një vend të tretë, në përputhje me aneksin 8 të ICAO-s; dhe

- kur përdoret për aktivitetet e SPO, një marrëveshje qiraje e vlefshme sipas pikës ORO.SPO.100.

☐ Të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit kanë një licencë në përputhje me aneksin I të urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011, siç kërkohet nga pika ORO.FC.100 (c)e pjesës-ORO dhe anëtarët e ekuipazhit të kabinës, aty ku është e zbatueshme, trajnohen në përputhje me nënpjesën CC të pjesës-ORO.

☐ (Aty ku është e zbatueshme)
Operatori zbaton dhe vërteton përputhshmërinë me një standard të njohur të industrisë.
☐ Referenca e standardit:
Trupi certifikues:
Data e auditimit të fundit në lidhje me konformitetin:

☐ Operatori nëpërmjet kësaj deklarate, do të njoftojë AAC-në për çdo ndryshim në rrethanat që ndikojnë në përputhshmërinë e tij me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" që transpozon rregulloren e BE-së 2018/1139 dhe me kërkesat e përcaktuara në urdhrin e ministrit nr.____, datë _____, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", i ndryshuar i cili transpozon rregullores e BE-së nr. 965/2012, dhe çdo ndryshim në informacion dhe në listat e AltMoC të përfshira dhe të aneksuara në këtë deklaratë, siç kërkohet nga pika ORO. GEN.120 (a) e aneksit III (Pjesa-ORO).

☐Operatori konfirmon se informacioni i shpalosur në këtë deklaratë është i saktë.

Data, emri dhe nënshkrimi i menaxherit përgjegjës

1) Nëse nuk ka hapësirë të mjaftueshme për të renditur informacionin e kërkuar në deklaratë, informacioni do të renditet në një shtojcë të veçantë. Shtojca do të lëshohet dhe nënshkruhet.
2) Numri serial i prodhuesit.
3) Nëse avioni është gjithashtu i regjistruar me një mbajtës të certifikatës së operatorit ajror (AOC), të specifikohet numri i AOC-së të mbajtësit të AOC-së.
4) "Lloji(et) e operimeve" i referohen llojeve të operimeve të kryera në këto avionë, p.sh. operime jotregtare ose operime të specializuara, fluturime për fotografime ajrore, fluturime për reklama, fluturime mediatike, fluturime televizive dhe për filma, operacione me parashutë, hedhje me parashutë, fluturime të kontrollit të mirëmbajtjes.
5) Informacioni për organizatën që është përgjegjëse për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore të vazhdueshme përfshin emrin e organizatës, adresën dhe referencën e miratimit.
6) (a) operimet me çdo instrument ose pjesë pajisjeje ose artikulli ose funksioni me defekt, sipas listës minimale të pajisjeve (MEL) (pikat ORO.MLR.105 (b), (f) dhe (j), NCC. IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 dhe SPO.IDE.H.105).
b) operimet që kërkojnë autorizim ose miratim paraprak, përfshirë të gjitha në vijim:
- për operime të specializuara, dhënie me qira të njomë dhe të thatë të avionëve të regjistruar në një

vend të tretë (pika ORO.SPO.100 (c));
- operime të specializuara tregtare me rrezik të lartë (pika ORO.SPO.110);
- operimet jotregtare me avionë me më shumë se 19 MOPSC kryhen pa një anëtar ekuipazhit të kabinës operative (pika ORO.CC.100 (d));
- përdorimi i minimumeve operative IFR që janë më të ulëta se ato të publikuara nga shteti (pikat NCC.OP.110 dhe SPO.OP.110);
- furnizimi me karburant me motorët dhe helikat në funksionim (pikat NCC.OP.157);
- operacione të specializuara (SPO) pa oksigjen mbi 10 000 ft (pika SPO.OP.195).
7) operimet në përputhje me aneksin V (Pjesa-SPA) të urdhrit të ministrit nr.____, datë _____, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", i ndryshuar i cili transpozon rregullores e BE-së nr. 965/2012, duke përfshirë nënpjesët B "Operimet e navigimit të bazuara në performancë (PBN)", C "Operimet me performancë minimale të specifikuar të navigimit (MNPS)", D "Operimet në hapësirën ajrore me minimume të ndarjes vertikale (RVSM) ", E "Operimet me shikueshmëri të ulët (LVO) dhe operimet me kredite operacionale", G " Transporti i mallrave të rrezikshme", K "Operimet e helikopterëve në det të hapur" dhe N "Afrimet dhe nisjet e helikopterëve në pikë në hapësirë me minimume VFR të reduktuara".

ANEKSI IV
OPERIMET E TRANSPORTIT AJROR TREGTAR
[PJESA-CAT]

NËNPJESA A.
KËRKESAT E PËRGJITHSHME

CAT.GEN.100 Autoriteti kompetent

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) është autoriteti kompetent, kur vendi kryesor i biznesit të operatorit është Republika e Shqipërisë.

Seksioni 1.
Avionët me motor

CAT.GEN.MPA.100 Përgjegjësitë e ekuipazhit

a) Anëtari i ekuipazhit duhet të jetë përgjegjës për ekzekutimin e duhur të detyrave të tij/saj, që:

1) lidhen me sigurinë e avionit dhe personave në të; dhe

2) janë të specifikuara në instruksionet dhe procedurat e manualit të operimeve.

b) Anëtari i ekuipazhit duhet:

1) t'i raportojë komandantit ndonjë gabim, dështim, keqfunksionim ose defekt për të cilin anëtari i ekuipazhit beson se mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore ose operimin e sigurt të avionit, duke përfshirë sistemet e emergjencës, nëse nuk është raportuar tashmë nga një tjetër anëtar i ekuipazhit;

2) t'i raportojë komandantit ndonjë incident që rrezikon ose mund të kishte rrezikuar sigurinë e operimit, nëse nuk është raportuar tashmë nga një tjetër anëtar i ekuipazhit;

3) të jetë në përputhje me kërkesat përkatëse të skemave të raportimit të ngjarjeve të operatorit;

4) të jetë në përputhje me të gjitha kufizimet e kohës për detyrat në fluturim (FTL) dhe kërkesat të pushimit të aplikueshme për aktivitetet e tyre;

5) kur merr përsipër detyra për më shumë se një operator:

i) të mbajë rekordet e tij/saj individualë, lidhur me kohën dhe të detyrat e fluturimit si dhe periudhave të pushimit, siç përmendet në kërkesat e zbatueshme FTL; dhe

ii) t'i sigurojë çdo operatori të dhënat e nevojshme për të planifikuar aktivitetet, në përputhje me kërkesat e zbatueshme FTL.

iii) t'i sigurojë çdo operatori të dhënat e nevojshme në lidhje me operacionet në më shumë se një tip ose variant.

c) Anëtari i ekuipazhit nuk mund t'i kryejë detyrat në një avion:

1) kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive ose kur është e papërshtatshme, për shkak të lëndimit, lodhjes, mjekimit, sëmundjes ose shkaqeve të tjera të ngjashme;

2) deri sa të ketë kaluar një kohë e arsyeshme pas zhytjes në ujë të thellë ose pas dhurimit të gjakut;

3) në qoftë se nuk janë plotësuar kërkesat e zbatueshme mjekësore;

4) nëse dyshohet se ai/ajo mund të mos jetë në gjendje për të kryer detyrat e tij/saj të caktuara, ose

5) nëse ai/ajo e di ose dyshon se po vuan nga lodhja, siç referohet në shtojcën V, paragrafi 7.5 i VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo ndihet i papërshtatshëm, në atë masë sa mund të rrezikojë fluturimin.

CAT.GEN.MPA.105 Përgjegjësitë e komandantit

a) Komandanti, përveçse në përputhje me CAT.GEN.MPA.100, duhet:

1) të jetë përgjegjës për sigurinë e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesave në bord, që nga koha kur ai/ajo arrin në bordin e avionit, deri kur largohet nga avioni në fund të fluturimit;

2) të jetë përgjegjës për funksionimin dhe sigurinë e avionit:

i) për aeroplanët, nga momenti që aeroplani është i gatshëm të lëvizë për rulim para ngritjes, deri në momentin kur vjen për të pushuar në fund të fluturimit dhe motori/ët i/e përdorur si njësi parësore shtytëse është/janë fikur;

ii) për helikopterë, kur rotorët janë duke u rrotulluar;

3) të ketë autoritet për të dhënë të gjitha komandat dhe të ndërmarrin veprimet e duhura, me qëllim të garantimit të sigurisë së avionëve dhe të personave dhe/ose ngarkesave të mbartura, në përputhje me shtojcën V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 dhe rregullat zbatuese të saj;

4) të ketë autoritet për të zbarkuar çdo person, ose ndonjë pjesë të ngarkesës, që mund të përfaqësojë një rrezik potencial për sigurinë e avionit apo personave në bord;

5) të mos lejojë të hipi në avion një person i cili duket të jetë nën ndikimin e alkoolit apo drogave deri në atë masë sa ka të ngjarë të rrezikohet siguria e mjetit ajror apo pasagjerëve;

6) të ketë të drejtën të refuzojë transportin e udhëtarëve të papranueshëm, të deportuarit apo personave në paraburgim në qoftë se mbartja e tyre rrit rrezikun për sigurinë e avionit apo pasagjerëve të tij;

7) të sigurojë që të gjithë pasagjerët janë të informuar mbi vendndodhjen e daljeve emergjente, si dhe vendndodhjen dhe përdorimin e pajisjeve përkatëse të sigurisë dhe të emergjencës;

8) të sigurojë që përmbushen të gjitha procedurat operuese dhe listat kontrolluese, në përputhje me manualin e operimeve;

9) të mos lejojë asnjë anëtar të ekuipazhit për të kryer ndonjë aktivitet gjatë fazave kritike të fluturimit, përveç detyrave të nevojshme për operimin e sigurt të avionit;

10) siguron që:

i) regjistruesit e fluturimit nuk çaktivizohen ose fiken gjatë fluturimit;

ii) në rast të ndonjë dukurie, përveç ndonjë aksidenti ose incidenti të rëndë që do të raportohet

sipas germës (a) të ORO.GEN.160, të dhënat e regjistruesit të fluturimit nuk fshihen qëllimisht; dhe

iii) në rast aksidenti ose incidenti të rëndë, ose nëse ruajtja e të dhënave të regjistruesit të fluturimit drejtohet nga autoriteti hetues:

A) të dhënat e regjistruesit të fluturimit nuk fshihen qëllimisht;

B) regjistruesit e fluturimit çaktivizohen menjëherë pas përfundimit të fluturimit; dhe

C) masat parandaluese për ruajtjen e të dhënave të regjistruesit të fluturimit merren para se ekuipazhi i fluturimit të jetë larguar nga kabina;

11) vendos për pranimin e avionit me pjesë/pajisjet jashtë shërbimit, në përputhje me listën e devijimit të konfigurimit (CDL) ose listën minimale të pajisjeve (MEL);

12) të sigurojë që inspektimi para fluturimit është kryer në përputhje me kërkesat e aneksit I *(Part-M)* të urdhrit të ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014;

13) të jetë i sigurt që pajisjet përkatëse emergjente mbeten lehtësisht të aksesueshme për përdorim të menjëhershëm.

14) regjistron, pas fluturimit, të dhënat e përdorura dhe të gjithë defektet e njohura ose të dyshuara të një avioni në regjistrin teknik të avionit apo në regjistrin e udhëtimit të avionit për të mundësuar sigurinë e vazhdueshme të fluturimeve.

b) Komandanti ose piloti të cilit i delegohet drejtimi i fluturimit, duhet që në një situatë emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, të ndërmarrë ndonjë veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshëm, sipas rrethanave, në përputhje me shtojcën V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139, në raste të tilla ai/ajo mund t'u shmanget rregullave, procedurave dhe metodave operuese në interes të sigurisë.

c) Sa herë që një avion në fluturim ka manovruar në përgjigje të rezolute këshilluese (RA – nga sistemet e avionit) për një sistem për shmangien e përplasjes ajrore (ACAS) komandanti duhet të dorëzojë një raport ACAS tek AAC-ja.

d) Rreziqet dhe goditjet nga zogjtë:

1) sa herë që vërehet një rrezik potencial nga zogjtë, komandanti duhet të informojë shërbimin e trafikut ajror (ATS) sa më shpejt që e lejon ngarkesa e punës së ekuipazhit të fluturimit;

2) sa herë që një mjet fluturues për të cilin është përgjegjës komandanti, pëson një goditje nga zogjtë që rezulton në dëmtim të konsiderueshëm të avionit ose humbje, apo mosfunksionim të ndonjë shërbimi thelbësor, komandanti duhet të paraqesë tek AAC-ja një raport me shkrim për goditjen e zogjve pas uljes.

e) Komandanti raporton, sa më shpejt që është e mundur, te njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror (ATS) çdo fenomen të rrezikshëm të motit ose kushtet e fluturimit të hasura që ka të ngjarë të ndikojnë në sigurinë e avionëve të tjerë.

CAT.GEN.MPA.110 Autoriteti i komandantit

Operatori merr të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që të gjithë personat që janë në avion zbatojnë të gjitha komandat e ligjshme të dhëna nga komandanti për qëllim sigurimin e avionit dhe sigurisë së personave apo mallrave të mbartura.

CAT.GEN.MPA.115 Personeli ose anëtarët e ekuipazhit, përveç ekuipazhit të kabinës së pasagjerëve

Operatori duhet të sigurojë që personeli ose anëtarët e ekuipazhit, përveç anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që janë duke kryer detyrat e tyre në kabinën e pasagjerëve të avionit:

a) të mos ngatërrohen nga pasagjerët me anëtarët funksionalë të ekuipazhit të kabinës;

b) nuk zënë vendet e caktuara që kërkohen për ekuipazhin e kabinës;

c) të mos pengojnë anëtarët funksionalë të ekuipazhit të kabinës në detyrat e tyre.

CAT.GEN.MPA.120 Gjuha e përbashkët

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

CAT.GEN.MPA.124 Rulimi i avionëve (*taxiing*)

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

CAT.GEN.MPA.125 Rulimi i aeroplanëve

Operatori duhet të sigurojë që një aeroplan duhet të rulojë (*taxied*) në zonën e lëvizjes së një aerodromi, vetëm në qoftë se personi që e komandon:

a) është një pilot i kualifikuar; ose

b) është caktuar nga operatori; dhe:

1) është trajnuar për rulimin (*taxi*) e avionëve;

2) është i trajnuar për të përdorur radiotelefonin;

3) ka marrë udhëzim në lidhje me shtrirjen, rrugëkalimet, shenjat, sinjalistikat, dritat, kontrollin e trafikut ajror (ATC) sinjalet dhe udhëzimet, frazeologjinë dhe procedurat e aerodromit;

4) është në gjendje të përputhet me standardet operuese që kërkohen për lëvizjen e sigurt të aeroplanit në aerodrom.

CAT.GEN.MPA.130 Vënia në punë e rotorit – helikopterët

Rotori i një helikopteri duhet të vihet në lëvizje për qëllime fluturimi vetëm nga komandimi i një piloti të kualifikuar.

CAT.GEN.MPA.135 Pranimi në kabinën e pilotimit

a) Operatori duhet të sigurojë që, përveç një anëtari të ekuipazhit të fluturimit të caktuar për një fluturim, asnjë person të mos pranohet apo të qëndrojë në kabinën e pilotimit vetëm nëse ai person:

1) është një anëtar funksional ekuipazhi;

2) është një përfaqësues i Autoritetit të Aviacionit Civil ose një autoritet inspektimi, nëse kërkohet të jetë atje për kryerjen e detyrave zyrtare të tij/saj; ose

3) lejohet në përputhje me udhëzimet e përmbajtura në manualin operimeve.

b) Komandanti duhet të sigurojë që:

1) pranimi në kabinën e pilotimit nuk shkakton shpërqendrim vëmendjeje apo ndërhyrje në funksionimin e fluturimit; dhe

2) të gjithë personat që janë në kabinën e pilotimit janë bërë të njohur me procedurat përkatëse të sigurisë.

c) Komandanti duhet të marrë vendimin përfundimtar, në lidhje me pranimin në kabinën e pilotimit.

CAT.GEN.MPA.140 Pajisjet elektronike portative

Operatori nuk duhet të lejojë asnjë person të përdorë një pajisje portative elektronike (PED) në bordin e një avioni që mund të ndikojë negativisht në performancën e sistemeve të avionit dhe pajisjeve, dhe duhet të marrin të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar përdorimin e tillë.

CAT.GEN.MPA.141 Përdorimi i çantave elektronike të fluturimit (EFB)

a) Kur një EFB përdoret në bordin e një avioni, operatori duhet të sigurojë që ai të mos ndikojë negativisht në performancën e sistemeve ose pajisjeve të avionit, ose aftësinë e anëtarit të ekuipazhit të fluturimit për të operuar avionin.

b) Operatori nuk duhet të përdorë një aplikacion EFB të tipit B, përveç nëse ai miratohet në përputhje me nënpjesën M të aneksit V (Pjesa-SPA).

CAT.GEN.MPA.145 Informacion mbi emergjencën dhe pajisjet e mbijetesës në bord

Operatori duhet në çdo kohë të ketë në dispozicion në të gjithë avionët e tij listën për komunikim me Qendrat e Koordinimit të Shpëtimit (RCCs) që përmbajnë informacion mbi pajisjet e emergjencës dhe mbijetesës.

CAT.GEN.MPA.150 Ulja e detyruar në ujë – aeroplanët

Operatori do të fluturojë një avion me një konfigurim të ndenjëseve për pasagjerë më shumë se 30 në fluturime mbi ujë vetëm në një distancë nga toka e përshtatshme për të bërë një ulje emergjente, më të madhe se 120 minuta në shpejtësi lundrimi, ose 400 NM, cilado që është më e ulët, nëse aeroplanët respektojnë dispozitat e uljes në ujë të përshkruara në specifikimet ose specifikimet e certifikimit në fuqi.

CAT.GEN.MPA.155 Transporti i armëve dhe i municioneve të luftës

a) Operatori duhet të transportojë armë apo municione lufte nga ajri vetëm nëse është dhënë një miratim për në gjë të tillë nga të gjitha shtetet e hapësirës ajrore (ku fluturohet).

b) Kur është dhënë një miratim, operatori duhet të sigurojë se armët dhe municionet e luftës janë:

1) vendosur në një vend të avionit që është i paarritshëm nga udhëtarët gjatë fluturimit; dhe

2) të zbrazura, në rastin e armëve të zjarrit.

c) Operatori duhet të sigurojë që, para se të fillojë një fluturim, komandanti është njoftuar për detajet dhe vendndodhjen në bordin e avionit të ndonjë arme apo municione lufte që do të transportohen.

CAT.GEN.MPA.160 Transporti i armëve dhe municioneve sportive

a) Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar se çdo armë sportive e destinuar për t'u transportuar nga ajri është raportuar tek operatori.

b) Operatori që do të pranojë mbartjen e armëve sportive, duhet të sigurojë se:

1) janë vendosur në një vend të avionit që është i paarritshëm nga udhëtarët gjatë fluturimit; dhe

2) në rastin e armëve të zjarrit apo armëve të tjera që mund të përmbajnë municion, ato të jenë të zbrazura.

c) Municioni për armët sportive mund të mbartet në bagazhet e kontrolluara të pasagjerëve, duke iu nënshtruar kufizimeve të caktuara, në përputhje me udhëzimet teknike.

CAT.GEN.MPA.161 Transporti i armëve sportive dhe municionit – përjashtime

Pavarësisht CAT.GEN.MPA.160(b), për helikopterët me një peshë maksimale të certifikuar të ngritjes (MCTOM) prej 3 175 kg ose më pak, kur operojnë ditën dhe në rrugëkalime me lundrim nëpërmjet orientueseve vizualë, mund të mbartet një armë sportive në një vend të arritshëm gjatë fluturimit, me kusht që operatori ka krijuar procedura të përshtatshme dhe është e pamundur që ta vendosë atë në një vend tjetër.

CAT.GEN.MPA.165 Metoda e transportit të personave

Operatori duhet të marrë të gjitha masat për të siguruar që asnjë person gjatë fluturimit të mos qëndrojë në një vend të avionit që nuk është i caktuar për akomodimin e personave të përkohshëm përjashtuar rastet kur është dhënë akses nga komandanti:

a) për qëllim të marrjes së veprimit të nevojshëm për sigurinë e avionit, të ndonjë personi, kafshe apo ngarkese në të; ose

b) në një pjesë të avionit në të cilin mbarten ngarkesat ose mjetet, e cila është e caktuar për akses nga një person në fluturim.

CAT.GEN.MPA.170 Substancat psikoaktive

a) Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person nuk hyn ose nuk është në një avion kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive, në masën që siguria e avionit ose banorëve të tij ka mundësi të rrezikohet.

b) Operatori duhet të zhvillojë dhe duhet të zbatojë një politikë për parandalimin dhe zbulimin e keqpërdorimit të substancave psikoaktive nga fluturimi dhe anëtarët e ekuipazhit të kabinës dhe nga

personeli tjetër i ndjeshëm ndaj sigurisë, nën kontrollin e tij të drejtpërdrejtë, për të siguruar që siguria e avionit ose e banorëve të tij është jo e rrezikuar.

c) Pa cenuar legjislacionin kombëtar në fuqi për mbrojtjen e të dhënave, në lidhje me testimin e individëve, operatori duhet të zhvillojë dhe të zbatojë një procedurë objektive, transparente dhe jodiskriminuese për parandalimin dhe zbulimin e rasteve të keqpërdorimit të substancave psikoaktive nga fluturimi dhe ekuipazhi i kabinës dhe të tjera personeli i ndjeshëm ndaj sigurisë.

d) Në rast të një rezultati të konfirmuar pozitiv të testimit, operatori duhet të informojë autoritetin e tij kompetent dhe autoritetin përgjegjës për personelin në fjalë, si një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues.

CAT.GEN.MPA.175 Rrezikimi i sigurisë në operim

a) Operatori duhet të ndërmarrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person të mos veprojë në mënyrë të pamatur, të qëllimshme, ose në mënyrë neglizhente, në mënyrë që:

1) rrezikon një avion ose person në të; ose

2) shkakton ose të lejon një avion të rrezikojë çdo person ose pasuri.

b) Operatori duhet të sigurojë që ekuipazhi i fluturimit të ketë kaluar një vlerësim psikologjik përpara fillimit të fluturimit në linjë, në mënyrë që:

1) të identifikojnë atributet psikologjike dhe përshtatshmërinë e ekuipazhit të fluturimit në lidhje me mjedisin e punës; dhe

2) të zvogëlojnë gjasat e ndërhyrjes negative në funksionimin e sigurt të avionit.

c) Duke marrë parasysh madhësinë, natyrën dhe kompleksitetin e veprimtarisë së një operatori, një operator mund të zëvendësojë vlerësimin psikologjik të përmendur në pikën (b), me një vlerësim të brendshëm të atributeve psikologjike dhe përshtatshmërinë e ekuipazhit të fluturimit.

CAT.GEN.MPA.180 Dokumentet, manualet dhe informacioni që merret në fluturim

a) Dokumentet e mëposhtme, manualet dhe informacionet duhet të mbarten në çdo fluturim, origjinale ose kopje, përveç nëse specifikohet ndryshe:

1) manualet e fluturimit të avionit (AFM) ose dokumente ekuivalente;

2) certifikata origjinale e regjistrimit;

3) certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CVA);

4) certifikata e zhurmës, përfshirë edhe një përkthim në anglisht, ku është aprovuar nga autoriteti përgjegjës, për lëshimin e kësaj certifikate;

5) një kopje e noterizuar e certifikatës së operimit (AOC), përfshirë përkthimin në anglisht, kur AOC-ja është lëshuar (më parë) në një gjuhë tjetër;

6) specifikimet e operimeve që lidhen me tipin e avionit, të lëshuara me AOC-në, duke përfshirë përkthimin në anglisht, kur specifikat e operimeve janë lëshuar në një gjuhë tjetër;

7) licenca origjinale e radios së avionit, nëse aplikohet;

8) certifikata e detyrueshme e siguracionit për përgjegjësitë ndaj palëve të treta;

9) Regjistri i udhëtimit (*Journey log*) ose ekuivalente, për mjetin fluturues;

10) regjistri teknik i avionit, (ATL) në përputhje me aneksin I (Pjesa-M) të urdhrit të ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014.

11) detajet e paraqitura të planit të fluturimit ATS, nëse aplikohet;

12) listat aeronautike aktuale dhe të përshtatshme për rrugëkalimin e propozuar dhe të gjitha rrugët përgjatë të cilave është e arsyeshme të pritet që mund të devijohet fluturimi;

13) procedurat dhe informacione të sinjaleve vizuale për përdorim nga avionët, kur shkëmbehen në ajër.

14) informacion lidhur me shërbimin e kërkim-shpëtimit për zonën e fluturimit të synuar, i cili

duhet të jetë lehtësisht i arritshëm në kabinën e pilotimit;

15) pjesët aktuale të manualit të operimeve që janë përkatësisht për detyrat e anëtarëve të ekuipazhit, të cilat duhet të jenë lehtësisht të arritshme për anëtarët e ekuipazhit;

16) lista minimale e pajisjeve;

17) njoftimet e duhura të pilotëve (NOTAMs) dhe të shërbimit të informacionit aeronautik (AIS);

18) informacione të përshtatshme meteorologjike;

19) lista e ngarkesave dhe/ose e pasagjerëve, nëse aplikohet;

20) dokumentacioni i masës dhe balancës;

21) plani operues i fluturimit, nëse aplikohet;

22) njoftimi i kategorive të pasagjerëve (SCPs) dhe ngarkesa të veçanta, nëse aplikohet; dhe

23) çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë i nevojshëm për fluturim ose që kërkohet nga shtetet e mbikaluara.

b) Pavarësisht nga pika (a), për operimet sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës, me aeroplanë të ndryshëm nga ata kompleks, me fuqi motorike që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom ose në vendin e operimit, brenda 24 orëve ose që qëndrojnë brenda zonës lokale të specifikuar në manualin e operimeve, dokumentet dhe informacionet në vijim mund të merren në aerodrom ose në vendin operimit;

1) certifikata e zhurmës;

2) licenca e radios së avionit;

3) dokumentacioni i udhëtimit ose ekuivalente;

4) dokumentacioni teknik i avionit;

5) dokumentet për NOTAM dhe AIS;

6) informacioni meteorologjik;

7) njoftimi i SCPs dhe i ngarkesave të veçanta, nëse aplikohet; dhe

8) dokumenti i peshës dhe balancimit.

c) Pavarësisht pikës (a), në rastin e humbjes apo të vjedhjes së dokumenteve të përcaktuara në pikat (a)(2) deri në (a)(8), operimi mund të vazhdojë fluturimin deri sa arrin në destinacionin e tij ose një vend ku mund të ofrohen dokumentet zëvendësuese.

CAT.GEN.MPA.185 Informacioni që duhet të mbahet në tokë

a) Operatori duhet të sigurojë që të paktën për kohëzgjatjen e secilit fluturim ose serisë së fluturimeve:

1) të mbahen në tokë informacione përkatëse të fluturimit dhe të përshtatshme për tipin e operimit;

2) informacioni i marrë duhet të mbahet derisa të dublohet në vendin ku ai do të ruhet ose, nëse kjo është e pamundur;

3) informacioni i njëjtë ruhet në një kontejner kundër zjarrit në avion.

b) informacioni i referuar në pikën (a) përfshin:

1) një kopje të planit të operimit të fluturimit, ku është e përshtatshme;

2) kopje të pjesës/ve përkatëse të dokumentacionit teknik të avionit(ATL);

3) dokumentacionin specifik të rrugëkalimeve, NOTAM, nëse është redaktuar në mënyrë specifike nga operatori;

4) dokumentin e masës dhe dhe të balancës, nëse kërkohet; dhe

5) njoftimin për ngarkesa të veçanta.

CAT.GEN.MPA.190 Sigurimi i dokumentacionit dhe i regjistrave

Komandanti, brenda një kohe të arsyeshme të kërkuar nga një person i autorizuar nga një autoritet, duhet të sigurojë për atë person, dokumentacionin që kërkohet të mbartet në bord.

CAT.GEN.MPA.195 Administrimi i të dhënave të regjistruesit të fluturimit: ruajtja,

prodhimi, mbrojtja dhe përdorimi i tyre

a) Pas një aksidenti, incidenti të rëndë ose ngjarjeje të identifikuar nga autoriteti hetues, operatori i një avioni ruan të dhënat e regjistruara origjinale të regjistruesve të fluturimit për një periudhë 60 ditore ose derisa të udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetues.

b) Operatori kryen kontrolle operacionale dhe vlerësime të regjistrimeve për të garantuar shërbimin e vazhdueshëm të regjistruesve të fluturimit, të cilët kërkohet të mbahen sipas kësaj rregulloreje.

c) Operatori garanton që të ruhen regjistrimet e parametrave të fluturimit dhe mesazhet e komunikimit të lidhjeve të të dhënave që nevojitet të regjistrohen në regjistruesit e fluturimit. Megjithatë, për arsye të testimit dhe mirëmbajtjes së këtyre regjistruesve të fluturimit, mund të fshihen deri në 1 orë të dhënat nga regjistrimet më të vjetra nga momenti i testimit.

d) Operatori mban dhe përditëson dokumentacionin që paraqet informacionet e nevojshme për të kthyer të dhënat e fluturimit të papërpunuara në parametra fluturimi të shprehura në njësi inxhinierike.

e) Operatori vë në dispozicion të gjitha regjistrimet e regjistruesit të fluturimit që janë ruajtur, nëse kështu është përcaktuar nga AAC-ja.

f) Pa cenuar rregulloren "Për investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 996/2010 dhe rregulloren për mbrojtjen e personave fizikë në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe qarkullimin e lirë të këtyre të dhënave që përafron rregulloren e BE-së 2016/679:

1) Me përjashtim të rasteve kur sigurohet funksionimi i regjistruesit të fluturimit, regjistrimet audio nga regjistruesi i fluturimit nuk bëhen me dije ose përdoren nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është përcaktuar një procedurë në lidhje me trajtimin e këtyre regjistrimeve audio dhe transkriptimet e tyre;

ii) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin paraprak;

iii) këto regjistrime audio përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë.

1a) Kur inspekton regjistrimet audio të regjistruesit të fluturimit për të garantuar funksionimin e regjistruesit të fluturimit, operatori mbron privatësinë e regjistrimeve audio dhe garanton që ato të mos bëhen me dije ose të përdoren për qëllime të tjera që nuk lidhen me funksionimin e shërbimit të regjistruesit të fluturimit.

2) Parametrat e fluturimit ose mesazhet e lidhjeve të të dhënave të regjistruara nga një regjistrues fluturimi nuk përdoren për qëllime të tjera që nuk lidhen me hetimin e një aksidenti ose incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyrueshëm, përveç nëse këto regjistrime plotësojnë një nga kushtet e mëposhtme:

i) përdoren nga operatori vetëm për qëllime të vlefshmërisë ajrore ose për qëllime mirëmbajtjeje;

ii) është fshehur identiteti;

iii) bëhen me dije sipas procedurave të sigurta.

3) Përveçse për të garantuar funksionimin e regjistruesit të fluturimit, imazhet e kabinës së ekuipazhit të fluturimit që regjistrohen nga regjistruesi i fluturimit nuk bëhen me dije ose përdoren nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është përcaktuar një procedurë në lidhje me trajtimin e këtyre regjistrimeve pamore;

ii) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin paraprak;

iii) këto regjistrime pamore përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë.

3a) Kur imazhet e kabinës së ekuipazhit të fluturimit që janë regjistruar nga një regjistrues

fluturimi, inspektohen për të garantuar funksionalitetin e regjistruesit të fluturimit, atëherë:

i) ato imazhe nuk bëhen me dije ose përdoren për qëllime që nuk lidhen me funksionimin e regjistruesit të fluturimit;

ii) nëse ka gjasa që të jenë të dukshme pjesët e trupit të anëtarëve të ekuipazhit në imazhe, operatori garantohen privatësinë e atyre imazheve.

CAT.GEN.MPA.200 Transporti i mallrave të rrezikshme

a) Vetëm nëse lejohet ndryshe nga ky aneks, transporti i mallrave të rrezikshme nga ajri duhet të kryhet, në përputhje me aneksin 18 të Konventës së Çikagos, amenduar së fundmi dhe të përforcohet nga "udhëzimet teknike për transportimin e sigurt të mallrave të rrezikshme nga ajri" (ICAO Doc 9284-AN/905), duke përfshirë shtojcat e saj dhe çdo shtesë tjetër ose amendim.

b) Mallrat e rrezikshme duhet të transportohen vetëm nga një operator i miratuar, në përputhje me shtojcën V *(Part-SPA)*, nënpjesa G, përjashtuar rastet, kur:

1) ato nuk janë subjekt i instruksioneve teknike, në përputhje me pjesën 1 të këtyre instruksioneve; ose

2) ata mbarten nga pasagjerët ose anëtarët e ekuipazhit, ose janë në bagazh, në përputhje me pjesën 8 të instruksioneve teknike.

c) Një operator duhet të vendosë procedura për të siguruar që janë marrë të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar mbartjen në bord pa dijeni të mallrave të rrezikshme.

d) Operatori duhet të sigurojë personelin me informacionin e nevojshëm, duke bërë të mundur që ata të marrin përgjegjësitë e tyre, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

e) operatori duhet që, në përputhje me udhëzimet teknike, të raportojë pa vonesë tek AAC-ja dhe autoriteti përkatës i shtetit të ndodhjes së rastit, të:

1) aksidenteve apo incidenteve të ndonjë malli të rrezikshëm;

2) zbulimi i mallrave të rrezikshme të padeklaruar ose të keqdeklaruar në ngarkesa ose posta; ose

3) gjetja e mallrave të rrezikshme të mbartur nga pasagjerët ose anëtarët ekuipazhit ose, në bagazhin e tyre, kur nuk përputhet me pjesën 8 të instruksioneve teknike.

f) operatori duhet të sigurojë që pasagjerët janë të pajisur me informacion, në lidhje me mallrat e rrezikshme, në përputhje me udhëzimet teknike.

g) operatori duhet të sigurojë që njoftimet e informacionit të dhënë, në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme janë dhënë në pikat e pranimit të ngarkesave, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

CAT.GEN.MPA.205 Sistemi i gjurmimit të avionëve – aeroplanët

a) Nga 16 dhjetor 2018, operatori duhet të krijojë dhe të mirëmbajë, si pjesë të sistemit për ushtrimin e kontrollit operacional mbi fluturimet, një sistem për gjurmimin e avionëve, i cili përfshin fluturimet, në përputhje me shkronjën (b), kur kryhen me aeroplanët e mëposhtëm:

1) aeroplanë me një MCTOM, prej më shumë se 27.000 kg, me një MOPSC prej më shumë se 19 dhe me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë, para datës 16 dhjetor 2018, të cilët janë të pajisur me aftësi për të siguruar të dhëna shtesë përveç transponderit me radar mbikëqyrës sekondar;

2) të gjithë aeroplanët me një MCTOM më shumë se 27.000 kg, me një MOPSC më shumë se 19 dhe së pari lëshuar me një CofA individuale në ose pas datës 16 dhjetor 2018; dhe

3) të gjithë aeroplanët me një MCTOM prej më shumë se 45.500 kg dhe së pari lëshuar me një CofA individuale, në ose pas datës 16 dhjetor 2018.

b) Fluturimet gjurmohen nga operatori nga ngritja deri në ulje (aterim), përveç kur rruga e planifikuar dhe rrugët e planifikuara të devijimit janë përfshirë plotësisht në blloqet e hapësirës ajrore, ku:

1) shërbimi i mbikëqyrjes së Menaxhimit të Trafikut Ajror (ATC) ofrohet normalisht dhe mbështetet nga sistemet e mbikëqyrjes ATC, që e lokalizojnë mjetin ajror në intervale kohore me një

kohëzgjatje të mjaftueshme; dhe

2) operatori iu siguron ofruesve kompetentë të shërbimeve të lundrimit ajror të dhëna të nevojshme kontakti.

CAT.GEN.MPA.210 Vendndodhja e një avioni në rrezik – aeroplanët

Që nga 1 janari 2025, aeroplanët e mëposhtëm duhet të jenë të pajisur me mjete të fuqishme të automatizuara për të përcaktuar me saktësi, pas një aksidenti gjatë të cilit avioni është dëmtuar rëndë,vendndodhjen e pikës së fundit të fluturimit:

a) të gjithë aeroplanët me një MCTOM prej më shumë se 27 000 kg, me një MOPSC prej më shumë se 19 dhe me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 janar 2024; dhe

b) të gjithë aeroplanët me një MCTOM prej më shumë se 45 500 kg dhe me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 janar 2024.

CAT.GEN.MPA.215 Programi i mbështetjes

a) Operatori duhet të mundësojë, lehtësojë dhe sigurojë aksesin në një program mbështetjeje proaktive dhe jondëshkuese që do të ndihmojë dhe mbështesë ekuipazhin e fluturimit në njohjen, përballimin dhe tejkalimin e ndonjë problemi që mund të ndikojë negativisht në aftësinë e tyre për të ushtruar në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës së tyre. Kjo qasje duhet të vihet në dispozicion të gjithë ekuipazhit të fluturimit.

b) Pa cenuar legjislacionin kombëtar në fuqi për mbrojtjen e individëve, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe lëvizjen e lirë të këtyre të dhënave, mbrojtja e konfidencialitetit të të dhënave do të jenë parakusht për një program mbështetës efektiv, pasi inkurajon përdorimin e një programi të tillë dhe siguron integritetin e tij.

NËNPJESA B.
PROCEDURAT OPERUESE

Seksioni 1.
Mjetet fluturuese me motor

CAT.OP.MPA.100 Përdorimi i shërbimeve të trafikut ajror

a) Operatori duhet të sigurojë që:

1) shërbimet e trafikut ajror (ATS), të përshtatshme për hapësirën ajrore dhe rregullat e aplikueshme të ajrit janë përdorur për të gjitha fluturimet në dispozicion kurdo;

2) instruksionet operuese në fluturim që përfshijnë një ndryshim në planin e fluturimit ATS, kur është e praktikueshme, janë të koordinuara me njësinë e duhur ATS përpara transmetimit nga një mjet fluturues.

b) Pavarësisht pikës (a), përdorimi i ATS nuk është i nevojshëm nëse nuk kërkohet nga kërkesat e hapësirës ajrore për:

1) operimet sipas VFR gjatë ditës të aeroplanëve të ndryshëm nga ata kompleks me fuqi motorike;

2) helikopterët me një MCTOM prej 3175 kg ose më pak, që operojnë ditën dhe në rrugëkalime të cilat navigohet me orientues vizuale në terren; ose

3) operimet lokale me helikopter(LHO).

CAT.OP.MPA.101 Kontrolli i altimetrit dhe parametrat

a) Operatori vendos procedurat për kontrollin e altimetrit përpara çdo nisjeje

b) Operatori vendos procedurat për parametrat e altimetrit për të gjitha fazat e fluturimit, të cilat marrin parasysh procedurat e vendosura nga shteti i aerodromit ose shteti i hapësirës ajrore, nëse është e zbatueshme.

CAT.OP.MPA.105 Përdorimi i aerodromeve dhe bazave operuese

a) Operatori duhet të përdorë vetëm aerodromet dhe bazat operuese që janë të përshtatshme për tipin e avionëve dhe funksionimin në fjalë.

b) Përdorimi i bazave operuese duhet të aplikohet vetëm, për:

1) të aeroplanëve të ndryshëm nga ata kompleks me fuqi motorike; dhe

2) helikopterët.

CAT.OP.MPA.107 Aerodromi i përshtatshëm

Operatori duhet ta konsiderojë një aerodrom si të përshtatshëm nëse, në kohën e supozuar të përdorimit, aerodromi është i disponueshëm dhe i pajisur me shërbimet ndihmëse të nevojshme, të tilla si shërbimet e trafikut ajror (ATS), ndriçim të mjaftueshëm, komunikimet, raportimet moteorologjike, mjetet ndihmëse të lundrimit dhe shërbimet emergjente.

CAT.OP.MPA.110 Minimumet e operimit të aerodromit

a) Operatori përcakton minimumin operativ të aerodromit për çdo nisje, destinacion ose aerodrom alternativ që është planifikuar të përdoret për të siguruar shkëputjen e avionit nga toka dhe pengesat dhe për të zbutur rrezikun e humbjes së referencave vizuale gjatë segmentit final vizual të operimeve të fluturimit të afrimit me instrumente.

b) Metoda e përdorur për të përcaktuar minimumin operativ të aerodromit duhet të marrë parasysh të gjithë elementët e mëposhtëm:

1) tipin, performancën dhe karakteristikat e drejtimit të avionit (AFM);

2) pajisjet e disponueshme në avion me qëllim lundrimin, përvetësimin e referencave vizuale dhe/ose kontrollin e trajektores së fluturimit gjatë ngritjes, afrimit, uljes dhe afrimit të humbur;

3) çdo kusht ose kufizim të parashikuar në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

4) përvojën përkatëse operative të operatorit;

5) dimensionet dhe karakteristikat e pistave/zonave të afrimit përfundimtar dhe ngritjes (FATO) që mund të zgjidhen për përdorim;

6) përshtatshmërinë dhe performancën e mjeteve dhe infrastrukturës së disponueshme vizuale dhe jovizuale;

7) lartësinë e pastrimit të pengesave (OCA/H) për procedurat e afrimit me instrument (IAPs);

8) pengesat në zonat e ngritjes dhe marzhet e nevojshëm të pastrimit;

9) përbërjen e ekuipazhit të fluturimit, kompetencën dhe përvojën e tyre;

10) IAP;

11) karakteristikat e aerodromit dhe shërbimet e disponueshme të lundrimit ajror (ANS);

12) çdo minimum që mund të shpallet nga shteti i aerodromit;

13) kushtet e përshkruara në specifikimet e operimeve duke përfshirë çdo miratim specifik për operacionet me shikueshmëri të ulët (LVO) ose operacione me kredite operative.

14) çdo karakteristikë jostandarde e aerodromit, IAP ose mjedisit.

c) Operatori duhet të specifikojë një metodë për përcaktimin e minimumit operativ të aerodromit në manualin e operimeve.

d) Metoda e përdorur nga operatori për të përcaktuar minimumin operativ të aerodromit dhe çdo ndryshim në këtë metodë do të miratohet nga AAC-ja.

CAT.OP.MPA.115 Teknika e fluturimit në afrim- aeroplanët

a) Të gjitha operimet e afrimit duhet të kryhen si operime afrimi të stabilizuara, përveç nëse miratohet ndryshe nga AAC-ja, për afrimin e caktuar në një pistë të caktuar.

b) Teknika e afrimit përfundimtar me zbritje të vazhdueshme (CDFA) përdoret për operimet e afrimit duke përdorur procedurat e afrimit jopreciz (NPA), përveçse për pista të veçanta për të cilat AAC-ja ka miratuar një teknikë tjetër fluturimi.

CAT.OP.MPA.125 Procedurat e nisjes dhe afrimit instrumental

a) Operatori duhet të sigurojë përdorimin e procedurave të nisjes dhe afrimit instrumental të krijuara nga shteti i aerodromit.

b) Pavarësisht pikës (a), komandanti mund të pranojë një miratim nga ATC-ja për të devijuar nga një nisje e publikuar ose rrugë mbërritjeje, me kusht që të dihen kriteret e tolerancave të lartësisë deri te pengesat, dhe se janë marrë parasysh kushtet operuese. Në çdo rast, afrimi final duhet të bëhet vizualisht ose, në përputhje me procedurat e përcaktuara të afrimit instrumental në tokë.

c) Pavarësisht pikës (a), operatori mund të përdorë procedura të tjera, përveç atyre të përmendura në pikën (a), me kusht që ato të jenë miratuar nga shteti në të cilin ndodhet aerodromi dhe të jenë specifikuar në manualin operimeve.

CAT.OP.MPA.126 Lundrimi me performancën bazë

Operatori garanton se, kur kërkohet lundrimi me bazë performance (PBN) për rrugën ose procedurën e fluturimit:

a) specifikimet për lundrimet PBN janë deklaruar në AFM ose në dokument tjetër që është miratuar nga autoriteti certifikues si pjesë e një vlerësimi të vlefshmërisë ajrore ose është bazuar në një miratim të tillë; dhe

b) operimi i avionit kryhet në përputhje me specifikimet përkatëse të lundrimit dhe kufizimet sipas AFM-së ose një dokumenti tjetër i përmendur më lart.

CAT.OP.MPA.130 Procedurat për zvogëlimin e zhurmës – aeroplanët

a) Përveç operimeve VFR të aeroplanëve të ndryshëm nga ata kompleksë me fuqi motorike, operatori krijon procedura të përshtatshme operimi të nisjes dhe mbërritjes/të afrimit për çdo lloj avioni duke marrë parasysh nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së avionëve.

b) Procedurat, duhet:

1) të garantojnë që siguria ka përparësi mbi ndërprerjen e zhurmës; dhe

2) të jetë e thjeshtë dhe e sigurt për të operuar me asnjë rritje të konsiderueshme në ngarkesën e punës së ekuipazhit gjatë fazave kritike të fluturimit.

CAT.OP.MPA.131 Procedurat për zvogëlimin e zhurmës – helikopterët

a) Operatori duhet të sigurojë që gjatë procedurave të ngritjes dhe uljes të marrë në konsideratë nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së helikopterit.

b) Procedurat, duhet të:

1) garantojnë që siguria ka përparësi mbi ndërprerjen e zhurmës; dhe

2) jenë të thjeshta dhe të sigurta për të operuar me asnjë rritje të konsiderueshme në ngarkesën e punës së ekuipazhit gjatë fazave kritike të fluturimit.

CAT.OP.MPA.135 Rrugëkalimet dhe zonat e operimit – të përgjithshme

a) Operatori duhet të sigurojë që operimet kryhen vetëm përgjatë rrugëkalimeve ose brenda zonave, për të cilat:

1) janë siguruar fasilitetet bazuar në hapësirë dhe fasilitetet në tokë dhe shërbimet, përfshirë shërbimet meteorologjike, të përshtatshme për operimin e planifikuar;

2) performanca e avionit është e përshtatshme në përputhje me kërkesat e lartësisë minimale të fluturimit;

3) pajisjet e avionit plotësojnë kërkesat minimale për funksionimin e planifikuar; dhe

4) janë në dispozicion hartat dhe listat e duhura.

b) Operatori duhet të sigurojë që operimet kryhen në përputhje me çdo kufizim mbi rrugëkalimet ose zonat e veprimit të përcaktuara nga AAC-ja.

c) pika (a)(1) nuk zbatohet për operimet sipas VFR gjatë ditës të avionëve të tjerë të ndryshëm nga ata kompleksë me fuqi motorike në fluturime që largohen dhe mbërrijnë në të njëjtin aerodrom ose në zonën e operimit.

CAT.OP.MPA.136 Rrugëkalimet dhe zonat e operimit – aeroplanët me motor të vetëm

Përveç rastit kur janë aprovuar nga AAC-ja në pajtim me aneksin V (Part SPA), nënpjesa L – AEROPLANËT ME TURBINA ME NJË MOTOR TË VETËM, NATËN OSE NË IMC (SET-IMC), operatori duhet të sigurohet që operimet e aeroplanëve me një motor të vetëm të kryhen vetëm përgjatë rrugëve ose brenda zonave ku janë në dispozicion sipërfaqet që lejojnë uljen e detyruar të sigurt.

CAT.OP.MPA.137 Rrugëkalimet dhe zonat e operimit të helikopterëve

Operatori duhet të sigurojë që:

a) për helikopterët që operojnë në performancë të klasit 3, të ketë sipërfaqe në dispozicion që të lejojnë kryerjen e një uljeje të detyruar në mënyrë të sigurt, duke përjashtuar rastet kur helikopteri është i miratuar të operojë në përputhje me CAT.POL.H.420;

b) për helikopterët që operojnë në performancë të klasit 3 dhe kryerjen e operimeve "Transit bregdetar", manuali i operimeve të përmbajë procedura për të siguruar që gjerësia e korridorit bregdetar, dhe pajisjet e mbartura, janë në përputhje me kushtet që mbizotërojnë në atë kohë.

CAT.OP.MPA.140 Distanca maksimale e përshtatshme nga një aerodrom për avionët me dy motorë pa një miratim ETOPS

a) Përveç rasteve kur miratohet nga AAC-ja në përputhje me nënpjesën F të aneksit V (Pjesa SPA), operatori nuk duhet të operojë një aeroplan me dy motorë në një rrugëkalim që përmban një pikë larg nga një aerodrom i përshtatshëm, në kushte standarde atmosferike, në ajër të qetë, se sa në distancë të përshtatshme për tipin e dhënë të avionit nga sa më poshtë:

1) për aeroplanët e performancës së klasit A me konfigurim maksimal operacional të pasagjerëve (MOPSC) prej 20 ose më shumë, distanca e përshkuar në 60 minuta me shpejtësinë e lundrimit me një motor jooperativ (OEI) i përcaktuar në përputhje me pikën (b);

2) për aeroplanët e performancës së klasit A me MOPSC prej 19 ose më pak, distanca e përshkuar në 120 minuta ose, në varësi të miratimit nga AAC-ja, deri në 180 minuta për aeroplanët turbo-reaktivë, me shpejtësi lundrimi OEI të përcaktuar në përputhje me pikën (b);

3) për aeroplanët e performancës së klasit B ose C, cilado të jetë më e ulët:

i) distanca e përshkuar në 120 minuta me shpejtësi lundrimi OEI të përcaktuar në përputhje me pikën (b);

ii) 300 NM.;b) Operatori duhet të përcaktojë një shpejtësi për llogaritjen e distancës maksimale në një aerodrom të përshtatshëm për çdo tip avioni me dy motorë apo variant që operohet, që të mos tejkalojë V_{mo} (shpejtësinë maksimale operuese) bazuar mbi shpejtësinë e vërtetë që avioni mund të mbajë me një motor jofunksional.

c) Operatori në manualin e operimeve duhet të përfshijë të dhënat e mëposhtme specifike për secilin tip ose variant:

1) shpejtësinë e caktuar të fluturimit në regjim ekonomik me një motor jofunksional (OEI); dhe

2) distancën e caktuar maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm.

d) Për të marrë miratimin e përmendur në pikën (a) (2), operatori ofron prova që:

1) janë përcaktuar procedura për planifikimin dhe organizimin e fluturimit;

2) janë krijuar udhëzime dhe procedura specifike të mirëmbajtjes për të garantuar nivelet e synuara të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe të besueshmërinë së avionit, duke përfshirë motorët, dhe janë përfshirë në programin e mirëmbajtjes së avionit të operatorit, në përputhje me aneksin I (Pjesa-M) të urdhrit të ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014, duke përfshirë:

i) një program për konsumin e vajit të motorit;

ii) një program për monitorimin e gjendjes së motorit.

CAT.OP.MPA.145 Vendosja e lartësisë minimale të fluturimit

a) Operatori duhet të vendosë për të gjitha segmentet e rrugëkalimeve në të cilat do të fluturojë:

1) lartësinë minimale të fluturimit që ofron hapësira e kërkuar e terrenit, duke marrë parasysh kërkesat e nënpjesës C; dhe

2) një metodë për përcaktimin e atyre lartësive nga ekuipazhi i fluturimit.

b) Metoda për vendosjen e lartësisë minimale të fluturimit duhet të miratohet nga AAC-ja.

c) Kur lartësia minimale e fluturimit e vendosur nga operatori dhe një shtet i mbikaluar ndryshon, duhet të zbatohen vlerat më të larta.

CAT.OP.MPA.150

QËLLIMISHT E LËNË BOSH

CAT.OP.MPA.155 Transporti i kategorive të veçanta të udhëtarëve (SCPs)

a) Personat që kërkojnë kushte të veçanta, ndihmë dhe/apo pajisje gjatë një fluturimi duhet të konsiderohen si SCPs duke përfshirë të paktën:

1) Personat me lëvizshmëri të kufizuar (PRMs), të cilët, pa rënë ndesh me urdhrin e ministrit nr. 329/2014 "Të drejtat e invalidëve dhe personave me aftësi të kufizuara, kur udhëtojnë nëpërmjet ajrit', që përafron rregulloren (KE) nr. 1107/2006, janë pranuar që të jetë çdo person të cilit lëvizshmëria i është reduktuar për shkak të ndonjë paaftësie fizike, shqisore ose lokomotore, të përhershme ose të përkohshme, apo për shkak të aftësisë së kufizuar intelektuale ose dëmtimit, çdo shkak tjetër të aftësisë së kufizuar, ose moshës;

2) foshnjat dhe fëmijët e pashoqëruar; dhe

3) të deportuarit, pasagjerët e papranueshëm ose të burgosurit në parandalim;

b) SCPs duhet të mbarten nën kushte të cilat garantojnë sigurinë e avionit dhe pasagjerëve të tij sipas procedurave të përcaktuara nga operatori;

c) SCPs nuk duhet të vendosen, as të zënë vende që lejojnë akses të drejtpërdrejtë në daljet emergjente apo në një vend ku prezenca e tyre mund:

1) të pengojnë anëtarët e ekuipazhit në detyrat e tyre;

2) të bllokojnë aksesin për pajisjet e emergjencës; ose

3) të pengojnë evakuimin urgjent të avionit.

d) Komandanti duhet të njoftohet paraprakisht kur SCPs do të mbarten në bord.

CAT.OP.MPA.160 Vendosja e bagazhit dhe mallrave

Operatori duhet të krijojë procedura për të siguruar që:

a) Në kabinën e pasagjerëve do të merret vetëm bagazhi që mund të jetë i sigurt dhe i përshtatshëm.

b) Gjithë bagazhi dhe ngarkesa në bord që mund të shkaktojë plagosje apo dëmtim, ose pengojë korridoret në bordin e avionit dhe daljet nëse zhvendoset, është vendosur në mënyrë të tillë që të mos lëvizë.

CAT.OP.MPA.165 Ndenjëset e pasagjerëve

Operatori duhet të krijojë procedura për të siguruar që pasagjerët janë ulur në mënyrë të atillë që në rast të një evakuimi emergjent, ata të jenë në gjendje për të ndihmuar dhe të mos pengojnë evakuimin nga avioni.

CAT.OP.MPA.170 Informimi i pasagjerëve

Operatori duhet të sigurojë që:

a) pasagjerëve i është dhënë informacion dhe demonstrime në lidhje me sigurinë në një formë që lehtëson zbatimin e procedurave të aplikueshme në rast të një emergjence; dhe

b) pasagjerëve i është dhënë një kartë informuese sigurie në të cilën ka instruksione ilustruese që tregojnë funksionimin e pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave dhe daljet emergjente të mundshme për t'u përdorur nga pasagjerët.

CAT.OP.MPA.175 Përgatitja e fluturimit

a) Një plan operacional fluturimi duhet të plotësohet për çdo fluturim të synuar, duke marrë në konsideratë performancën e avionit, kufizimet e tjera operuese dhe kushtet përkatëse të pritshme në rrugëkalimet për t'u ndjekur edhe në aerodromet/bazat operuese që do të operohet.

b) Fluturimi nuk duhet të fillojë nëse komandanti nuk është i bindur se:

1) të gjitha pikat e parashikuara në paragrafin 2 të shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" në lidhje me vlefshmërinë ajrore dhe regjistrimin e avionit, instrumentit dhe pajisjet, dhe vendndodhjen e Qendrës së Gravitetit të peshës dhe balancimit, bagazhit, mallrave dhe kufizimet operuese të mjetit fluturues mund të përmbushen;

2) avioni nuk operohet në kundërshtim me dispozitat e listës së devijimit të konfigurimit (CDL);

3) pjesët e manualit të operimeve të cilat janë të nevojshme për kryerjen e fluturimit janë në dispozicion;

4) dokumentet, informacionet shtesë dhe format që kërkohen të jenë në dispozicion nga CAT.GEN.MPA.180 janë në bord;

5) harta aktuale, grafiket dhe dokumentacioni shoqërues ose të dhënat ekuivalente janë në dispozicion për të mbuluar operimin e synuar të avionit, duke përfshirë çdo devijim që me arsye mund të pritet;

6) fasilitetet në tokë dhe ato të bazuara në hapësirë dhe shërbimet e kërkuara për fluturimin e planifikuar janë në dispozicion dhe të përshtatshme;

7) dispozitat e specifikuara në manualin e operimit në lidhje me karburantin/energjinë, vajin, oksigjenin, lartësitë minimale të sigurta, minimumi i funksionimit të aerodromeve dhe disponueshmëria e aerodromeve alternative, aty ku kërkohet, mund të respektohen për fluturimin e planifikuar;

7a) çdo bazë e të dhënave të lundrimit e nevojshme për fluturim bazuar në performancë është e përshtatshme dhe aktuale;

8) çdo kufizim shtesë operues mund të jetë në përputhje me të.

c) Pavarësisht pikës (a), një plan operues fluturimi nuk është i nevojshëm për operimet vizuale nën VFR me:

1) aeroplanë të ndryshëm nga ata kompleksë me fuqi motorike, që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom ose në zonë operimi; ose

2) helikopterët me një MCTOM prej 3 175 kg ose më pak, në fluturim ditën me orientues vizuale në një zonë lokale, siç specifikohet në manualin e operimeve.

CAT.OP.MPA.177 Dorëzimi i planit të fluturimit ATS

a) Nëse një plan fluturimi për shërbime të trafikut ajror (ATS) nuk dorëzohet sepse nuk kërkohet nga rregullat e fluturimit, informacioni i duhur do të depozitohet për të lejuar aktivizimin e shërbimeve të sinjalizimit nëse kërkohet.

b) Kur operohet nga një vend ku është e pamundur të dorëzohet një plan fluturimi ATS, plani i fluturimit ATS do të transmetohet sa më shpejt që të jetë e mundur pas ngritjes, nga komandanti ose operatori.

CAT.OP.MPA.180 Skema e karburantit/energjisë – aeroplanë

a) Operatori do të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një skemë karburanti/energjie që:

1) është i përshtatshëm për llojin(et) e operacionit të kryer;

2) korrespondon me aftësinë e operatorit për të siguruar zbatimin e tij; dhe

3) të jetë qoftë:

i) një skemë bazë karburant/energji me variacione, e cila është një skemë bazë karburant/energji ku analiza e përmendur në pikën (i) përdoret për të përcaktuar një ndryshim në skemën bazë të

karburantit/energjisë që siguron, në këtë mënyrë, një siguri, funksionimin efektiv dhe efikas i avionit; ose

ii) një skemë bazë karburant/energji me variacione, e cila është një skemë me bazë karburant/energji ku analiza e përmendur në pikën (i) përdoret për të vendosur një ndryshim në skemën bazë të karburantit/energjisë që siguron, në këtë mënyrë, një siguri, funksionimin efektiv të avionit; ose

iii) një skemë individuale të karburantit/energjisë, e cila rrjedh nga një analizë krahasuese e sigurisë dhe të dhënave operacionale të operatorit, duke zbatuar parimet shkencore; një analizë që përdoret për të krijuar një skemë karburanti/energjie me një nivel sigurie më të lartë ose të barabartë me atë të skemës bazë të karburantit/energjisë që siguron, në këtë mënyrë, një funksionim të sigurt, efektiv dhe efikas të avionit.

b) Të gjitha skemat e karburantit/energjisë përfshijnë:

1) një politikë për planifikimin e karburantit/energjisë dhe të riplanifikimit gjatë fluturimeve; dhe

2) një politikë për përzgjedhjen e aerodromeve; dhe

3) një politikë për menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimeve.

c) Skema e karburantit/energjisë dhe çdo ndryshim që kërkon miratimin paraprak të AAC-së.

d) Kur operatori synon të aplikojë për një skemë individuale të karburantit/energjisë, ai do të:

1) krijojë një performancë bazë sigurie të skemës aktuale të karburantit/energjisë;

2) demonstrojë aftësinë e tij për të mbështetur zbatimin e skemës së propozuar individuale të karburantit/energjisë, duke përfshirë aftësinë për të ushtruar kontroll të përshtatshëm operacional dhe për të siguruar shkëmbimin e informacionit përkatës të sigurisë ndërmjet personelit të kontrollit operacional dhe ekuipazhit të fluturimit; dhe

3) kryejë një vlerësim të rrezikut të sigurisë që vërteton se si arrihet një nivel sigurie në mënyrë të barabartë me atë të skemës aktuale të karburantit/energjisë.

CAT.OP.MPA.181 Skema e karburantit/energjisë – planifikimi i karburantit/energjisë dhe politika e riplanifikimit gjatë fluturimeve – aeroplanët

a) Operatori do të:

1) krijojë një politikë për planifikimin e karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimeve si pjesë e skemës së karburantit/energjisë;

2) sigurojë që aeroplani mbart një sasi të mjaftueshme karburanti/energjie të përdorshme për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të përballuar devijime nga operimi i planifikuar;

3) zhvillojë procedurat për politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit që do të përmbahen në manualin e operimit.

4) sigurojë që planifikimi i karburantit/energjisë së fluturimit bazohet në:

i) të dhënat aktuale specifike të aeroplanit që janë përftuar nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë ose, nëse është e padisponueshme;

ii) të dhënat e siguruara nga prodhuesi i aeroplanit.

b) Operatori siguron që planifikimi i fluturimeve të përfshijë kushtet e funksionimit në të cilat do të kryhet fluturimi; kushtet e operimit duhet të përfshijnë të paktën:

1) të dhënat në lidhje me konsumin e karburantit/energjisë së avionit;

2) masat e parashikuara;

3) kushtet e parashikuara meteorologjike;

4) efektet që lindin nga mirëmbajtja e shtyrë e makinerive ose devijimeve të konfigurimit, ose të dyja; dhe

5) itinerarin dhe pistat e nisjes dhe mbërritjes; dhe

6) vonesat e parashikuara.

c) operatori siguron që para fluturimit llogaritja e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:

1) karburantin/energjinë e rrugës që nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;

2) karburantin/energjinë e udhëtimit që duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mundësuar aeroplanin të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimit, deri në ulje në aerodromin e destinacionit;

3) karburanti/energjia kontigjente që duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar;

4) karburant/energji e destinacionit alternativ:

i) është sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të fluturuar nga aerodromi i destinacionit në aerodromin alternativ të destinacionit kur një fluturim kryhet me të paktën një aerodrom alternativ destinacioni; ose

ii) kur një fluturim kryhet pa një aerodrom alternativ të destinacionit, do të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mbajtur në aerodromin e destinacionit, ndërkohë që i mundëson aeroplanit të kryejë një ulje të sigurt dhe të lejojë devijime nga operimi i planifikuar; minimalisht, kjo sasi do të jetë karburant/energji 15-minutëshe me shpejtësi mbajtëse në 1 500 ft (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, e llogaritur sipas masës së vlerësuar të avionit në mbërritjen në aerodromin e destinacionit;

5) karburanti/energjia rezervë përfundimtare që është sasia e karburantit/energjisë që llogaritet me shpejtësinë 1 500 ft (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, sipas masës së vlerësuar të aeroplanit në mbërritjen në aerodromin alternativ të destinacionit ose destinacionin e aerodromit kur nuk kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni dhe nuk duhet të jetë më i vogël se:

i) për aeroplanët me motorë reciprokë, karburanti/energjia për të fluturuar për 45 minuta; ose

ii) për aeroplanët me motor turbinë, karburanti/energjia për të fluturuar për 30 minuta;

6) karburant/energji shtesë, nëse kërkohet nga lloji i operimit; është sasia e karburantit/energjisë për t'i mundësuar aeroplanit të kryejë një ulje të sigurt në një aerodrom alternativ me karburant/energji gjatë rrugës (skenari kritik i aerodromit ERA të karburantit/energjisë) në rast të mosfunksionimit të motorit ose humbjes së presionit, cilado që kërkon sasinë më të madhe të karburantit/energjisë, bazuar në supozimin se një mosfunksionim i tillë ndodh në pikën më kritike përgjatë gjurmës; ky karburant/energji shtesë kërkohet vetëm nëse sasia minimale e karburantit/energjisë që llogaritet sipas pikave (c) (2) deri në (c) (5) nuk është e mjaftueshme për një ngjarje të tillë;

7) karburant/energji shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

8) karburant/energji opsionale, nëse kërkohet nga komandanti.

d) Operatori siguron që procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së përdorshme që kërkohet kur një fluturim vazhdon përgjatë një itinerari ose në një aerodrom destinacioni të ndryshëm nga ato të planifikuara fillimisht, dhe që janë në përputhje me pikat (c) (2) deri në (c)(7).

CAT.OP.MPA.182 Skema e karburantit/energjisë – politika e përzgjedhjes së aerodromit – aeroplanët

a) Në fazën e planifikimit, operatori siguron që pasi të ketë filluar fluturimi, të ketë siguri të plotë se një aerodrom ku mund të bëhet një ulje e sigurt duhet të jetë i disponueshëm në kohën e parashikuar për përdorimin e këtij aerodromi.

b) Në fazën e planifikimit, për një ulje të sigurt në rastin e një situate jonormale ose emergjente

pas ngritjes, operatori duhet të zgjedhë dhe të specifikojë në planin operacional të fluturimit një aerodrom alternativ ngritjeje nëse:

1) kushtet meteorologjike për nisje nga aerodromi janë nën minimumin e vendosur nga operatori për uljen në aerodrom për atë operim; ose

2) për arsye të tjera do të ishte e pamundur kthimi në aerodromin e nisjes.

c) Aerodromi alternativ i ngritjes duhet të vendoset brenda një largësie nga aerodromi i nisjes që minimizon rrezikun e ekspozimit ndaj situatave të mundshme jonormale ose emergjente. Në zgjedhjen e aerodromit alternativ të ngritjes, operatori duhet të marrë parasysh të paktën këto që vijojnë:

1) kushtet e parashikuara dhe aktuale meteorologjike;

2) disponueshmërinë dhe cilësinë e infrastrukturës së aerodromit;

3) aftësitë e lundrimit dhe uljes së avionit në kushte jonormale ose emergjente, duke marrë parasysh rezervën në sistemet kritike; dhe

4) miratimet e mbajtura (p.sh. operimet me rreze të zgjatur me aeroplanë me dy motorë (ETOPS), operimi me shikim të dobët (LVO) etj.).

d) Në fazën e planifikimit, për çdo fluturim me rregullat e fluturimit instrumental (IFR), operatori zgjedh dhe specifikon në planet e fluturimit të shërbimeve operacionale dhe të trafikut ajror (ATS) një ose më shumë aerodrome operimi në mënyrë që të jenë të disponueshme dy opsione për ulje të sigurt gjatë funksionimit normal kur:

1) arrin në aerodromin e destinacionit; ose

2) arrin në pikën pa kthim, për çdo aerodrom të disponueshëm të karburantit/energjisë ERA gjatë operimeve të aerodromit të izoluar; një fluturim në një aerodrom të izoluar nuk do të vazhdojë përtej pikës së pakthimit, përveç rastit kur një vlerësim aktual i kushteve meteorologjike, trafikut dhe kushteve të tjera operative tregon se një ulje e sigurt mund të bëhet në aerodromin e destinacionit në kohën e parashikuar të përdorimit.

Operatori duhet të marrë miratimin paraprak nga AAC-ja për përdorimin e një aerodromi të izoluar si aerodrom destinacioni.

e) Operatori duhet të garantojë kufijtë e duhur të sigurisë për planifikimin e fluturimit duke marrë parasysh një përkeqësim të mundshëm të kushteve meteorologjike të parashikuara në dispozicion në kohën e përllogaritur të uljes.

f) Për çdo fluturim IFR, operatori siguron që mjetet e duhura janë të disponueshme për të lundruar dhe për të zbritur në aerodromin e destinacionit ose në çdo aerodrom alternativ të destinacionit në rast të humbjes së aftësisë për afrimin e synuar dhe operacionin e uljes.

CAT.OP.MPA.185 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit – aeroplan

a) Operatori duhet të krijojë procedura për menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit që sigurojnë:

1) vërtetimin e vazhdueshëm të supozimeve të bëra gjatë fazës së planifikimit (riplanifikimi para fluturimit ose gjatë fluturimit, ose të dyja);

2) rianalizimin dhe rregullimin, nëse është e nevojshme

3) që sasia e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia që kërkohet për t'u ulur në një aerodrom ku mund të bëhet një ulje e sigurt.

4) të dhënat përkatëse të karburantit/energjisë për qëllimet e pikave (1), (2) dhe (3) do të regjistrohen.

b) Operatori duhet të ndjekë procedura për t'i kërkuar komandantit të marrë informacion nga një burim i besueshëm kur rrethana të paparashikuara mund të rezultojnë në ulje në aerodromin e

destinacionit me më pak se karburanti/energjia rezervë përfundimtare plus çdo:

1) karburant/energji për të vazhduar në një aerodrom alternativ, nëse kërkohet; ose

2) karburanti/energjia e nevojshme për të vazhduar në një aerodrom të izoluar.

c) Komandanti këshillon kontrollorin e trafikut ajror (ATC) për gjendjen "minimale të energjisë/karburantit " duke deklaruar "KARBURANT MINIMAL" kur komandanti:

1) ka marrë përsipër të ulet në një aerodrom specifik; dhe

2) ka llogaritur se çdo ndryshim në hapësirën ekzistuese në atë aerodrom, mund të rezultojë në ulje dhe me më pak se karburanti/energjia rezervë përfundimtare e planifikuar.

d) Komandanti deklaron një situatë "emergjence karburanti/energjie" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energjia e përdorshme e përllogaritur të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ose në vendin e operimit ku mund të bëhet një ulje e sigurt është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.

CAT.OP.MPA.190 Skema e karburantit/energjisë – helikopterët

a) Operatori përcakton, zbaton dhe mirëmban një skemë të karburantit/energjisë që përfshin:

1) një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit; dhe

2) një politikë për menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimeve.

b) Skema e karburantit/energjisë duhet:

1) të jetë e përshtatshme për llojin(et) e operimit të kryer; dhe

2) të korrespondojë me aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e tij.

c) Skema e karburantit/energjisë dhe çdo ndryshim i saj kërkon miratimin paraprak të autoriteteve kompetente.

CAT.OP.MPA.191 Skema e karburantit/energjisë – planifikimi i karburantit/energjisë dhe politika e riplanifikimit gjatë fluturimit – helikopterët

a) Si pjesë e skemës së karburantit/energjisë, operatori duhet të përcaktojë një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që avioni të mbartë një sasi të mjaftueshme karburanti/energjie të përdorshme për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar devijimet nga operimi i planifikuar.

b) Operatori siguron që planifikimi i karburantit/energjisë së fluturimeve të bazohet në të paktën elementët e mëposhtëm:

1) procedurat e përfshira në manualin e operimeve si dhe:

i) të dhënat aktuale specifike të avionit që janë përftuar nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë; ose

ii) të dhënat e siguruara nga prodhuesi i avionit; dhe

2) kushtet e funksionimit në të cilat do të kryhet fluturimi, duke përfshirë:

i) të dhënat në lidhje me konsumin e karburantit/energjisë së avionit;

ii) masat e parashikuara;

iii) kushtet e parashikuara meteorologjike;

iv) efektet që lindin nga shtyrja e artikujve (*items*) të mirëmbajtjes e ose devijimeve të konfigurimit, ose të dyja; dhe

v) procedurat dhe kufizimet e paraqitura nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror.

c) operatori siguron që para fluturimit llogaritja e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:

1) karburantin/energjinë e rrugës që nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;

2) karburantin/energjinë e udhëtimit;

3) karburantin/energjinë kontigjente;

4) karburantin/energjinë alternative nëse kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni;

5) rezervën përfundimtare e karburantit/energjisë, e cila nuk është më e vogël, se:

i) fluturimet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR) dhe lundrimit gjatë ditës duke iu referuar pikave vizuale, me karburant/energji 20-minutëshe në shpejtësinë më të mirë; ose

ii) fluturimet nën VFR dhe lundrimi me mjete të ndryshme nga pikënisja në pikat vizuale ose gjatë natës, karburant/energji 30-minutëshe me

iii) për fluturimet IFR, karburanti/energjia për të fluturuar për të paktën 30 minuta me shpejtësi mbajtëse në 450 m (1 500 ft);

m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, e llogaritur sipas masës së vlerësuar të helikopterit në mbërritjen në aerodromin alternativ të destinacionit ose në aerodromin e destinacionit kur nuk kërkohet aerodromi alternativ i destinacionit;

6) karburantin/energjinë shtesë, për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

7) karburantin/energjinë opsionale, nëse kërkohet nga komandanti.

d) Operatori duhet të sigurojë që nëse një fluturim vazhdon përgjatë një itinerari ose drejt një aerodromi me destinacion të ndryshëm nga ai i planifikuar fillimisht, procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së nevojshme të përdorshme përfshijnë:

1) karburantin/energjinë e udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit;

2) karburantin/energjinë rezervë e përbërë nga:

i) karburanti/energjia e kontigjencës;

ii) karburanti/energjia alternative nëse kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni;

iii) rezerva përfundimtare e karburantit/energjisë; dhe

iv) karburanti/energjia shtesë, nëse kërkohet sipas llojit të funksionimit;

3) karburantin/energjinë shtesë, për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

4) karburantin/energjinë opsionale, nëse kërkohet nga komandanti.

e) Si një alternativë ndaj pikave (b) deri në (d), për helikopterët me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje (MCTOM) prej 3 175 kg ose më pak, që fluturojnë ditën dhe mbi rrugë të lundruara duke iu referuar pikave vizuale, ose për operacionet e helikopterëve lokalë (LHO), politika e karburantit/energjisë siguron që në përfundim të fluturimit ose serisë së fluturimeve, karburanti/energjia rezervë përfundimtare të jetë e mjaftueshme, për:

1) 30 minuta kohë fluturimi me shpejtësinë më të mirë; ose

2) kohën e fluturimit 20 minuta me shpejtësinë më të mirë, nëse operon brenda një zone që ofron vende të vazhdueshme dhe të përshtatshme operimi.

CAT.OP.MPA.192 Përzgjedhja e aerodromeve dhe vendeve operative – helikopterët

a) Për fluturimet në kushte meteorologjike instrumentale (IMC), operatori zgjedh një aerodrom alternativ ngritjeje brenda një ore fluturimi me shpejtësi normale lundrimi nëse nuk është e mundur të kthehet në vendin e nisjes si pasojë e kushteve meteorologjike.

b) Në fazën e planifikimit, për çdo fluturim me rregullat e fluturimit instrumental (IFR), operatori duhet të zgjedhë dhe specifikojë në planet e fluturimit të shërbimeve operacionale dhe të trafikut ajror (ATS) një ose më shumë aerodrome ose vende operimi në mënyrë që të jenë të disponueshme dy opsione për ulje të sigurt gjatë funksionimin normal, përveç rastit të parashikuar në pikën SPA. HOFO.120 (b).

c) Operatori duhet të zbatojë kufijtë e duhur të sigurisë në planifikimin e fluturimit duke marrë parasysh një përkeqësim të mundshëm të kushteve meteorologjike të parashikuara në dispozicion në kohën e përllogaritur të uljes.

d) Për çdo fluturim IFR, operatori duhet të sigurojë që mjetet e duhura janë të disponueshme për të lundruar dhe për të zbritur në aerodromin e destinacionit ose në çdo aerodrom alternativ të

destinacionit në rast të humbjes së aftësisë për afrimin e synuar dhe operimin e uljes.

CAT.OP.MPA.195 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit – helikopterët

a) Operatori duhet të përcaktojë procedura për të siguruar që janë kryer kontrollet e karburantit/energjisë gjatë fluturimit dhe menaxhimit të karburantit/energjisë.

b) Komandanti duhet të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord për të siguruar që ajo të jetë e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia që kërkohet për t'u ulur në një aerodrom ose vend operimi ku mund të bëhet një ulje e sigurt.

c) Komandanti duhet të këshillojë kontrollorin e trafikut ajror (ATC) për gjendjen "minimale të energjisë/karburantit " duke deklaruar "KARBURANT MINIMAL" kur komandanti:

1) është zotuar të ulet në një aerodrom ose vend operimi; dhe

2) ka llogaritur se çdo ndryshim në hapësirën ekzistuese në atë aerodrom, vend operimi, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojë në ulje me karburant/energji rezervë përfundimtare me nga sa është planifikuar.

d) Komandanti duhet të deklarojë një situatë "emergjence karburanti/energjie" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energjia e përdorshme që vlerësohet të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ose në vendin e operimit ku mund të bëhet një ulje e sigurt është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.

CAT.OP.MPA.200 Furnizimi me karburant ose shkarkim i veçantë i avionit

a) Furnizimi me karburant ose shkarkim i veçantë kryhet vetëm nëse operatori:

1) ka kryer vlerësimin e riskut;

2) ka zhvilluar procedura; dhe

3) ka përcaktuar një program trajnimi për personelin e tij të përfshirë në operime të tilla të tilla.

b) Furnizimi ose shkarkimi i veçantë me karburant zbatohet për:

1) furnizimin me karburant të motorit në funksion ose të helikave që rrotullohen;

2) furnizimin/shkarkimin e karburantit gjatë kohës që pasagjerët hipin në bord ose zbarkojnë; dhe

3) furnizimin/shkarkimin me karburant specifik për avionët.

c) Për sa u përket aeroplanëve, çdo procedurë e veçantë e furnizimit ose shkarkimit të karburantit dhe çdo ndryshim i tyre kërkon miratimin paraprak nga AAC-ja.

d) Ndërsa për helikopterët, procedurat e furnizimit me karburant teksa helikat rrotullohen dhe çdo ndryshim i tyre kërkon miratim paraprak nga AAC-ja.

CAT.OP.MPA.205 Shtytja mbrapa dhe tërheqja e aeroplanëve

Procedurat e specifikuara nga operatori për shtytjen mbrapa dhe për tërheqje duhet të krijohen në përputhje me standardet e aviacionit dhe procedurat e përcaktuara.

CAT.OP.MPA.210 Anëtarët e ekuipazhit në vendet e tyre

a) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit

1) Gjatë ngritjes dhe uljes secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të qëndrojë në ndenjësen e caktuar.

2) Gjatë të gjitha fazave të tjera të fluturimit secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të qëndrojë në vendin e caktuar, përjashtuar rastet kur mungesa është e nevojshme për kryerjen e detyrave në lidhje me operimet ose për nevoja fiziologjike, me kusht që të paktën një pilot i përshtatshëm të mbetet në kontrollin e avionit në çdo kohë.

3) Gjatë të gjitha fazave të fluturimit secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit, që kërkohet të jetë në detyrë kabinën e pilotimit duhet të jetë vigjilent. Nëse haset një mungesë e gatishmërisë, do të përdoren kundërmasat e duhura. Nëse pësohet lodhje e papritur, mund të përdoret një procedurë

pushimi, e organizuar nga komandanti, nëse e lejon ngarkesa e punës. Një pushim i marrë në këtë mënyrë nuk duhet të konsiderohet si pjesë e periudhës së pushimit për qëllime të llogaritjes së kufizimeve të kohës së fluturimit e as të përdoret për të justifikuar një zgjatje të periudhës së shërbimit.

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës

Gjatë fazave kritike të fluturimit, secili anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të ulet në vendin e caktuar dhe nuk duhet të kryejë asnjë veprimtari tjetër përveç atyre të nevojshme për operimin e sigurt të avionit.

CAT.OP.MPA.215 Përdorimi i kufjeve – aeroplanët

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit dhe duhet të vendosë një kufje me mikrofon ose ekuivalente. Kufjet duhet të përdoren si mjet primar për komunikimet zanore me ATS-n:

1) në tokë:

i) kur merret e leja e nisjes nga ATC nëpërmjet komunikimit zanor; dhe

ii) kur motorët janë duke punuar;

2) në fluturimin:

i) më poshtë lartësisë së tranzicionit; ose

ii) 10 000 ft, cilado që është më e lartë; dhe

3) kur gjykohet e domosdoshme nga komandanti.

b) Në kushtet e pikës (a), ku mbahet mikrofoni ose ekuivalenti duhet të jetë në një pozicion të atillë që të lejojë përdorimin e tij për komunikimin e dyanshëm.

CAT.OP.MPA.216 Përdorimi i kufjeve – helikopterët

Secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të vendosë një kufje me mikrofon ose ekuivalente, dhe ta përdorë atë si mjetin primar për të komunikuar me ATS.

CAT.OP.MPA.220 Mjete ndihmëse për evakuim emergjent

Operatori duhet të krijojë procedura për të garantuar se para rulimit, ngritjes apo uljes, dhe kur është i sigurt për diçka të tillë, të gjitha pajisjet ndihmëse për evakuimin emergjent, të cilat aktivizohen automatikisht, të jenë në gatishmëri.

CAT.OP.MPA.225 Ndenjëset, rripat e sigurimit dhe sistemet e lidhëse

a) Anëtarët e ekuipazhit

1) Gjatë ngritjes dhe uljes, dhe kurdo që vendoset nga komandanti në interes të sigurisë, çdo anëtar i ekuipazhit duhet të sigurohet siç duhet nga të gjithë rripat e sigurimit dhe sistemet e lidhëse të disponueshme.

2) Gjatë fazave të tjera të fluturimit, çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit në kabinën e pilotimit duhet të mbajë të vendosur rripin e sigurimit të caktuar kur është në pozicionin e tij/saj.

b) Pasagjerët

1) Para ngritjes dhe uljes, dhe gjatë rulimit, dhe sa herë që gjykohet e nevojshme në interes të sigurisë, komandanti duhet të jetë i siguruar që çdo pasagjer në bord zë një ndenjëse apo vend me rripin e tij/saj të sigurimit ose të sistemit lidhës të lidhur siç duhet;

2) Operatori duhet të krijojë dispozita për përdorim të shumëfishtë të ndenjëseve të avionëve që janë të lejuara vetëm në vende të caktuara. Komandanti duhet të garantojë se zënia e shumëfishtë të mos ndodhë përveçse nga një i rritur dhe një foshnjë që është siguruar siç duhet nga një rrip shtesë ose pajisje tjetër lidhëse.

CAT.OP.MPA.230 Siguria e kabinës së pasagjerëve dhe kuzhinës (së avionit)

a) Operatori duhet të krijojë procedura për të siguruar që para rulimit, ngritjes dhe uljes, të gjitha daljet dhe rrugët e shpëtimit janë pa pengesa.

b) Komandanti duhet të sigurojë që para ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që gjykohet e nevojshme në interes të sigurisë, të gjitha pajisjet dhe bagazhet të jenë të siguruara siç duhet.

CAT.OP.MPA.235 Jelekët e shpëtimit – helikopterët

Operatori duhet të krijojë procedura për të garantuar se, kur vepron me një helikopter mbi ujë në performancën e klasit 3, është marrë parasysh kohëzgjatja e fluturimit dhe kushtet që hasen për të vendosur kur duhet të vishet jeleku i shpëtimit nga të personat në bord.

CAT.OP.MPA.240 Pirja e duhanit në bord

Komandanti nuk do të lejojë pirjen e duhanit në bord:

a) kur konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë;

b) gjatë furnizimit me karburant dhe shkarkimit të tij;

c) ndërkohë që avioni është në sipërfaqe nëse operatori ka përcaktuar procedura për të zbutur rreziqet gjatë operimeve në tokë;

d) jashtë zonave të caktuara të duhanit, në korridore dhe në tualet;

e) në zonat e ngarkesës dhe/ose në zonat e tjera ku ngarkesa e mbartur nuk ruhet në kontejnerë zjarrdurues apo kur s'janë të mbuluara me beze zjarrduruese;

f) në ato zona të pasagjerëve, të cilat furnizohen me oksigjen.

CAT.OP.MPA.245 kushtet meteorologjike – për të gjithë avionët

a) Në fluturimet IFR, komandanti duhet vetëm:

1) të fillojë fluturimin; ose

2) të vazhdojë përtej pikës nga e cila zbatohet plani i rishikuar i fluturimit ATS në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, kur disponohet informacion që tregon se kushtet e pritshme meteorologjike, në momentin e mbërritjes, në destinacion dhe/ose aerodromet alternativë të nevojshëm janë në ose mbi minimumin e planifikimit.

b) Në fluturimet IFR, komandanti do të vazhdojë drejt aerodromit të planifikuar të destinacionit vetëm kur informacioni më i fundit i disponueshëm tregon se, në kohën e pritshme të mbërritjes, kushtet meteorologjike në destinacion, ose të paktën një aerodrom alternativ destinacioni, janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit.

c) Në fluturimet VFR, komandanti duhet të fillojë fluturimin vetëm kur raportet dhe/ose parashikimet e përshtatshme meteorologjike tregojnë se kushtet meteorologjike përgjatë pjesës së rrugës që do të përshkruhet nën VFR, në kohën e duhur, janë qoftë në ose mbi kufijtë e VFR.

CAT.OP.MPA.246 Kushtet meteorologjike – për aeroplanët

Përveç CAT.OP.MPA.245, në fluturimet IFR me aeroplanë, komandanti do të vazhdojë vetëm përtej:

a) pikës vendimtare kur përdoret procedura e kontigjencës së reduktuar të karburantit/energjisë (RCF); ose

b) pikës pa kthim kur përdoret procedura e aerodromit të izoluar, kur disponohet informacion që tregon se kushtet e pritshme meteorologjike, në momentin e mbërritjes, në destinacion dhe/ose aerodromet alternativë të nevojshëm janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit.

CAT.OP.MPA.247 Kushtet meteorologjike – helikopterët

Përveç CAT.OP.MPA.245**:**

a) Në fluturimet VFR mbi ujë larg pamjes së tokës me helikopterë, komandanti do të fillojë ngritjen vetëm kur raportet dhe/ose parashikimet përkatëse meteorologjike tregojnë se lartësia tavan do të jetë mbi 600 ft gjatë ditës ose 1 200 ft gjatë natës.

b) Fluturimi me helikopterë në një platformë helikopterësh ose në një FATO të ngritur do të kryhet vetëm kur shpejtësia mesatare e erës në platformë ose FATO^{-n} e ngritur është raportuar të jetë më pak se 60 KT (knot).

CAT.OP.MPA.250 Akulli dhe ndotësit e tjerë – procedurat në tokë

a) Operatori duhet të përcaktojë procedura që duhet të ndiqen kur janë të nevojshme shkrirja e akullit dhe masat kundër ngrirjes, si dhe inspektimet e avionit të lidhura me to për të lejuar operimin e sigurt të tij.

b) Komandanti do të fillojë ngritjen vetëm në qoftë se avioni është i pastër nga çdo depozitim që mund të ndikojë negativisht në performancën ose kontrollin e avionit, përveçse kur lejohet sipas pikës (a) dhe në përputhje me manualin e fluturimit (AFM).

CAT.OP.MPA.255 Akulli dhe ndotësit e tjerë – procedurat në fluturim

a) Operatori duhet të përcaktojë procedura për fluturime në kushtet e akullimeve të pritshme ose në ato aktuale.

b) Komandanti do të fillojë një fluturim apo do të synojë të fluturojë në kushte të pritshme ose aktuale ngrirjeje, vetëm nëse avioni është i certifikuar dhe i pajisur për të përballuar kushte të tilla.

c) Në qoftë se akulli tejkalon intensitetin për të cilin është i certifikuar avioni ose në qoftë se nuk është një avion i certifikuar për fluturime në kushte ngrirjeje, komandanti do të dalë nga këto kushte pa vonesë, duke ndryshuar lartësinë dhe/ose rrugëkalimin, nëse është e nevojshme duke deklaruar një emergjence tek ATC-ja.

CAT.OP.MPA.260 Furnizimi me karburant/energji dhe vaj

Komandanti duhet të fillojë ose të vazhdojë një fluturim në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit vetëm kur është i sigurt që avioni mbart të paktën sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë dhe vajit të përdorshëm për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin, duke marrë parasysh kushtet e pritshme të operimit.

CAT.OP.MPA.265 Kushtet për ngritje

Para fillimit të ngritjes, komandanti duhet të jetë i bindur se:

a) kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një ngritje dhe nisje të sigurt; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

CAT.OP.MPA.270 Lartësitë minimale të fluturimit

Komandanti ose piloti të cilit i është deleguar drejtimi i fluturimit nuk do të fluturojë nën lartësitë minimale të specifikuara, përveç kur:

a) është e nevojshme për ngritje ose ulje; ose

b) humbet lartësi në përputhje me procedurat e miratuara nga AAC-ja.

CAT.OP.MPA.275 Situata anormale të simuluara në fluturim

Operatori duhet të sigurojë që, kur mbart udhëtarë ose ngarkesa, nuk kryhen simulimet e mëposhtme:

a) Situata anormale ose emergjente që kërkojnë aplikimin e procedurave anormale ose emergjente ose;

b) Të fluturojë në kushte meteorologjike instrumentale (IMC) në mënyrë artificiale.

CAT.OP.MPA.280 Menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit – aeroplanët

QËLLIMISHT E LËNË BOSH

CAT.OP.MPA.285 Përdorimi i oksigjenit shtesë

Komandantit i duhet të garantojë se anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të angazhuar në kryerjen e detyrave të domosdoshme për operimin e sigurt të një avioni në fluturim do të përdorin oksigjen

shtesë vazhdimisht sa herë që lartësia tejkalon 10 000 ft për një periudhë prej më shumë se 30 minuta dhe sa herë që lartësia tejkalon 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Treguesi i afrimit me terrenin

Kur zbulohet nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose nga një sistem paralajmërimi afrim i padëshirueshëm me terrenin, piloti në komandë do të marrë masa korrigjuese menjëherë për të krijuar kushte të sigurta të fluturimit.

CAT.OP.MPA.295 Përdorimi i sistemit të shmangies së përplasjeve ajrore (ACAS)

Operatori duhet të përcaktojë procedura operimi dhe programe trajnimi, kur ACAS është i instaluar dhe funksional. Kur përdoret ACAS II, procedurat dhe trajnimet e tilla duhet të jenë në përputhje me rregulloren mbi "Kërkesat e përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat e operimit për shmangien e përplasjeve ajrore.

CAT.OP.MPA.300 Kushtet e afrimit dhe uljes

Përpara se të fillojë një operim afrimi, komandanti duhet të jetë i bindur se:

a) kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një afrim, ulje ose ringritje të sigurt, duke marrë parasysh informacionin e performancës që gjendet në manualin e operacioneve; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

CAT.OP.MPA.301 Kushtet e afrimit dhe uljes - helikopterët

Para se të fillojë afrimin ndaj tokës, komandanti duhet të jetë i bindur se, sipas informacionit të disponueshëm për të, moti në aerodrom dhe gjendja e zonës së afrimit final dhe ngritjes (FATO) që synohet të përdoret nuk do të pengojë një afrim, ulje ose afrim të mohuar të sigurt, duke marrë parasysh informacionin e performancës të përfshirë në manualin e operimeve (OM).

CAT.OP.MPA.303 Kontrolli i distancës së uljes në kabinën e pilotëve gjatë fluturimit në momentin e mbërritjes - aeroplanët

a) Asnjë afrim ndaj tokës nuk duhet të ndërmerret, përveç nëse distanca e disponueshme për ulje (LDA) në pistën e synuar është të paktën 115% e distancës së uljes në kohën e parashikuar për ulje, e përcaktuar në përputhje me informacionin e performancës për vlerësimin e distancës së uljes në kohën e mbërritjes (LDTA) dhe afrimi ndaj tokës kryhet me aeroplanët e performancës së klasit A të cilët janë të certifikuar në përputhje me njërën nga specifikimet e mëposhtme të certifikimit, siç tregohet në certifikatën e tipit:

1) CS-25 ose ekuivalent;

2) CS-23 në nivelin 4 me nivel performance "Shpejtësi të lartë" ose ekuivalente.

b) Për aeroplanët e performancës së klasit A, përveç atyre të përmendura në pikën (a), asnjë afrim ndaj tokës nuk kryhet, përveç në njërën prej situatave të mëposhtme:

1) LDA-ja në pistën e synuar për përdorim është të paktën 115% e distancës së uljes në kohën e parashikuar për ulje, e përcaktuar në përputhje me informacionin e performancës për vlerësimin e LDTA-së;

2) nëse informacioni për performancën për vlerësimin e LDTA-së nuk është i disponueshëm, LDA-ja në pistën e synuar për përdorim në kohën e parashikuar të uljes është së paku sa distanca e kërkuar e uljes e përcaktuar në përputhje me pikën CAT.POL.A.230 ose pikën CAT.POL.A.235, sipas rastit.

c) Për aeroplanët e performancës së klasit B, asnjë afrim ndaj tokës nuk kryhet, përveç në njërën prej situatave të mëposhtme:

1) LDA-ja në pistën e synuar për përdorim është të paktën 115% e distancës së uljes në kohën e parashikuar për ulje, e përcaktuar në përputhje me informacionin e performancës për vlerësimin e LDTA-së;

2) nëse informacioni për performancën për vlerësimin e LDTA-së nuk është i disponueshëm, LDA-ja në pistën e synuar për përdorim në kohën e parashikuar të uljes është së paku sa distanca e kërkuar e uljes e përcaktuar në përputhje me pikën CAT.POL.A.330 ose pikën CAT.POL.A.335, sipas rastit.

d) Për aeroplanët e performancës së klasit C, asnjë afrim ndaj tokës nuk duhet të vazhdojë të kryhet, përveç në njërën prej situatave të mëposhtme:

1) LDA-ja në pistën e parashikuar për përdorim është të paktën 115% e distancës së uljes në kohën e parashikuar për ulje, e përcaktuar në përputhje me informacionin e performancës për vlerësimin e LDTA-së;

2) nëse informacioni për performancën për vlerësimin e LDTA-së nuk është i disponueshëm, LDA-ja në pistën e parashikuar për përdorim në kohën e parashikuar të uljes është së paku sa distanca e kërkuar e uljes e përcaktuar në përputhje me pikën CAT.POL.A.430 ose pikën CAT.POL.A.435, sipas rastit.

e) Informacioni i performancës për vlerësimin e LDTA-së duhet të bazohet në të dhënat e miratuara që janë pjesë e AFM-së. Kur të dhënat e miratuara, pjesë e AFM-së, janë të pamjaftueshme sa i përket vlerësimit të LDTA-së, ato duhet të plotësohen me të dhëna të tjera të cilat përcaktohen ose në përputhje me standardet e vlefshme të certifikimit për aeroplanët, ose përcaktohen në përputhje me AMC-të e lëshuara nga Agjencia e pranuar nga AAC-ja.

f) Operatori duhet të specifikojë në OM informacionin e performancës për vlerësimin e LDTA-së dhe supozimet e bëra për zhvillimin e tij, duke përfshirë të dhëna të tjera që, në përputhje me pikën (e), mund të përdoren për të plotësuar informacionet që janë pjesë e AFM-së.

CAT.OP.MPA.305 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit

a) Për aeroplanët, nëse shikueshmëria e raportuar (VIS) ose RVR kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më e vogël se minimumi i zbatueshëm, atëherë një operim afrimi me instrument nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën avioni është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në segmentin e afrimit përfundimtar (FAS) nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

b) Për helikopterët, nëse RVR e raportuar është më pak se 550 m dhe RVR kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më e vogël se minimumi i zbatueshëm, atëherë një operim afrimi me instrument nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën helikopteri është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në FAS nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

c) Nëse referenca e nevojshme vizuale nuk është përcaktuar, atëherë do të realizohet afrimi i humbur në ose përpara DA/H ose MDA/H.

d) Nëse referenca vizuale e nevojshme nuk ruhet pas DA/H ose MDA/H, atëherë do të realizohet menjëherë një ringritje.

e) Pavarësisht nga pika (a), në rastin kur nuk raportohet RVR dhe, kur VIS i raportuar është më i vogël se minimumi i zbatueshëm, por shikueshmëria meteorologjike e konvertuar (CMV) është e barabartë ose më e madhe se minimumi i zbatueshëm, atëherë afrimi me instrumente mund të vazhdohet drejt DA/H ose MDA/H.

CAT.OP.MPA.310 Procedurat operative – lartësia e kalimit të pragut – aeroplanët

Operatori duhet të përcaktojë procedura operative të projektuara për të garantuar se një aeroplan që kryen operime afrimi me instrumente 3D të kalojë pragun e pistës me një marzh sigurie, me aeroplanin në konfigurimin dhe lartësinë e uljes.

CAT.OP.MPA.311 Raportimi mbi veprimin e frenimit në pistë

Sa herë që veprimi i frenimit i pistës që haset gjatë uljes nuk është aq i mirë sa ai i raportuar nga operatori i aerodromit në raportin e gjendjes së pistës (RCR), komandanti duhet të njoftojë shërbimet e trafikut ajror (ATS) me anë të një raporti të posaçëm ajror (AIREP) sa më shpejt të jetë e mundur.

CAT.OP.MPA.312 EFVS 200 operimet

a) Një operator që synon të kryejë operime EFVS 200 duhet të garantojë se:

1) avioni është i certifikuar për operacionet e synuara;

2) do të përdoren vetëm pistat, FATO dhe procedurat e afrimit me instrument (IAP) të përshtatshme për operimet EFVS;

3) anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë kompetent për të kryer operacionin e synuar dhe është krijuar një program trajnimi dhe kontrolli për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe personelin përkatës të përfshirë në përgatitjen për fluturim;

4) janë përcaktuar procedurat operative;

5) çdo informacion përkatës është i dokumentuar në listën e pajisjeve minimale (MEL);

6) çdo informacion përkatës është i dokumentuar në programin e mirëmbajtjes;

7) janë kryer vlerësime të sigurisë dhe përcaktohen treguesit e performancës për të monitoruar nivelin e sigurisë së operacionit; dhe

8) minimumet operative të aerodromit marrin parasysh aftësinë e sistemit të përdorur.

b) Operatori nuk do të kryejë operime EFVS 200 kur kryen LVO.

c) Pavarësisht pikës (a) (1), operatori mund të përdorë EVS që plotësojnë kriteret minimale për të kryer operacione EFVS200, me kusht që kjo të miratohet nga autoriteti kompetent.

CAT.OP.MPA. 315 Raportimi i orëve të fluturimit – helikopterët

Operatori duhet të vërë në dispozicion të Autoritetit të Aviacionit Civil orët e fluturimit për çdo helikopter që ka operuar gjatë vitit të mëparshëm kalendarik.

CAT.OP.MPA.320 Kategoritë e aeroplanëve

a) Kategoritë e aeroplanëve do të bazohen në shpejtësinë e treguar të pragut (V_{at}), i cili është i barabartë me shpejtësinë e paqëndrueshmërisë (V_{so}) shumëzuar me 1,3 ose 1-g (G e gravitetit) të shpejtësisë së paqëndrueshmërisë (V_{s1g}) shumëzuar me 1.23 në momentin e uljes me maksimumin e masës së certifikuar. Nëse janë dhënë të dyja shpejtësitë Vso dhe Vs1g do të përdoret rezultati më i lartë i V_{at}.

b) Duhet të përdoren kategoritë e aeroplanëve të specifikuar në tabelën e mëposhtme.

Tabela 1. Kategoritë e aeroplanëve që i korrespondojnë vlerave të V_{at}

Kategoria	**V_{AT}**
A	Më pak se 91 kt
B	Nga 91 deri 120 kt
C	Nga 121 deri 140 kt
D	Nga 141 deri 165 kt
E	Nga 166 deri 210 kt

c) Profili i uljes që duhet të merret në konsiderate duhet të specifikohet në manualin e operimeve.

d) Operatori mund të aplikojë për peshë më të vogël se pesha e uljes për përcaktimin e V_{at} nëse miratohet nga AAC-ja shqiptare. Një masë e vogël në ulje duhet të jetë një vlerë e përhershme, e pavarur nga kushtet e ndryshuara të operimeve ditore.

NËNPJESA C.
PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET E OPERIMEVE

Seksioni 1. Aeroplanët

KAPITULLI 1
KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CAT.POL.A.100 Klasat e performancës

a) Aeroplani duhet të operojë në përputhje me kërkesat e aplikuara të klasës së performancës.

b) Kur nuk mund të tregohet përputhshmëri e plotë e këtij seksioni për shkak të karakteristikave specifike të projektimit (të avionit), operatori duhet të aplikojë standardet e miratuara të performancës që garantojnë një nivel të sigurisë ekuivalente me atë të kapitullit përkatës.

CAT.POL.A.105 Të përgjithshme

a) Masa e avionit:

1) në fillim të ngritjes; ose

2) në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit, në pikën nga e cila aplikohet plani operues i ndryshuar nuk duhet të jetë më e madhe se sa masa në të cilën përmbushen kërkesat e kapitullit përkatës për fluturimin që do të ndërmerret. Duke pasur ketë gjë parasysh, mund të bëhen për reduktimet e pritshme të masës gjatë vazhdimësisë së fluturimit, si dhe për derdhjen emergjente të karburantit në ajër.

b) Të dhënat e miratuara të performancës që janë në AFM do të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me kërkesat e kapitullit të duhur, e shtuar si e domosdoshme me të dhëna të tjera siç përshkruhet në kapitullin përkatës. Operatori duhet të specifikojë të dhënat e tjera në manualin e operimeve. Kur aplikohen faktorët e përshkruar në kapitullin e duhur, duhet të merret parasysh çdo faktor operues që tashmë janë të ndërthurura me të dhënat e performancës në AFM për të shmangur aplikime të dyfishta të faktorëve.

c) Në konsideratë duhet të merret edhe konfigurimi i aeroplanit, kushtet mjedisore dhe operimi i sistemeve që mund të kenë një efekt të kundërt në performancë.

d) Operatori duhet të marrë parasysh saktësinë e grafikut kur vlerëson kërkesat e ngritjes në kapitujt e zbatueshëm.

KAPITULLI 2
PERFORMANCA E KLASIT A

CAT.POL.A.200 Të përgjithshme

a) Të dhënat e performancës të miratuara në AFM duhet të plotësohen sipas nevojës me të dhëna të tjera, nëse të dhënat e performancës në AFM të miratuar janë të pamjaftueshme në lidhje me çështje të tilla si:

1) marrja parasysh e kushteve të kundërta të pritshme operuese të tilla si për shembull ngritje dhe ulje në pista jo të pastra (të lagura, me borë etj.); dhe

2) marrja në konsideratë e fikjes së motorit në të gjitha fazat e fluturimit.

b) Për pistat me lagështi dhe të kontaminuar, duhet të përdoren të dhënat e performancës së përcaktuar në përputhje me standardet e aplikueshme në certifikimin e avionëve të mëdhenj apo ekuivalente.

c) Përdorimi i të dhënave të tjera të referuara në pikën (a) dhe kërkesave ekuivalente të referuara në pikën (b) do të specifikohen në manualin e operimeve.

CAT.POL.A.205 Ngritja

a) Masa në ngritje nuk duhet të kalojë masën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM sipas

presionit të lartësisë dhe temperaturën e ambientit në aerodromin e nisjes.

b) Kërkesat e mëposhtme duhet të plotësohen kur përcaktohet maksimumi i lejuar i masës së ngritjes:

1) Distanca e ndalimit të vrapimit nuk duhet të tejkalojë distancën e disponueshme të ndalimit të vrapimit (ASDA);

2) Distanca e ngritjes nuk do të kalojë distancën e disponueshme të ngritjes, me një distancë të brezit të butë (hapësirë pa pengesa) që nuk e kalon gjysmën e distancës së disponueshme të vrapimit të ngritjes (TORA).

3) Distanca e vrapimit të ngritjes nuk do të kalojë TORA.

4) Një vlerë e vetme e V_1 do të përdoret për refuzimin dhe vazhdimin e ngritjes; dhe

5) Në një pistë me lagështi ose jo të pastër, masa e ngritjes nuk do të kalojë atë të lejuarën për një ngritje në një piste të thatë nën të njëjta kushte.

c) Kur tregon pajtueshmëri me pikën (b), duhet të merren parasysh faktorët e mëposhtëm:

1) presioni sipas lartësisë në aerodrom;

2) temperatura e ambientit në aerodrom;

3) kushtet e sipërfaqes së pistës, gjendja dhe lloji i sipërfaqes së pistës;

4) pjerrësia e pistës në drejtimin e ngritjes;

5) jo më shumë se 50% të komponentit të erës ballore të raportuar ose jo më pak se 150% të komponentit të erës nga mbrapa të raportuar;

6) humbja, nëse ndodh, e gjatësisë së pistës për shkak të rregullimit të drejtimit të aeroplanit para ngritjes.

CAT.POL.A.210 Shmangia e pengesave në ngritje

a) Korridori i ngritjes do të përcaktohet në mënyrë të tillë që aeroplani të shmangë të gjitha pengesat para, nga një distancë vertikale prej së paku 35 ft ose nga një distancë horizontale (majtas-djathtas) prej së paku 90 m plus 0.125 × D, ku D është distanca horizontale e aeroplanit që ka përshkuar nga fundi i distancës së shkëputjes në dispozicion (TODA) ose fundi i distancës së shkëputjes nëse është planifikuar një kthesë para fundit të TODA-s. Për aeroplanë me një shtrirje krahësh me më pak se 60 m mund të përdoret një shmangie e pengesave horizontale sa gjysma e shtrirjes së krahut të aeroplanit plus 60 m, plus 0.125 x D.

b) Kur tregon pajtueshmëri me pikën (a):

1) Çështjet e mëposhtme duhet të merren parasysh:

i) masa e avionit në fillim të vrapimit në ngritje;

ii) presioni sipas lartësisë në aerodrom;

iii) temperatura e ambientit në aerodrom; dhe

iv) jo më shumë se 50% të drejtimit-shpejtësisë të raportuar të erës ballore ose jo më pak se 150% e drejtimit-shpejtësisë të raportuar të erës nga mbrapa.

2) Ndryshimet e trajektores nuk do të lejohen deri në pikën në të cilën korridori i ngritjes të arrije një lartësi të barabartë me një gjysmë gjatësi të krahëve, por jo më pak se 50 ft mbi nivelin fundor të TORA. Pas kësaj, deri në një lartësi prej 400 ft supozohet se avioni është anuar jo më shumë se 15°. Mbi lartësinë 400 ft mund të planifikohet këndi i animit më i madh se 15°, por jo më shumë se 25°.

3) Çdo pjesë e rrugës së ngritjes në të cilën avioni është anuar më shumë se 15° duhet të shmangë të gjitha pengesat përpara brenda distancës horizontale të specifikuar në (a),(b)(6) dhe (b)(7) me një distancë (lartësi) vertikale prej së paku 50 ft.

4) Operimet që kërkojnë rritjen e këndit të animit të jo më shumë se 20° ndërmjet 200 ft dhe 400 ft, ose jo më shumë se 30° mbi 400 ft, duhet të kryhen në përputhje me CAT.POL.A.240.

5) Duhet të bëhet toleranca e duhur për efektin e këndit të animit në shpejtësitë operuese dhe drejtimit të fluturimit, duke përfshirë rritjen graduale të distancës që rezultojnë nga shtimi i

shpejtësisë operuese.

6) Për rastet ku rrugëkalimi i synuar i fluturimit nuk kërkon ndryshime të drejtimit të rrugës në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

i) 300 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e lundrimit dhe marrë parasysh llogaritjen e zonës se pengesës; ose

ii) 600 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

7) Për rastet kur rruga e synuar e fluturimit kërkon ndryshime të korridorit në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

i) 600 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të lundrimit nëpërmjet llogaritjes së hapësirës së pengesave; ose

ii) 900 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

c) Operatori duhet të përcaktojë procedura emergjente për të plotësuar kërkesat e pikës (a) dhe (b), dhe të garantojë një rrugëkalim të sigurt për të evituar pengesat, për t'i mundësuar aeroplanit të përmbushë kërkesat e CAT POL.A215 ose të ulë atë (avionin) tek aerodromi i nisjes apo ai i ngritjes për në një aerodrom alternativ.

CAT.POL.A.215 Në rrugëkalim – me një motor të fikur (OEI)

a) Të dhënat e rrugëkalimit në fluturim me një motor jofunksional (OEI) të paraqitura në AFM, të përshtatshme për kushtet meteorologjike të pritshme të fluturimit, do të lejojnë demonstrimin e përputhshmërisë me paragrafin (b) ose (c) në të gjitha pikat përgjatë fluturimit. Rrugëkalimi i fluturimit do të ketë një gradient pozitiv në 1 500 ft mbi aerodromin ku supozohet të bëhet ulja pas një dështimi të motorit. Në kushte meteorologjike që kërkojnë funksionimin e sistemeve mbrojtëse kundër ngrirjes, duhet të merret parasysh efekti i përdorimit të tyre në rrugën e fluturimit.

b) Pjerrësia e rrugëkalimit të fluturimit pas ngritjes është pozitive të paktën 1 000 ft mbi të gjithë terrenin dhe pengesat përgjatë rrugës brenda një rrezeje 9,3 km (5 NM) në të dyja anët e itinerarit të synuar.

c) Trajektorja e rrugëkalimit neto të fluturimit duhet të lejojë aeroplanin të vazhdojë fluturimin nga lartësia e lundrimit në një aerodrom, ku ulja mund të kryhet në përputhje me pikën CAT.POL.A.230 ose CAT.POL.A.235, sipas rastit.Trajektorja e fluturimit në rrugëkalim duhet të qartësojë vertikalisht, me të paktën 2 000 ft, të gjitha terrenet dhe pengesat përgjatë rrugës brenda një rrezeje 9,3 km (5 NM) në secilën anë të rrugës së synuar, duke marrë parasysh elementët e mëposhtëm:

1) motori supozohet të mos funksionojë në pikën më kritike përgjatë rrugës;

2) janë marrë parasysh efektet e erërave në rrugën e fluturimit;

3) Derdhja e karburantit lejohet në një masë të nevojshme për të mbërritur në aerodromin ku aeroplani supozohet të ulet pas mosfunksionimit të motorit me rezervat e kërkuara të karburantit në përputhje me pikën CAT.OP. MPA.181, të përshtatshme për një aerodrom alternativ, nëse përdoret një procedurë e sigurt;

4) aerodromi, ku supozohet të ulet aeroplani pas mosfunksionimit të motorit, plotëson kriteret e mëposhtme:

i) janë përmbushur kërkesat e performancës për peshën e pritshme të uljes;

ii) raportet ose parashikimet e motit dhe raportet e gjendjes së pistës tregojnë se një ulje e sigurt mund të realizohet në kohën e parashikuar të uljes;

5) nëse AFM-ja nuk përmban të dhëna të rrugës së fluturimit pas ngritjes, rruga e përgjithshme e fluturimit pas ngritjes së OEI-së reduktohet me një pjerrësi prej 1,1% për aeroplanët me dy motorë, 1,4% për aeroplanët me tre motorë, dhe 1,6% për aeroplanët me katër motorë.

d) Operatori duhet të rrisë kufijtë e gjerësisë së përcaktuar në pikat (b) dhe (c) në 18,5 km (10

NM) nëse saktësia e lundrimit nuk përmbush të paktën specifikimet e lundrimit RNAV 5.

CAT.POL.A.220 Në rrugëkalim – aeroplanët me tre ose më shumë motorë, dy motorë të fikur

a) Një aeroplan që ka tre ose më shumë motorë nuk duhet të qëndrojë larg një aerodromi në të cilin janë plotësuar përkatësisht kërkesat e pikave CAT.POL.A.230 ose CAT.POL.A.235 (a) për peshën e pritshme të uljes, në çdo pikë përgjatë rrugës së parashikuar për më shumë se 90 minuta, me të gjithë motorët që funksionojnë me fuqi lundrimi ose shtytje, sipas rastit, në temperatura standarde të kushteve atmosferike, përveç nëse plotësohen pikat (b) deri (f) të kësaj pike.

b) Të dhënat e trajektores së rrugëkalimit neto të fluturimit me dy motorë jooperativë duhet të lejojnë aeroplanin të vazhdojë fluturimin, në kushtet e parashikuara meteorologjike, nga pika kur dy motorë supozohet të ndalojnë së funksionuari njëkohësisht në një aerodrom në të cilin është e mundur të ulet dhe të ndalohet plotësisht kur ndiqet procedura e parashikuar për një ulje me dy motorë jofunksionalë. Trajektorja e rrugëkalimit të e fluturimit neto është e lirë vertikalisht, me të paktën 2 000 ft, të gjitha terrenet dhe pengesat përgjatë rrugës brenda një rrezeje 9,3 km (5 NM) në secilën anë të rrugës të synuar. Në lartësi dhe në kushte meteorologjike ku nevojitet të funksionojnë sistemet e mbrojtjes ndaj ngricave, do të merret parasysh ndikimi i përdorimit të tyre në të dhënat e trajektores së rrugëkalimit neto të fluturimit pas ngritjes. Nëse saktësia e lundrimit nuk përmbush të paktën specifikimet e lundrimit RNAV 5, operatori rrit në 18,5 km (10 NM) kufirin e gjerësisë së parashikuar të përcaktuar në fjalinë e dytë.

c) Të dy motorët supozohet se dështojnë në pikën më kritike të asaj pjese të rrugës ku aeroplanët operojnë për më shumë se 90 minuta, me të gjithë motorët funksionim me fuqi lundrimi ose shtytje, sipas rastit, në temperaturën standarde të kushteve atmosferike, larg aerodromit të përmendur në pikën (a).

d) Trajektorja neto e fluturimit duhet të ketë një pjerrësi pozitive në 1 500 ft mbi aerodromin ku supozohet të bëhet ulja në rast të mosfunksionimit të dy motorëve.

e) Derdhja/shkarkimi i karburantit lejohet në përputhje me masën e nevojshme për të mbërritur tek aerodromi me rezervat e nevojshme të karburantit të përmendura në pikën (f), nëse përdoret një procedurë e sigurt.

f) Masa e parashikuar e aeroplanit në pikën ku dy motorët supozohet se dalin jashtë funksionit nuk duhet të jetë më e vogël se ajo që do të përfshinte karburantin/energjinë e mjaftueshme për të vazhduar drejt një aerodromi ku pretendohet se do të kryhet ulja, dhe të mbërrijë atje në një lartësi prej të paktën 1 500 ft (450 m) drejtpërdrejt mbi zonën e uljes, dhe më pas, të fluturojë për 15 minuta me fuqi lundrimi ose shtytëse, sipas rastit.

CAT.POL.A.225 Ulja – Aerodromi i destinuar dhe ai alternativ

a) Masa e uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) nuk duhet të tejkalojë maksimumin e masës së uljes së specifikuar për lartësinë dhe temperaturën e ambientit të pritur për kohën e përafërt të uljes në aerodromin e destinacionit dhe atë alternativ.

CAT.POL.A.230 Ulja – pistat e thata

a) Masa e uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom alternativ do të lejojë një ulje të plotë nga 50 ft mbi kufirin:

1) për aeroplanët me fuqi turbo-reaktive (turbojet), brenda 60% të distancës së uljes në dispozicion (LDA);

2) për aeroplanët me fuqi turbo-helikë, brenda 70% të LDA-së;

3) Me përjashtim të pikave (a)(1) dhe (a)(2), për aeroplanët që janë miratuar për operime me distancë uljeje të reduktuar sipas pikës CAT.POL.A.255, brenda 80% të LDA-së.b) Për operimet me afrim të pjerrët, operatori duhet të përdorë të dhënat për distancën e uljes, të faktorizuar në

përputhje me pikën (a)(1) ose (a)(2), sipas rastit, bazuar në një lartësi plani më të ulët se 60 ft, por jo më pak se 35 ft, dhe të zbatojë pikën CAT.POL.A.245.

c) Për operimet e uljes në pista të shkurtra, operatori duhet të përdorë të dhënat për distancën e uljes, të faktorizuar në përputhje me pikën (a)(1) ose (a)(2), sipas rastit, dhe zbaton pikën CAT.POL.A.250.

d) Kur përcakton peshën e uljes, operatori duhet të marrë parasysh si më poshtë:

1) jo më shumë se 50% të elementit të erës në drejtim të kundërt ose jo më pak se 150% të elementit të erës në drejtim të njëjtë

2) korrigjimet e parashikuara në AFM.

e) Për dërgimin (*despatching*) e aeroplanit, aeroplani duhet:

1) të ulet në pistën më të favorshme, në kushte standarde atmosferike;

2) të ulet në pistën që ka më shumë gjasa të caktohet, duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës, karakteristikat e trajtimit të problemeve në tokë të aeroplanit dhe kushtet e tjera si ndihmat për ulje dhe terreni.

f) Nëse operatori nuk është në gjendje të respektojë pikën (e)(2) për aerodromin e destinacionit, aeroplani dërgohet (*despatch*) vetëm nëse është caktuar një aerodrom alternativ që është në përputhje të plotë me një nga pikat e mëposhtme:

1) pikat nga (a) në (d), nëse pista është e thatë në kohën e parashikuar të mbërritjes;

2) pikat CAT.POL.A.235 nga (a) në (d), nëse pista është e lagur ose e ndotur në kohën e parashikuar të mbërritjes.

CAT.POL.A.235 Ulja – Pistat të lagura dhe të kontaminuar (me agjentë atmosferikë)

a) Kur raportet ose parashikimet përkatëse të motit, ose të dyja, tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e lagur, LDA-ja duhet të jetë një nga distancat e mëposhtme:

1) një distancë uljeje siç parashikohet në AFM për përdorim në pistat e lagura në kohën e zbritjes, por jo më pak se distanca që përcaktohet në pikën CAT.POL.A.230 (a)(1) ose (a)(2), sipas rastit;

2) nëse nuk jepet një distancë uljeje në AFM për përdorim në pistat e lagura në kohën e zbritjes, të paktën 115% të distancës së përcaktuar të uljes, siç parashikohet në përputhje me pikën CAT.POL.A.230 (a)(1) ose (a)(2), sipas rastit;

3) një distancë uljeje më e shkurtër se ajo që përcaktohet në pikën (a)(2), por jo më pak se ajo që përcaktohet në pikën CAT.POL.A.230 (a)(1) ose (a)(2), sipas rastit, nëse pista ka karakteristika specifike për përmirësimin e fërkimit dhe AFM-ja përfshin informacion specifik shtesë për distancën e uljes në atë lloj piste;

4) me përjashtim të pikave (a)(1), (a)(2) dhe (a)(3), për aeroplanët që janë miratuar për operime me distancë uljeje të reduktuar sipas pikës CAT.POL.A.255, përdoret distanca e uljes e përcaktuar në përputhje me pikën CAT.POL.A.255(b)(2)(v)(B).

b) Kur raportet ose parashikimet përkatëse të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e ndotur, LDA-ja duhet të jetë një nga distancat e mëposhtme:

1) të paktën distancë e uljes të përcaktuar në përputhje me pikën (a), ose të paktën 115% të distancës së uljes të përcaktuar në përputhje me të dhënat e miratuara të distancës së uljes në raste ndotjeje ose një distancë të barasvlershme, cilado të jetë më e madhe;

2) në pistat e përgatitura posaçërisht për stinën e dimrit mund të përdoret një distancë uljeje më e shkurtër se ajo që përcaktohet në pikën (b)(1), por jo më e shkurtër se ajo që përcaktohet në pikën (a), nëse AFM-ja përfshin informacion specifik shtesë për distancat e uljes në pista të ndotura. Kjo distancë uljeje është të paktën 115% e distancës së uljes që përcaktohet në AFM.

c) Me përjashtim të pikës (b), rritja me 15% nuk është e nevojshme të zbatohet nëse ajo është tashmë e përfshirë në të dhënat e miratuara të distancës së uljes ose është e barasvlershme me të.

d) Për pikat (a) dhe (b), kriteret e pikave CAT.POL.A.230 (b), (c) dhe (d) zbatohen në përputhje me rrethanat.

e) Për dërgimin (*despatching*) e aeroplanit, aeroplani duhet:

1) të ulet në pistën më të favorshme, në kushte standarde atmosferike;

2) të ulet në pistën që ka më shumë gjasa të caktohet, duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës, karakteristikat e trajtimit të problemeve në tokë të aeroplanit dhe kushtet e tjera si ndihmat për ulje dhe terreni.

f) Nëse operatori nuk është në gjendje të respektojë pikën (e)(1) për një aerodrom destinacioni, ku raportet ose parashikimet përkatëse të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e ndotur dhe ku ulja varet nga një element specifik i erës, aeroplani dërgohet (*despatch*) vetëm nëse caktohen dy aerodrome alternative.

g) Nëse operatori nuk është në gjendje të respektojë pikën (e)(2) për aerodromin e destinacionit, kur raportet ose parashikimet përkatëse të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e lagur ose e ndotur, aeroplani dërgohet (*despatch*) vetëm nëse është caktuar një aerodrom alternativ.

h) Për pikat (f) dhe (g), aerodromi ose aerodromet alternative të caktuar duhet të lejojnë përputhshmëri me njërën nga pikat e mëposhtme:

1) pikat CAT.POL.A.230 nga (a) në (d), nëse pista është e thatë në kohën e parashikuar të mbërritjes;

2) pikat CAT.POL.A.235 nga (a) në (d), nëse pista është e lagur ose e ndotur në kohën e parashikuar të mbërritjes.

CAT.POL.A.240 Miratimi i operimeve me rritje të këndit të animit

a) Operimet me rritje të këndit të animit (më shumë se normalja) kërkojnë miratim paraprak nga AAC-ja Shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet vijuese:

1) AFM-ja përmban të dhënat e miratuara për rritjen e kërkuar të shpejtësisë operuese dhe të dhënat që të lejojnë krijimin e vijës së fluturimit duke marrë parasysh rritjen e këndeve të animit dhe shpejtësisë;

2) Janë të disponueshme të dhënat vizuale për saktësinë e lundrimit;

3) Janë specifikuar për çdo piste, kushtet minimale të motit dhe kufizimet e erës; dhe

4) Ekuipazhi i fluturimit zotërojnë njohuri të përshtatshme të rrugëkalimit në të cilën do të fluturojnë dhe të procedurave që do të përdoren në përputhje me nënpjesën FC të pjesës ORO.

CAT.POL.A.245 Miratimi i operimeve me afrim me kënd të madh të planerimit

a) Operimet me afrim me kënd të madh që përdorin kënde planerimi me 4,5º ose më shumë, dhe me lartësi prej më pak se 60 ft, por jo më ulët se 35 ft, kërkojnë miratim paraprak nga AAC-ja Shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet vijuese:

1) Në AFM thuhet se maksimumi i këndit të miratuar të planerimit, çdo kufizim tjetër, procedurat normale ose jonormale ose të emergjencës për afrimin me kënd të madh, si dhe amendimet për të dhënat e gjatësisë së fushës, duke përdorur kriteret e afrimit me kënd të madh.

2) Për secilin aerodrom në të cilën kryhen operimet me kënd të madh të afrimit:

i) duhet të jetë i gatshëm dhe i përshtatshëm një sistem referimi ku përfshihen të paktën trajektorja e planerimit në një sistem vizual tregues të planerimit;

ii) duhet të specifikohet minimumi i motit; dhe

iii) duhet të merren në konsideratë çështjet e mëposhtme:

A) situata e pengesave (të terrenit);

B) lloji i konfigurimit të planerimit dhe të dhënat e udhëzuesve të pistës;

C) referenca minimale vizuale që kërkohet në lartësinë e vendimit (DH) dhe MDA;

D) pajisjet ajrore (radioteknike të avionit) të vlefshme;

E) kualifikimi i pilotëve dhe familjarizimi me aerodromin përkatës;

F) kufizimet dhe procedurat e AFM; dhe

G) kriteret e afrimit të humbur.

CAT.POL.A.250 Miratimi i operimeve të uljes së shkurtër

a) Operimet e uljes së shkurtër kërkojnë miratimin paraprak nga AAC-ja.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet e mëposhtme:

1) distanca e përdorur për llogaritjen e masës së lejuar të uljes mund të konsistojë në gjatësinë e përdorshme të zonës së deklaruar të sigurisë plus LDA e deklaruar;

2) AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit të aerodromit, ka përcaktuar një domosdoshmëri operacionale për interesin publik për operimin, për shkak të largësisë së aerodromit ose për shkak të kufizimeve ndërtimore që lidhen me zgjatjen e pistës;

3) distanca vertikale midis trajektores së shikimit të pilotit dhe trajektores së pjesës më të ulët të rrotave, me aeroplanin në pozicion planerimi, nuk do të kalojë 3 m;

4) RVR/VIS minimale nuk duhet të jetë më pak se 1 500 m dhe kufizimet e erës janë të specifikuara në manualin e operimeve;

5) janë specifikuar dhe përmbushur, minimumi i eksperiencës së pilotit, kërkesat e trajnimit dhe e familjarizimit për aerodromin;

6) lartësia e kalimit mbi fillimin e gjatësisë së shfrytëzueshme të zonës së deklaruar të sigurt është 50 ft;

7) përdorimi i zonës së deklaruar si e sigurt është miratuar nga AAC-ja si autoriteti kompetent i shtetit të aerodromit;

8) gjatësia e zonës së përdorshme të deklaruar si e sigurt nuk i kalon 90 m;

9) gjerësia e zonës së deklaruar si e sigurt është jo më pak se dy herë e gjerësisë së pistës ose dy herë sa gjatësia e krahut, cilado që të jetë më e madhe, duke filluar në vijën qendrore të zgjatimit të pistës;

10) zona e deklaruar e sigurt është pa pengesa apo rënie e tokës që do të rrezikonin aeroplanin në uljen me mosarritje dhe asnjë objekt i lëvizshëm nuk lejohet në zonën e deklaruar të sigurt, kur përdoret pista për ulje të shkurtër.;

11) këndi i planerimit të deklaruar si rajon i sigurt nuk i kalon 5% lart dhe as 2% poshtë në drejtim të uljes; dhe

12) kushte shtesë, nëse specifikohen nga AAC-ja shqiptar, duke marrë në konsideratë karakteristikat e tipit të aeroplanit, karakteristikat e terrenit në zonën e afrimit, mjetet naviguese shtese të gatshme për afrimin duke marrë në konsiderate anulimin e uljes dhe kalimin në rreth të dytë.

CAT.POL.A.255 Miratimi i operimeve me distancë të reduktuar të nevojshme për ulje

a) Një operator i aeroplanit mund të kryejë operime uljeje brenda 80% të distancës së disponueshme të uljes (LDA) nëse është në përputhje me kushtet e mëposhtme:

1) aeroplani ka një MOPSC prej 19 ose më pak;

2) aeroplani ka një deklaratë përshtatshmërie për distancë të reduktuar të nevojshme për ulje në AFM;

3) aeroplani përdoret në operimet e transportit ajror tregtar (CAT) jo të planifikuar në varësi të kërkesave;

4) masa e uljes së aeroplanit lejon një ulje të plotë brenda distancës së reduktuar të uljes;

5) operatori ka marrë miratimin paraprak të autoritetit kompetent.

b) Për të marrë miratimin e përmendur në pikën (a)(5), operatori ofron prova për njërën prej

rrethanave të mëposhtme:

1) që është bërë një vlerësim i rrezikut për të treguar se është arritur një nivel sigurie i barasvlershëm me atë të parashikuar në pikën CAT.POL.A.230 (a)(1) ose (2), sipas rastit;

2) që janë plotësuar kushtet e mëposhtme:

i) ndalohen procedurat për afrime të veçanta, si afrimet e pjerrëta, plane me lartësi të planifikuara mbi 60 ft ose nën 35 ft, operacione me shikueshmëri të ulët, afrime jashtë kritereve të stabilizuara të miratuara në përputhje me pikën CAT.OP.MPA.115(a);

ii) ndalohen operacionet e uljes në pista të shkurtra në përputhje me pikën CAT.POL.A.250;

iii) ndalohet ulja në pista të ndotura;

iv) është krijuar një proces i përshtatshëm trajnimi, kontrolli dhe monitorimi për ekuipazhin e fluturimit;

v) është krijuar një program për analizimin e uljes në aerodrom (ALAP) nga operatori për të garantuar që janë përmbushur kushtet e mëposhtme:

A) nuk parashikohet erë në drejtim të njëjtë në kohën e parashikuar të mbërritjes;

B) nëse parashikohet që pista të jetë e lagur në kohën e parashikuar të mbërritjes, distanca e uljes në zbritje përcaktohet në përputhje me pikën CAT.OP.MPA.303 (a) ose (b) sipas rastit, ose është 115% e distancës së uljes të përcaktuar për pistat e thata, cilado të jetë më e gjatë;

C) nuk ka parashikime për kushte ndotjeje të pistës në kohën e parashikuar të mbërritjes;

D) nuk ka parashikime për kushte të pafavorshme të motit në kohën e parashikuar të mbërritjes;

vi) të gjitha pajisjet që ndikojnë në performancën e uljes janë funksionale para fillimit të fluturimit;

vii) ekuipazhi i fluturimit përbëhet nga të paktën dy pilotë të kualifikuar dhe të trajnuar së fundmi në operacionet me distancë të reduktuar të nevojshme për ulje;

viii) në bazë të kushteve mbizotëruese të fluturimit të synuar, komandanti merr vendimin përfundimtar për të kryer operacione me distancë të reduktuar të nevojshme për ulje dhe mund të vendosë të mos e bëjë kur ai e çmon këtë për arsye sigurie;

ix) kushtet shtesë të aerodromit, nëse specifikohen nga autoriteti kompetent që ka certifikuar aerodromin, duke marrë parasysh karakteristikat orografike të zonës së afrimit, ndihmesat e mundshme për afrimin, afrimin e mohuar dhe afrimin pothuajse në ulje.

KAPITULLI 3
PERFORMANCA E KLASIT B

CAT.POL.A.300 Të përgjithshme

a) Përveç nëse është aprovuar nga autoriteti kompetent në përputhje me aneksin V (pjesa SPA), nënpjesa L – OPERIMET E AEROPLANIT ME NJË MOTOR TURBINË NATËN OSE NË IMC (SET-IMC), operatori nuk duhet të përdorë një aeroplan me një motor:

1) natën; ose

2) në kushte meteorologjike instrumentale (IMC) me përjashtim të kushteve të veçanta vizuale (VFR).

b) Operatori duhet t'i konsiderojë aeroplanët me dy motorë që nuk plotësojnë kërkesat e marrjes së lartësisë CAT.POL.A.340 si aeroplanë me një motor.

CAT.POL.A.305 Ngritja

a) Masa e ngritjes nuk duhet të kalojë masën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM për presionin sipas lartësisë dhe temperaturën e ambientit në aerodromin e nisjes.

b) Distanca e ngritjes së pa faktorizuar, e specifikuar në AFM, nuk duhet të tejkalojë:

1) kur shumëzohet me një faktor prej 1.25, distancën e disponueshme të bredhjes (TORA); ose

2) kur zona e frenimit dhe/ose brezi i butë (para pa pengesa) është i disponueshëm, si më poshtë:

i) distancën e disponueshme të bredhjes (TORA);

ii) kur shumëzohet me një faktor prej 1.15, distancën e disponueshme të ngritjes (TODA); ose

iii) kur shumëzohet me një faktor prej 1.3, distancën në bredhje të ndalimit pas uljes (ASDA).

c) Kur tregon pajtueshmëri me pikën (b), duhet të merren parasysh:

1) masa e aeroplanit në fillim të ngritjes;

2) presioni sipas lartësisë (nivelit ne) aerodrom;

3) temperatura e ambientit në aerodrom;

4) kushtet e sipërfaqes së pistës dhe lloji i saj;

5) pjerrësia e pistës në drejtim të ngritjes; dhe

6) jo më shumë se 50% e komponentit të erës ballore të raportuar ose jo më pak se 150% e komponentit të erës nga mbrapa.

CAT.POL.A.310 Hapësira (e lejuar) midis (avionit) dhe pengesave në ngritje – aeroplanë me shumë motorë

a) Trajektorja e ngritjes së aeroplanëve me dy ose më shumë motorë duhet të përcaktohet në mënyrë të tillë që një aeroplan të shmangë të gjitha pengesat nga një distancë vertikale prej së paku 50 ft, ose nga një distancë horizontale prej së paku 90 m plus 0.125 × D, ku D është distanca horizontale e përshkruar me aeroplan nga fundi i TODA ose fundi i distancës së ngritjes nëse është planifikuar një kthesë para fundit të TODA, përveç rasteve kur parashikohet si në pikat (b) dhe (c). Për aeroplanët me shtrirje të krahëve prej më pak se 60 m, mund të përdoret një shmangie hapësirë e pengesave horizontale sa gjysma e shtrirjes së krahëve plus 60 m plus 0.125 × D. Duhet të presupozohet se:

1) trajektorja e ngritjes fillon në një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqen në fund të distancës së ngritjes së kërkuar nga CAT.POL.A.305 (b) dhe përfundon në një lartësi prej 1 500 ft mbi sipërfaqe;

2) aeroplani nuk anohet para se të ketë arritur një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqen, dhe pas kësaj këndi i animit nuk i kalon 15°;

3) fikja e motorit të domosdoshëm ndodh në pikën kur të gjithë motorët janë në punë gjatë trajektores së ngritjes, dhe në momentin e mënjanimit të pengesave shikimi i tyre bëhet i pamundur;

4) gradienti i ngritjes në trajektoren e fluturimit nga 50 ft në lartësinë e supozuar të mosfunksionimit të motorit është i barabartë me mesataren e gradientit të të gjithë motorëve gjatë marrjes së lartësisë dhe kalimit në regjim ekonomik, shumëzuar me një faktor prej 0,77; dhe

5) gradienti i trajektores së ngritjes nga lartësia e arritur në përputhje pikën (a) (4), deri në fundin e ngritjes është i barabartë me gradientin e marrjes së lartësisë me një motor jofunksional sipas AFM.

b) Për rastet kur trajektorja e synuar e fluturimit nuk kërkon ndryshime anësore të rrugës në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

1) 300 m, nëse fluturimi kryhet nën kushtet që lejojnë udhëzime mbi kursin e lundrimit vizual ose nëse janë të disponueshme mjete ndihmëse tokësore të lundrimit duke mundësuar pilotin të ruaje trajektoren e synuar të fluturimit me saktësi të njëjtë ose;

2) 600 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

c) Për rastet kur trajektorja e synuar e fluturimit kërkon ndryshime në drejtim më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

1) 600 m, për fluturime nën kushte që lejojnë mbajtjen e drejtimit të lundrimit me shikim vizual; ose

2) 900 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

d) Kur tregon përputhshmëri me pikat nga (a) deri te (c), duhet të merren parasysh faktorët e mëposhtëm:

1) masa e aeroplanit në fillimin e vrapimit për ngritje;

2) presioni sipas lartësisë së aerodromit;

3) temperatura e ambientit në aerodrom; dhe

4) jo më shumë se 50% e drejtimit të erës ballore të raportuar ose jo më pak se 150% e drejtimit të erës nga mbrapa të raportuar.

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."

CAT.POL.A.315 Në rrugëkalim – aeroplanët me shumë motorë

a) Aeroplani, me motorët e mbetur në punë me fuqinë e vazhdueshme maksimale të specifikuar, në kushtet meteorologjike që parashikohen për fluturimin, dhe kur fiket një motor, duhet të jetë në gjendje që me motorët e mbetur, të vazhdojë fluturimin në ose më lart se lartësia minimale përkatëse për fluturim të sigurt e shkruar në manualin e operimeve, në lartësinë 1 000ft mbi aerodromin për të cilin arrihen kërkesat e performancës.

b) Duhet të supozohet se, në pikën e fikjes të motorit:

1) Avioni nuk fluturon në një lartësi që tejkalon atë në të cilën tempi i marrjes së lartësisë është e barabartë me 300 ft për minutë me të gjithë motorët që operojnë brenda kushteve të vazhdueshmërisë të fuqisë maksimale të specifikuar;

2) Gradienti në rrugë me një motor të fikur OEI duhet të jetë gradienti bruto i humbjes apo marrjes së lartësisë së duhur, respektivisht e shtuar ose zvogëluar me një gradient prej 0,5%.

CAT.POL.A.320 Në rrugëkalim – aeroplanë me një motor

a) Në kushtet meteorologjike që priten për fluturimin dhe në rast të fikjes së motorit, aeroplani duhet të jetë në gjendje të arrijë në atë pike në të cilin mund të bëhet një ulje e detyruar e sigurt, përveç nëse operatorit i është miratuar nga AAC-ja në përputhje me aneksin V (pjesa SPA), nënpjesa L - OPERIMET E AEROPLANIT ME NJË MOTOR ME TURBINË NATËN OSE NË IMC (SET-IMC) dhe bën përdorimin e periudhës së rrezikut.

1) avioni nuk fluturon në një lartësi që tejkalon shkallen e marrjes së lartësisë së barabartë me 300 ft për minutë, me motor që punon brenda kushteve të fuqisë së vazhdueshmërisë maksimale të specifikuar; dhe

2) gradienti në rrugëkalim është gradienti bruto i humbjes së lartësisë i shtuar nga një gradient prej 0,5%.

CAT.POL.A.325 Ulja – aerodromet e destinacionit dhe ato alternative

Pesha e uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) nuk duhet të kalojë peshën maksimale të uljes të specifikuar për lartësinë dhe temperaturën e pritshme të ambientit në kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinuar dhe atë alternativ.

CAT.POL.A.330 Ulja – pistat e thata

a) Masa e uljes së aeroplanit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom alternativ duhet të lejojë një ulje dhe ndalim të plotë nga një pikë 50 ft mbi prag brenda 70% të LDA-së.

b) Me përjashtim të pikës (a) dhe kur është përmbushur pika CAT.POL.A.355, masa e uljes së aeroplanit e përcaktuar në përputhje me pikën CAT.POL.A.105 (a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit është e tillë që të lejojë një ulje me ndalesë të plotë nga një pikë 50 ft mbi kufi brenda 80 % të LDA-së.

c) Kur përcakton masën e uljes, operatori merr parasysh sa më poshtë:

1) lartësinë në aerodrom;

2) jo më shumë se 50% të elementit të erës në drejtim të kundërt ose jo më pak se 150% të elementit të erës në drejtim të njëjtë;

3) llojin e sipërfaqes së pistës;

4) pjerrësinë e pistës në drejtim të uljes.

d) Për operimet me afrim të pjerrët, operatori duhet të përdorë të dhënat për distancën e uljes, të faktorizuara në përputhje me pikën (a), bazuar në një lartësi plani më të ulët se 60 ft, por jo më pak se 35 ft, dhe zbaton pikën CAT.POL.A.345.

e) Për operimet e uljes në pista të shkurtra, operatori përdor të dhënat për distancën e uljes, të faktorizuara në përputhje me pikën (a), dhe zbaton pikën CAT.POL.A.350.

f) Për zbritjen e aeroplanit, aeroplani duhet të kryejë njërin nga veprimet e mëposhtme:

1. ulet në pistën më të favorshme, në kushte standarde atmosferike;

2. ulet në pistën që ka më shumë gjasa të caktohet duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës, karakteristikat e trajtimit të problemeve në tokë të aeroplanit dhe kushtet e tjera si ndihmat për ulje dhe terreni.

g) Nëse operatori nuk është në gjendje të respektojë pikën (f)(2) për aerodromin e destinacionit, aeroplani duhet të dërgohet (*dispatch*) vetëm nëse është caktuar një aerodrom alternativ që është në përputhje të plotë me pikat nga (a) në (f).

CAT.POL.A.335 Ulja – pistat e lagura dhe të ndotura

a) Kur raportet ose parashikimet përkatëse të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e lagur, LDA-ja duhet të përmbushë një nga distancat e mëposhtme:

1) një distancë uljeje siç parashikohet në AFM për përdorim në pistat e lagura në kohën e zbritjes, por jo më pak se distanca që përcaktohet në pikën CAT.POL.A.330;

2) nëse nuk jepet një distancë uljeje në AFM për përdorim në pistat e lagura në kohën e zbritjes, të paktën 115% të distancës së përcaktuar të uljes, siç parashikohet në përputhje me pikën CAT.POL.A.330(a);

3) një distancë uljeje më e shkurtër se ajo që përcaktohet në pikën (a)(2), por jo më pak se ajo që përcaktohet në pikën CAT.POL.A.330(a), sipas rastit, nëse pista ka karakteristika specifike për përmirësimin e fërkimit dhe AFM-ja përfshin informacion specifik shtesë për distancën e uljes në atë lloj piste;

4) me përjashtim të pikave (a)(1), (a)(2) dhe (a)(3), për aeroplanët që janë miratuar për operime me distancë uljeje të reduktuar sipas pikës CAT.POL.A.355, përdoret distanca e uljes e përcaktuar në përputhje me pikën CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).

b) Kur raportet ose parashikimet përkatëse të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e ndotur, distanca e uljes nuk duhet të tejkalojë LDA-në. Operatori specifikon në manualin e operimeve të dhënat e distancës së uljes që do të zbatohen.**CAT.POL.A.340 Kërkesat e marrjes së lartësisë në ngritje dhe ulje**

Operatori i një aeroplani me dy motorë duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme në ngritje dhe në ulje:

a) Marrja e lartësisë në ngritje.

1) Me të gjithë motorët operues:

i) gradienti konstant i marrjes së lartësisë pas ngritjes duhet të jetë të paktën 4% me:

A) regjimin e ngritjes në çdo motor;

B) organet e uljes të hapura, përveçse nëse ato mund të mblidhen në jo më shumë se shtatë sekonda, mund të merret në konsideratë që janë të mbledhshme;

C) flatrat e krahut në pozicionin e ngritjes, dhe

D) një shpejtësi e marrjes së lartësisë jo më pak se sa më e madhja e 1.1 V_{MC} (minimumi i shpejtësisë së kontrollit në tokë ose në afërsi të saj) dhe 1,2 V_{S1} (shpejtësia e paqëndrueshmërisë ose minimumi i shpejtësisë së qëndrueshme të fluturimit në konfigurimin e uljes).

2) OEI (një motor i fikur):

i) gradienti konstant i marrjes së lartësisë duhet të jetë pozitiv i matshëm në 400 ft mbi sipërfaqen

e tokës me:

A) motor kritik i fikur dhe helikë të tij në pozicionin e rezistencës minimale;

B) motori i mbetur në regjim ngritjeje;

C) organet e uljes të mbledhura;

D) flatrat e krahut në pozicionin e ngritjes, dhe

E) një shpejtësi e marrjes së lartësisë të barabartë me atë të arritur në 50 ft;

ii) gradienti konstant i ngjitjes do të jetë jo më pak se 0,75% në një lartësi prej 1 500 ft mbi sipërfaqen e ngritjes me:

A) motor kritik i fikur dhe helikën në pozicionin e rezistencës minimale;

B) motori i mbetur në jo më shumë se regjim maksimal të vazhdueshëm;

C) rrotat e uljes të mbledhura.

D) flatrat e krahut të mbledhura.; dhe

E) një shpejtësi të ngjitjes në më pak se 1,2 V_{si}.

b) Këndi i uljes

1) Të gjithë motorët operues:

i) gradienti konstant i marrjes së lartësisë duhet të jetë të paktën 2,5% me:

A) jo më shumë se fuqia shtytëse që është e disponueshme tetë sekonda pas fillimit të lëvizjes së dorezës së gazit nga pozicioni minimal të fluturimit;

B) rrotat e uljes të hapura;

C) flatrat e krahut në pozicion ulje; dhe

D) një shpejtësi e planerimit e barabartë me V_{REF} (*referencë* shpejtësi ulje).

2) OEI (Një motor i fikur)

i) gradienti konstant i marrjes së lartësisë duhet të jetë jo më pak se 0.75% në një lartësi prej 1 500ft mbi sipërfaqen e uljes me:

A) motori kritik i fikur dhe helika e tij në pozicionin e rezistencës minimale;

B) motori i mbetur me jo më shumë se regjim maksimal të vazhdueshëm;

C) rrotat e uljes të mbledhura;

D) flatrat e krahut të mbyllura; dhe

E) një shpejtësi e marrjes së lartësisë jo më pak se 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Miratimi i operimeve me kënd afrimi të thelle

a) Operimet me kënd afrimi të thellë me kënde të planerimit 4.5° apo më shumë dhe shikim të lartësisë jo më pak se 60 ft, por jo më ulët se 35 ft, kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet e mëposhtme:

1) AFM-ja përcakton maksimumin e miratuar të këndit të planerimit të duhur, çdo kufizim tjetër, procedurat normale, jonormale ose emergjente për afrimin me kënd të madh, si dhe amendimet e të dhënave të gjatësisë së fushës, kur përdoret kriteri i afrimit me kënd të madh; dhe

2) për secilin aerodrom në të cilin kryhen operimet me afrim me kënd të madh:

i) është i disponueshëm një sistem reference i përshtatshëm i këndit të planerimit, që përfshin të paktën një sistem tregues vizual të kësaj trajektoreje;

ii) janë specifikuar minimumet e motit; dhe

iii) janë marrë parasysh pikat e mëposhtme:

A) situata e pengesave;

B) tipi i referencës së trajektores së planerimit dhe udhëzuesi i pistës;

C) referenca minimale vizuale që kërkohet në DH dhe MDA;

D) pajisjet e disponueshme të fluturimit;

E) kualifikimi i pilotit dhe familjarizimi për aerodrom të veçantë;

F) kufizimet dhe procedurat AFM; dhe

G) kriteret e kalimit në rreth të dytë.

CAT.POL.A.350 Miratimi i operimeve të uljeve me mosmbërritje

a) Operimet e uljeve me mosmbërritje kërkojnë miratim paraprak nga AAC-ja.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet e mëposhtme:

1) distanca e përdorur për llogaritjen e masës së lejuar të uljes mund të përbëhet nga gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar si e sigurt plus ADL e deklaruar;

2) përdorimi i zonës së deklaruar të sigurt miratohet nga AAC-ja si autoriteti kompetent i shtetit të aerodromit;

3) zona e deklaruar e sigurt është pa pengesa apo boshllëqe që mund të rrezikojnë një aeroplan që ulet në pistë me mosarritje dhe asnjë objekt i lëvizshëm nuk lejohet në zonën e deklaruar të sigurt, ndërkohe që pista është duke u përdorur për operimet me ulje me mosmbërritje;

4) planerimi për në zonën e deklaruar si e sigurt nuk kalon 5% pjerrësi në rritje apo 2% rënie në drejtim të uljes;

5) gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar si e sigurt nuk i kalon 90 m;

6) gjerësia e zonës së deklaruar si e sigurt është jo më pak se dy herë gjerësia e pistës, duke filluar nga qendra e vijës qendrore të pistës;

7) lartësia e kalimit mbi fillimin e gjatësisë së shfrytëzueshme të zonës së deklaruar të sigurt është jo më pak se 50 ft;

8) minimumet e motit të dhënë që janë të specifikuara për çdo pistë që do të përdoret, nuk janë më pak se sa minimumi më i madh se VFR-ja ose NPA-ja;

9) janë specifikuar dhe përmbushur, përvoja e piloteve dhe kërkesat e trajnimit dhe familjarizimit të aerodromit të veçante;

10) kushtet shtesë, nëse specifikohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, duke marrë parasysh karakteristikat e llojit të aeroplanit, karakteristikat malore në zonën e afrimit, pajisjet ndihmëse në dispozicion për afrim dhe kalim në rreth të dytë/dhe konsideratat për anulimin e uljes.

CAT.POL.A.355 Miratimi i operimeve me distancë të reduktuar të nevojshme për ulje

a) Operimet me një masë uljeje të aeroplanit që lejon një ulje me ndalesë të plotë brenda 80% të distancës së uljes në dispozicion (LDA) duhet të kenë miratimin paraprak nga autoriteti kompetent. Ky miratim merret për secilën pistë në të cilën kryhen operime me distancë të reduktuar të nevojshme për ulje.

b) Për të marrë miratimin e përmendur në pikën (a), operatori duhet të kryejë një vlerësim të rrezikut për të treguar se është arritur një nivel sigurie i barasvlershëm me atë të parashikuar në pikën CAT.POL.A.330(a) dhe se janë plotësuar të paktën kushtet e mëposhtme:

1) Shteti i aerodromit ka përcaktuar një domosdoshmëri operative interes publik për operimin, për shkak të largësisë së aerodromit ose të kufizimeve fizike që lidhen me zgjatjen e pistës;

2) janë të ndaluara operimet për ulje në pista të shkurtra në përputhje me pikën CAT.POL.A.350 dhe afrimet jashtë kritereve të afrimeve të stabilizuara të miratuara në pikën CAT.OP.MPA.115 (a);

3) ndalohet ulja në pista të ndotura;

4) është përcaktuar dhe zbatohet një procedurë specifike kontrolli për zonën e uljes në manualin e operimit (OM). Kjo procedurë përfshin udhëzimet përkatëse për afrimin pothuajse në ulje, kur nuk mund të arrihet ulja në zonën e caktuar;

5) është krijuar një program i përshtatshëm trajnimi dhe kontrolli i aerodromit për ekuipazhin e fluturimit;

6) ekuipazhi i fluturimit është i kualifikuar dhe ka përvojë kohët e fundit në operimet me distancë të reduktuar të nevojshme për ulje në aerodromin në fjalë;

7) është krijuar një program për analizimin e uljes në aerodrom (ALAP) nga operatori për të garantuar që janë përmbushur kushtet e mëposhtme:

i) nuk parashikohet erë në drejtim të njëjtë në kohën e parashikuar të mbërritjes;

ii) nëse parashikohet që pista të jetë e lagur në kohën e parashikuar të mbërritjes, distanca e uljes në zbritje përcaktohet në përputhje me pikën CAT.OP.MPA.303(c), ose është 115% e distancës së uljes të përcaktuar për pistat e thata, cilado të jetë më e gjatë;

iii) nuk ka parashikime për kushte ndotjeje të pistës në kohën e parashikuar të mbërritjes;

iv) nuk ka parashikime për kushte të pafavorshme të motit në kohën e parashikuar të mbërritjes;

8) janë përcaktuar procedurat operative për të garantuar që:

i) të gjitha pajisjet që ndikojnë në performancën dhe distancën e uljes janë funksionale para fillimit të fluturimit;

ii) pajisjet e ngadalësimit përdoren si duhet nga ekuipazhi i fluturimit;

9) janë vendosur udhëzime specifike për mirëmbajtjen dhe procedurat operative për pajisjet e ngadalësimit të aeroplanit në mënyrë që të rritet besueshmëria e këtyre sistemeve;

10) afrimi final dhe ulja kryhen vetëm në kushte meteorologjike vizuale (VMC);

11) kushtet shtesë të aerodromit, nëse specifikohen nga autoriteti kompetent që ka certifikuar aerodromin, duke marrë parasysh karakteristikat orografike të zonës së afrimit, ndihmesat e mundshme për afrimin, afrimin e mohuar dhe afrimin pothuajse në ulje.

KAPITULLI 4
PERFORMANCA E KLASIT C

CAT.POL.A.400 Ngritja

a) Masa e ngritjes nuk duhet të kalojë masën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM për presionin e lartësisë dhe temperaturës së ambientit në aerodromin e nisjes.

b) Për aeroplanët që kanë të dhëna të gjatësisë së pistës së ngritjes në AFM, që nuk përfshijnë llogaritjen për mosfunksionim motori, distanca e kërkuar nga fillimi i vrapimit të aeroplanit për ngritjen dhe marrjes së lartësisë për të arritur një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqe me të gjithë motorët që funksionojnë brenda kuadrit të kushteve të regjimit maksimal për ngritje të specifikuara, kur është shumëzuar nga njëri prej faktorëve:

1) 1,33 për aeroplanët që kanë dy motorë;

2) 1,25 për aeroplanët që kanë tre motorë; ose

3) 1,18 për aeroplanët që kanë katër motorë,

nuk duhet të tejkalojë vrapimin e përcaktuar të ngritjes (TORA) në aerodromin në të cilin do të kryhet ngritja.

c) Për aeroplanët që përmbajnë të dhëna për gjatësinë e pistës së ngritjes në AFM, që përfshijnë dhe fikjen e motorit, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme në përputhje me specifikimet e bëra në AFM:

1) distanca e ndalimit të akselerimit nuk duhet të tejkalojë ASDA;

2) distanca e ngritjes nuk duhet të kalojë distancën e mundshme të ngritjes (TODA), me një distancë të brezit të butë që s'e kalon gjysmën e TORAs;

3) vrapimi për ngritje nuk duhet të tejkalojë TORA-n;

4) një vlerë e vetme e V_1 duhet të përdoret për ndalimin ose vazhdimin e ngritjes; dhe

5) në një pistë të lagur ose të kontaminuar masa e ngritjes nuk duhet të kalojë atë të lejuar, për një ngritje në një pistë të thatë nën të njëjtat kushte.

d) Duhet të merren parasysh për sa vijon:

1) presioni i lartësisë në aerodrom;

2) temperatura e ambientit në aerodrom;

3) gjendja dhe lloji i sipërfaqes së pistës;

4) pjerrësia e pistës në drejtim të ngritjes;

5) jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës ballore ose jo më pak se 150% e komponentit të raportuar të erës nga mbrapa; dhe

6) humbja, nëse ka ndonjë, e gjatësisë së pistës për shkak të rregullimit të drejtimit të aeroplanit para ngritjes.

CAT. POL. A. 405 Hapësira e lejuar në ngritje deri te pengesat

a) Trajektorja e fluturimit të ngritjes me OEI duhet të përcaktohet e tillë që aeroplani të shmangë të gjitha pengesat nga një distancë vertikale prej të paktën 50 ft plus 0,01 × D, ose nga një distancë horizontale prej së paku 90 m plus 0.125 × D, ku D është distanca horizontale e aeroplanit që ka udhëtuar nga fundi i TODA. Për aeroplanë me një shtrirje të krahëve prej më pak se 60 m, mund të përdoret një shmangie horizontale e pengesave sa gjysma e shtrirjes së krahëve plus 60 m plus 0.125 × D.

b) Trajektorja e fluturimit të ngritjes duhet të fillojë në një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqe në fund të distancës së ngritjes siç kërkohet nga CAT. POL. A. 400 (b) ose (c), si të jetë e aplikueshme, dhe të përfundojë në një lartësi prej 1500 ft mbi sipërfaqe.

c) Kur tregohet pajtueshmëri me pikën (a), do të merren parasysh sa vijon:

1) masa e avionit në fillim të vrapimit për ngritje;

2) presioni i lartësisë në aerodrom;

3) temperatura e ambientit në aerodrom; dhe

4) jo më shumë se 50% të komponentit të raportuar të erës ballore apo jo më pak se 150% e komponentit të raportuar të erës nga mbrapa.

d) Ndryshimet në kurs nuk do të lejohen deri në atë pikë të trajektores së fluturimit të ngritjes, ku është arritur një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqe. Pas kësaj, deri te një lartësi prej 400 ft supozohet se avioni është anuar me jo më shumë se 15°. Mbi 400 ft lartësi mund të jenë të planifikuar këndet e animit më të mëdha se 15°, por jo më shumë se 25°. Tolerancë e përshtatshme duhet të bëhet për efekt të këndit të animit në shpejtësi operuese dhe trajektoret e fluturimit, duke përfshirë rritjet graduale të distancës që rezultojnë nga rritja e shpejtësisë së operimit.

e) Për rastet që nuk kërkojnë ndryshime të kursit prej më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

1) 300 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të lundrimit përmes zonës së llogaritur të pengesës;

ose

2) 600 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

f) Për rastet që kërkojnë ndryshime të drejtimit prej më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

1) 600 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të lundrimit përmes zonës së llogaritur të pengesës; ose

2) 900 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

g) Operatori duhet të përcaktojë procedura të emergjencës për të përmbushur kërkesat nga (a) deri te (f) dhe për të pasur një rrugëkalim të sigurt, duke shmangur pengesat, për t'i mundësuar aeroplanit që, ose të pajtohet me kërkesat në rrugë të CAT.POL.A.410, ose të ulët në njërin prej aerodromeve, të nisjes, apo në një aerodrom alternativ të ngritjes.

CAT. POL.A. 410 Në rrugëkalim – të gjithë motorët funksionalë

a) Në kushtet meteorologjike që priten për fluturimin, në çdo pikë të rrugëkalimit të tij ose në çdo devijim prej atij të planifikuar, aeroplani duhet të jetë në gjendje të marrjes së lartësisë prej së paku

300 ft për minutë me të gjithë motorët funksionalë brenda kushteve të fuqisë maksimale në mënyrë të vazhdueshme të specifikuar në:

1) lartësitë minimale për fluturim të sigurt në çdo fazë të fluturimit të rrugëkalimit, apo në çdo devijim prej atij të planifikuar, të përcaktuar ose të llogaritur nga informacioni që përmban manuali i operimeve për aeroplanin e dhënë; dhe

2) lartësitë minimale të nevojshme për pajtueshmëri me kushtet e përshkruara në CAT.POL.A.415 dhe 420, sipas rastit.

CAT.POL. A. 415 Në rrugëkalim – me një motor të fikur (OEI)

a) Në kushtet meteorologjike që priten për fluturim, në rast të ndonjë mosfunksionimit të një motori në çdo pikë të rrugëtimit të tij, ose në çdo devijim prej atij të planifikuar dhe me motorë të tjerë funksional brenda kushteve të fuqisë maksimale në mënyrë të vazhdueshme të specifikuar, aeroplani duhet të jetë në gjendje për të vazhduar fluturimin nga lartësia e lundrimit gjatë fluturimit horizontal në një aerodrom, ku mund të bëhet një ulje, në përputhje me CAT.POL.A.430 ose CAT.POL.A.435, sipas rastit. Aeroplani duhet të shmangë pengesat brenda 9,3 km (5 NM) të secilës anë të drejtimit të rrugëkalimit së synuar nga një interval vertikal prej të paktën:

1) 1 000 ft, kur norma e marrjes së lartësisë është zero ose më e madhe; ose

2) 2 000 ft, kur norma e marrjes së lartësisë është më pak se zero.

b) Trajektorja e fluturimit duhet të ketë një kënd pozitive marrje lartësie në një lartësi prej 450m (1 500ft) mbi aerodromin e synuar për t'u bërë ulja pas fikjes së një motori.

c) Shkalla e disponueshme e marrjes së lartësisë së avionit duhet të merret si 150 ft për minutë më pak se norma bruto e shkallës së specifikuar të marrjes së lartësisë.

d) Kufijtë e gjerësisë të parashikuar në pikën (a) rriten në 18,5 km (10 NM) nëse saktësia e lundrimit nuk plotëson të paktën specifikimet e lundrimit RNAV 5.

e) Derdhja e karburantit lejohet në një masë të nevojshme për të mbërritur në aerodromin ku aeroplani supozohet të ulet pas mosfunksionimit të motorit me rezervat e kërkuara të karburantit në përputhje me pikën CAT.OP. MPA.181, të përshtatshme për një aerodrom alternativ, nëse përdoret një procedurë e sigurt.

CAT.POL.A.420 Gjatë rrugës - aeroplanët me tre ose më shumë motorë, dy motorë jofunksionalë

a) Një aeroplan që ka tre ose më shumë motorë nuk qëndron larg një aerodromi në të cilin janë plotësuar kërkesat e pikës CAT.POL.A.430 për masën e pritshme të uljes, në çdo pikë përgjatë rrugës së parashikuar për më shumë se 90 minuta, me të gjithë motorët që funksionojnë me fuqi lundrimi ose shtytje, sipas rastit, në temperatura standarde të kushteve atmosferike, përveç nëse plotësohen pikat nga (b) në (e) të kësaj pike.

b) Rruga e fluturimit me dy motorë jooperativë duhet të lejojë që aeroplani të vazhdojë fluturimin, në kushtet e pritshme meteorologjike, duke qëndruar larg të gjitha pengesave brenda një rrezeje 9,3 km (5 NM) në të dyja anët e rrugës së synuar me një interval vertikal të të paktën 2 000 ft, në një aerodrom i cili i ka përmbushur kërkesat e performancës të zbatueshme për peshën e parashikuar të uljes.

c) Të dy motorët duhet të supozohet se dështojnë në pikën më kritike të asaj pjese të rrugës ku aeroplanët operojnë për më shumë se 90 minuta, me të gjithë motorët që funksionojnë me fuqi lundrimi ose shtytje, sipas rastit, në temperaturën standarde të kushteve atmosferike, larg aerodromit të përmendur në pikën (a).

d) Masa e parashikuar e aeroplanit në pikën ku dy motorët supozohet se dalin jashtë funksionit duhet të jetë më e vogël se ajo që do të përfshinte karburantin/energjinë e mjaftueshme për të vazhduar drejt një aerodromi ku pretendohet të kryhet ulja, dhe të mbërrijë atje në një lartësi prej të paktën 1 500 ft (450 m) drejtpërdrejt mbi zonën e uljes, dhe më pas, të fluturojë për 15 minuta me

fuqi lundrimi ose shtytëse, sipas rastit.

e) Shkalla e disponueshme e marrjes së lartësisë së aeroplanit duhet të jetë 150 ft në minutë më pak se ajo e specifikuar.

f) Kufijtë e gjerësisë (së rrugëkalimit) të parashikuar në pikën (b) duhet të rriten në 18,5 km (10 NM) nëse saktësia e lundrimit nuk plotëson të paktën specifikimet e lundrimit RNAV 5.

g) Derdhja e karburant lejohet në përputhje me masën e nevojshme për të mbërritur tek aerodromi me rezervat e nevojshme të karburantit në përputhje me pikën (d), nëse përdoret një procedurë e sigurt.

CAT.POL. A. 425 Ulja - Aerodromet e destinacionit dhe ato alternative

Masa e uljes së aeroplanit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) nuk duhet të tejkalojë masën maksimale të uljes së specifikuar në AFM për lartësi dhe, nëse llogariten në AFM, për temperaturë të ambientit të pritshme për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe aerodromin alternativ.

CAT.POL.A.430 Ulje – pistat e thata

a) Pesha e uljes së aeroplanit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe çdo aerodrom alternativ do të lejojë një ulje të plotë nga 50 ft mbi prag brenda 70% të ADL-së, duke marrë parasysh:

1) lartësinë e aerodromit (mbi nivelin e detit);

2) jo më shumë se 50% të komponentit të erës ballore ose jo më pak se 150% të komponentit të erës nga mbrapa;

3) llojin e sipërfaqes ese pistës; dhe

4) pjerrësinë e pistës në drejtim të uljes.

b) për nisjen e aeroplanit duhet të supozohet se:

1) Aeroplani do të ulet në të pistën më të favorshme në ajër të qëndrueshëm; dhe

2) Aeroplani do të ulet në pistën mundësisht të përcaktuar, duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës, karakteristikat e shërbimeve në tokë të aeroplanit dhe kushte të tjera të tilla si mjetet ndihmëse të uljes dhe të terrenit.

c) Nëse operatori nuk është në gjendje të pajtohet me pikën (b) (2) për aerodromin e destinacionit, aeroplani duhet të niset vetëm nëse është përcaktuar një aerodrom alternativ që lejon pajtueshmëri të plotë me pikat (a) dhe (b).

CAT.POL.A.435 Ulje – pista të lagura dhe të kontaminuara

a) Kur raportet ose parashikimet përkatëse të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të mbërritjes pista mund të jetë e lagur, LDA-ja duhet të përbushë një nga distancat e mëposhtme:

1) një distancë uljeje siç parashikohet në AFM për përdorim në pistat e lagura në kohën e zbritjes, por jo më pak se distanca që përcaktohet në pikën CAT.POL.A.430;

2) nëse nuk përcaktohet një distancë uljeje në AFM për përdorim në pistat e lagura në kohën e zbritjes, të paktën 115% të distancës së përcaktuar të uljes, siç parashikohet në përputhje me pikën CAT.POL.A.430.

b) Kur raportet e nevojshme të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar të mbërritjes mund të jetë e kontaminuar, distanca e uljes nuk duhet ta kalojë LDA. Operatori duhet të specifikojë në manualin e operimeve të dhënat e distancës së uljes që do të aplikohen.

Seksioni 2. Helikopterët

KAPITULLI 1
KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CAT.POL.H.100 Zbatueshmëria

a) Helikopterët duhet të operohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të klasit të performancës.

b) Helikopterët duhet të operohen në klasin 1 të performancës:

1) kur operohet për në/nga aerodromet ose zonat operimeve të vendosura në një mjedis të dendur të pafavorshëm, përveçse kur operohet për në/nga një zonë e interesit publik (IPVQ) në përputhje me CAT.POL.H.225; ose

2) kur ka një MOPSC prej më shumë se 19, përveç rastit kur operohet për në/nga një heliport (platformë helikopterësh) në klasin 2 të performancës me një miratim në përputhje me CAT.POL.H.305.

c) Vetëm nëse është përcaktuar ndryshe nga pika (b), helikopterët që kanë një MOPSC prej 19 ose më pak, por më shumë se nëntë do të operohen në klasin e performancës 1 ose 2

d) Vetëm nëse është përcaktuar ndryshe nga pika (b), helikopterët që kanë një MOPSC prej nëntë ose më pak do të operohen në klasin e performancës 1, 2 ose 3.

CAT.POL.H.105 Të Përgjithshme

a) Masa e helikopterit:

1) në fillim të ngritjes; ose

2) në rast të riplanifikimit në fluturim, në pikën nga e cila aplikohet plani operues i rishikuar i fluturimit, nuk duhet të jetë më e madhe se sa masa në të cilën mund të përmbushen kërkesat e zbatueshme të këtij seksioni për fluturimin që do të ndërmerret, duke marrë parasysh reduktimet e parashikuara në masë, për sa kohë që vazhdon fluturimi dhe derdhja e karburantit siç është parashikuar në kërkesën përkatëse.

b) Të dhënat e miratuara të performancës që janë në AFM do të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me kërkesat e këtij seksioni, të plotësuara me të dhëna të tjera të nevojshme, ashtu si përshkruhet në kërkesën përkatëse. Operatori duhet të specifikojë të dhëna të tilla të tjera në Manualin e Operimeve. Kur aplikohen faktorët e përcaktuar në këtë seksion, mund të merret parasysh cilido faktor operues tashmë të ndërthurura në të dhënat e performancës AFM për të shmangur zbatimin e dyfishtë të faktorëve.

c) Kur tregohet përputhje me kërkesat e këtij seksioni, duhet të merren parasysh parametrat e mëposhtëm:

1) masa e helikopterit;

2) konfigurimi i helikopterit;

3) kushtet mjedisore, në veçanti:

i) presioni sipas lartësisë dhe temperatura;

ii) era:

A) përveç siç parashikohet në (C), për ngritjen, trajektorja e fluturimit të ngritjes dhe kërkesat e uljes, përllogaritja për erën duhet të jetë jo më shumë se 50% e çdo komponenti të raportuar të erës së qëndrueshme ballore prej 5 kt ose më shumë;

B) kur ngritja dhe ulja me një komponent të erës nga mbrapa lejohet në AFM, dhe në të gjitha rastet për trajektore të fluturimit të ngritjes, duhet të merret parasysh jo më pak se 150% e çdo komponenti të erës nga mbrapa të raportuar, dhe

C) kur pajisjet matëse precize të erës mundësojnë matjen e saktë të shpejtësisë së erës mbi pikën e ngritjes dhe uljes, komponentët e erës me të mëdha se 50% mund të përcaktohen nga operatori, me kusht që operatori demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar se në afërsi të FATO-s dhe përmirësimi në saktësinë e pajisjeve matëse të erës garantojnë një nivel të barasvlershëm sigurie;

4) teknikat operuese; dhe

5) operimi i ndonjë sistemi që ka një efekt negativ (të kundërt) në performancë.

CAT.POL.H.110 Përllogaritja e pengesave

a) Me qëllim të plotësimit kërkesave të hapësirës deri te pengesat, një e tillë e vendosur përtej FATO, në trajektoren e fluturimit të ngritjes, apo trajektoren e fluturimit të kalimit në rreth të dytë, duhet të merret në konsideratë nëse distanca e tij anësore nga pika më e afërt në sipërfaqen nën trajektoren e fluturimit të synuar nuk është më tepër se në rastet:

1) Për operimet vizuale (VFR):

i) gjysma e gjerësisë minimale e përcaktuar në AFM - ose, kur nuk ka gjerësi të përcaktuar, "0, 75 x D", ku D është dimensioni më i madh i helikopterit kur rrotullohen helikat;

ii) plus, më të madhen se "0, 25 × D "ose "3 m";

iii) plus:

A) 0,10 × distancë DR për operime vizuale VFR për ditën; ose

B) 0,15 × distancë DR për operime vizuale VFR gjatë natës.

2) Për operimet instrumentale (IFR):

i) "1, 5 D" ose 30 m, cilido që është më i madh, plus:

A) 0,10 × distancë DR, për operime nën IFR me të dhëna të saktë të kursit;

B) 0,15 × distancë DR, për operime nën IFR me të dhëna standard të kursit; ose

C) 0,30 × DR distancë për operime nën IFR pa të dhëna të kursit.

ii) Kur merret në konsiderate trajektorja e fluturimit të afrimit të humbur, divergjenca e zonës së konsiderimit të pengesës aplikohet vetëm pas përfundimit të distancës së disponueshme të ngritjes.

3) Për operimet me fillim të ngritjes të kryer në mënyrë vizuale dhe konvertuar me IFR/IMC në një pikë të tranzicionit, kriteri i kërkuar në paragrafin (1) aplikohet deri në pikën e tranzicionit, dhe kriteri i kërkuar në paragrafin (2) aplikohet pas pikës së tranzicionit. Pika e tranzicionit nuk mund të gjendet para përfundimit të distancës së ngritjes së kërkuar për helikopterët (TODRH) që operojnë në klasën 1 të performancës apo para pikës së përcaktuar, pas ngritjes (DPATO) për helikopterë që operojnë në klasën 2 të performancës.

b) Për ngritjet që përdorin një procedurë rezervë ose tranzicioni majtas-djathtas të kalimit, për qëllime të kërkesave të lejimit të hapësirës deri te pengesa, një e tillë e vendosur në zonën rezervë të kalimit anësore do të merret në konsiderate nëse distanca e saj anësore nga pika më e afërt në sipërfaqen poshtë trajektores së fluturimit të synuar nuk është më tej se:

1) gjysma e gjerësisë minimale e përcaktuar në AFM ose, kur ka gjerësi të papërcaktuar, "0, 75 x D";

2) plus më të madhen se "0, 25 x D" ose "3 M";

3) plus:

i) për operimet sipas VFR ditën 0,10 × distanca e përshkuar nga pjesa e fundore e FATO-s; ose

ii) për operimet sipas VFR natën 0,15 × distanca e përshkuar nga pjesa e fundore e FATO-s.

c) pengesat mund të mos merren parasysh nëse ato janë vendosur përtej masës:

1) 7 × rrezja e helikës (R) për operimet ditën, në qoftë se është e sigurt se saktësia e lundrimit mund të arrihet duke iu referuar sugjerimeve vizuale të përshtatshme gjatë marrjes së lartësisë;

2) 10 × R për operimet natën, në qoftë se është e sigurt se saktësia e lundrimit mund të arrihet duke iu referuar sugjerimeve vizuale të përshtatshme gjatë marrjes së lartësisë;

3) 300 m nëse saktësia e lundrimit mund të arrihet me përdorimin e mjeteve përkatëse ndihmëse të lundrimit; ose

4) 900 m në të gjitha rastet e tjera.

KAPITULLI 2
PERFORMANCA E KLASIT 1

CAT.POL.H.200 E përgjithshme

Helikopterët që operojnë sipas performancës së klasit 1 duhet të certifikohen në kategorinë A ose në kategori ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia dhe do të pranohet nga AAC-ja.

CAT.POL.H.205 Ngritja

a) Masa e ngritjes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të ngritjes së specifikuar në AFM për procedurën që do të përdoret.

b) Masa e ngritjes duhet të jetë e tillë që:

1) të jetë e mundur që të ndërpresë ngritjen dhe të ulët në FATO në rast të përcaktimit të fikjes të motorit kritik që është e njohur në ose para pikës së marrjes së vendimit të ngritjes (TDP);

2) distanca e kërkuar e ndërprerjes së ngritjes në (RTODRH) nuk e kalon distancën e disponueshme të ndërprerjes së ngritjes (RTODAH); dhe

3) TODRH nuk e kalon distancën e disponueshme të ngritjes (TODAH).

4) Pavarësisht paragrafit (b)(3), TODRH mund të tejkalojë TODAH nëse helikopteri, me fikje të motorit kritik që përcaktohet të TDP mundet, që kur vazhdon ngritjen, të shmangë të gjitha pengesat deri në fund të TODRH me një hapësirë vertikale prej jo më pak se 10,7 m (35 ft).

c) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat (a) dhe (b), duhet të merren parasysh parametrat përkatëse të CAT.POL.H.105 (c) në aerodromin ose në bazën operuese të nisjes.

d) Kjo pjesë e ngritjes deri te përfshirja edhe TDP do të kryhet me fushëpamjen e sipërfaqes të tillë që, të kryhet ulja pas ndërprerjes së ngritjes.

e) Për ngritjen që përdoret procedura rezervë ose anësore kalimtare, me fikjen e motorit kritik që përcaktohet të ose para TDP, të gjitha pengesat në zonën rezervë kalimtare ose anësore duhet të jenë pa pengesa në një diapazon të përshtatshëm.

CAT.POL.H.210 Trajektorja e fluturimit të ngritjes

a) Nga fundi i TODRH me motor kritik të fikur të konstatuar në TDP:

1) Masa e ngritjes duhet të jetë e tillë që trajektorja e fluturimit të ngritjes të sigurojë shmangie vertikale nga të gjitha pengesat e vendosura në trajektoren e marrjes së lartësisë, prej jo më pak se 10,7 m (35 ft) për operimet sipas VFR dhe 10, 7 m (35 ft) + 0,01 × distancën DR për operimet sipas IFR. Duhet të merren parasysh vetëm pengesat e specifikuara në CAT.POL.H.110.

2) Kur bëhet një ndryshim i drejtimit prej më shumë se 15°, duhet të lejohet toleranca e duhur për efekt të këndit të animit në mënyrë që të bëhet e mundur përputhja me kërkesat e shmangies së pengesave. Kjo kthesë nuk duhet që të fillohet para se të arrijë një lartësi prej 61 m (200 ft) mbi sipërfaqen e ngritjes përveçse kur ajo është pjesë e një procedure të miratuar në AFM.

b) Kur tregohet pajtueshmëri me pikën (a), duhet të merren parasysh parametrat përkatëse të CAT.POL.H.105 (c) në aerodromin ose vendin operues të nisjes.

CAT.POL.H.215 Në rrugëkalim – motori kritik i fikur

a) Masa e helikopterit dhe trajektorja e fluturimit në të gjitha pikat përgjatë rrugëkalimit, me motor kritik të fikur dhe kushtet e pritshme meteorologjike të fluturimit, duhet të lejojë pajtueshmëri me njërën prej pikave në vijim:

1) Kur synohet që fluturimi do të kryhet në çdo kohë pa shikim të terrenit, masa e helikopterit lejon një normë të marrjes së lartësisë të paktën 50 ft/minutë me motor kritik të fikur në një lartësi prej të paktën 300 m (1000 ft), ose 600 m (2000 ft) në rajonin e terrenit malor, mbi të gjithë terrenin dhe pengesat përgjatë rrugës.

2) Kur synohet që fluturimi do të kryhet pa shikimin e sipërfaqes (tokës), trajektorja e fluturimit lejon helikopterin për të vazhduar fluturimin nga lartësia e fluturimit horizontal në një lartësi prej 300 m (1000 ft) mbi vendin e uljes ku një ulje mund të bëhet në përputhje me CAT.POL.H.220. Trajektorja e fluturimit shmang vertikalisht, prej të paktën 300 m (1000 ft) ose 600 m (2000 ft) në

zona të terrenit malor, mbi të gjithë terrenin dhe pengesat përgjatë rrugëkalimit. Mund të përdoren teknikat e humbjes së lartësisë me anë të rrëshqitjes.

3) Kur synohet që fluturimi do të kryhet në kushte meteorologjike vizuale (VMC) me sipërfaqe të dukshme, trajektorja e fluturimit lejon helikopterin për të vazhduar në fluturim horizontal në lartësinë e lundrimit prej 300 m (1000 ft) mbi një vend uljeje, ku ulja mund të bëhet në përputhje me CAT.POL.H.220, pa fluturuar në asnjë rast nën lartësinë e duhur minimale të fluturimit. Duhet të merren parasysh pengesat brenda një distancenë të dyja anët e rrugëkalimit siç specifikohet për qëllimin e përcaktimit të lartësisë minimale të fluturimit në VFR.

b) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat (a)(2) ose (a)(3):

1) motori kritik presupozohet të fiket në pikën më kritike përgjatë rrugëkalimit;

2) është marrë parasysh efekti i erërave në trajektoren e fluturimit;

3) derdhja e karburantit është planifikuar të kryhet vetëm në atë masë konstante për arritjen në aerodromin apo bazën e operimit me rezervat e karburantit të kërkuara dhe duke përdorur një procedurë të sigurt; dhe

4) derdhja e karburantit nuk planifikohet më poshtë se 1 000 ft mbi terren.

CAT.POL.H.220 Ulja

a) Masa e uljes së helikopterit në kohën e parashikuar të uljes nuk duhet të kalojë masën maksimale të specifikuar në AFM për procedurën që do të përdoret.

b) Në rast të fikjes të motorit kritik të konstatuar në çdo pikë tek ose para pikës së marrjes së vendimit të uljes (LDP), është e mundur ulja dhe ndalesa brenda FATO, ose anulimi i uljes dhe shmangia e të gjitha pengesave në trajektoren e fluturimit me një diferencë vertikale prej 10,7 m (35 ft). Duhet të merren parasysh vetëm pengesat siç specifikohet në CAT.POL.H.110.

c) Në rast të fikjes së motorit kritik të konstatuar në çdo moment në ose pas PLD, është e mundur që:

1) të shmangen të gjitha pengesat në trajektoren e afrimit; dhe

2) të bëhet ulja dhe ndalesa brenda FATO-s.

d) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat nga (a) deri te (c), duhet të merren parasysh parametrat përkatëse të CAT.POL.H.105(c) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit apo bazën e operimit, ose në çdo aerodrom alternativ nëse kërkohet.

e) Ajo pjesë e uljes nga PLD deri në prekjen e sipërfaqes së tokës do të kryhet me anë të shikimit.

CAT.POL.H.225 Operimet e helikopterit për/nga një vend i interesit publik

a) Operimet për/nga një vend i interesit publik (PIS), mund të kryhen në klasin 2 të performancës, pa vepruar në përputhje me CAT.POL.H.310 (b) ose CAT.POL.H.325 (b), me kusht që të jenë përmbushur të gjitha pikat e mëposhtme:

1) vendndodhja është krijuar si një vend me interes publik përpara 1 korrikut 2002, ose vendndodhja është krijuar si një vend me interes publik përpara datës 28 tetor 2014 dhe një shmangie nga kjo pikë e dhënë sipas nenit 6(5) i është njoftuar Komisionit dhe Agjencisë para 14 qershorit 2023;

2) madhësia e PIS apo mjedisi i pengesave nuk lejojnë pajtueshmërinë me kërkesat për operime në klasin 1 të performancës;

3) operimi është kryer me një helikopter me një MOPSC prej gjashtë ose më pak pasagjerë;

4) operatori përputhet me CAT.POL.H.305 (b), (2) dhe (b) (3);

5) masa e helikopterit nuk e kalon peshën maksimale të specifikuar në AFM për një gradient të marrjes së lartësisë prej 8% në ajër të palëvizshëm në shpejtësinë e duhur të një ngritjeje të sigurt (V_{TOSS}) me motor kritik të fikur dhe motorët e mbetur që veprojnë me një shkalle të duhur të regjimit; dhe

6) operatori ka marrë miratimin paraprak për operimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

Para se operime të tilla të ndodhin në një shtet tjetër anëtar, operatori duhet të marrë një miratim Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) procedura specifike të bazës duhet të përcaktohen në manualin e operimeve për të minimizuar periudhën gjatë së cilës mund të ketë rrezik për personat në bordin e helikopterit dhe personat në sipërfaqe në rast të fikjes së motorit gjatë ngritjes dhe uljes.

c) Manuali i Operimit duhet të përmbajë të gjitha sa vijon për çdo PIS: një diagrame ose fotografi të pajisur me shënime, duke treguar aspektet kryesore, dimensionet, mospërputhjet me kërkesat e klasit 1 të performancës, rreziqet kryesore dhe planin e emergjencës nëse ndodh një incident.

d) Operatori do të mbajë të përditësuar informacionin e dhënë në pikën (c) dhe do t'i njoftojë AAC-së çdo ndryshim në të. Kur operimet kryhen në një shtet tjetër anëtar, operatori do të njoftojë gjithashtu autoritetin e atij shteti.

KAPITULLI 3
PERFORMANCA E KLASIT 2

CAT.POL.H.300 Të përgjithshme

Helikopterët që operojnë në klasin 2 të performancës duhet të certifikohen në kategorinë A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia dhe pranohet nga AAC-ja.

CAT.POL.H.305 Operime pa një kapacitet të garantuar për ulje të detyruar të sigurt

a) Operimet pa një kapacitet të garantuar për ulje të detyruar të sigurt gjatë fazave të ngritjes dhe uljes do të bëhen vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim nga AAC-ja.

b) Për të marrë dhe për të ruajtur një miratim të tillë operatori duhet:

1) të kryejë një vlerësim të riskut, ku të specifikojë:

i) llojin e helikopterit; dhe

ii) llojin e operimeve;

2) të implementojë kushtet e mëposhtme:

i) të arrije dhe të ruaje standardin e modifikimit të helikopterit/motorit të përcaktuar nga prodhuesi;

ii) të kryejë veprimet parandaluese të mirëmbajtjes të rekomanduara nga prodhuesi i helikopterit ose motorit;

iii) të përfshijë procedurat e ngritjes dhe uljes në manualin e operimeve, ku ato aktualisht nuk ekzistojnë në AFM;

iv) të specifikojë trajnime për ekuipazhin e fluturimit; dhe

v) të sigurojë një sistem për raportimin te prodhuesi të rënies së fuqisë motorike, fikja e motorit ose rastet e fikjes së motorit; dhe

3) të implementojë dhe të përdorë një sistem të mbikëqyrjes (UMS).

CAT.POL.H.310 Ngritja

a) Masa e ngritjes nuk duhet të tejkalojë peshën maksimale të specifikuar për një normë të marrjes së lartësisë prej 150 ft/min në 300 m (1 000 ft) mbi nivelin e aerodromit apo bazën e operimit me motor kritik të fikur dhe motor/et e/të mbetur që operojnë me parametra të duhur të regjimit.

b) Për operime të tjera përveç atyre të specifikuara në CAT.POL.H.305, ngritja do të bëhet e tillë që një ulje e detyruar e sigurt të mund të kryhet deri në pikën ku është i mundur vazhdimi i sigurt i fluturimit.

c) Për operime në përputhje me CAT.POL.H.305, përveç kërkesave të pikës (a):

1) masa e ngritjes nuk duhet të tejkalojë peshën maksimale të specifikuar në AFM për një operim pezull me të gjithë motorët funksionalë i pandikuar nga efekti i tokës (AEO OGE) në ajër të palëvizshëm me të gjithë motorët që operojnë me parametrat e duhur të regjimit; ose

2) për operimet nga një platformë:

i) me një helikopter që ka një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë; ose

ii) çdo helikopter që operohet nga një platformë e vendosur në një mjedis të pafavorshëm;

masa e ngritjes duhet të marrë parasysh: procedurën, uljen e gabuar në lartësinë dhe jashtë perimetrit të platformës me motor(ë) kritik/e fikur dhe motorët e mbetur që veprojnë me parametrat e duhur të regjimit.

d) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat nga (a) deri te (c), duhet të merren parasysh parametrat përkatëse të CAT.POL.H.105 (c) në pikën e nisjes.

e) Kjo pjesë e ngritjes para se kërkesa e CAT.POL.H.315 të jetë plotësuar do të kryhet me shikimin e sipërfaqes (së tokës, platformës).

CAT.POL.H.315 Trajektorja e fluturimit të ngritjes

Nga pika e përcaktuar, pas ngritjes (DPATO) ose, si alternativë, jo më vonë se 200 ft mbi sipërfaqen e ngritjes, me motor kritik të fikur, duhet të jenë përmbushur kërkesat e CAT.POL.H.210 (a) (1), (a), (2) dhe (b).

CAT.POL.H.320 Në-rrugëkalim - motor kritik i fikur

Kërkesa e CAT.POL.H.215 duhet të përmbushen.

CAT.POL.H.325 Ulja

a) Masa e uljes në kohën e parashikuar të uljes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të specifikuar për një normë të marrjes së lartësisë prej 150 ft/min deri te 300 m (1 000 ft) mbi nivelin e aerodromit apo bazën operuese me motor kritik të fikur dhe motorin/et e mbetur që punojnë në parametra në regjimin e duhur.

b) Nëse motori kritik fiket në çdo moment në trajektoren e afrimit:

1) mund të anulohet ulja duke plotësuar kërkesat e CAT.POL.H.315; ose

2) për operime të tjera përveç atyre të specifikuara në CAT.POL.H.305, helikopteri mund të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

c) Për operime në përputhje me CAT.POL.H.305, në shtese të kërkesave të pikës (a):

1) masa e uljes nuk duhet të kalojë masën maksimale të specifikuar në AFM për një OGE AEO (varje) pezull në ajër të palëvizshëm me të gjithë motorët që operojnë në një regjim të duhur të fuqisë; ose

2) për operimet në një platformë:

i) me një helikopter që ka një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë; ose

ii) çdo helikopter i operuar në një platformë të vendosur në një mjedis të pafavorshëm, masa e uljes duhet të marrë parasysh procedurën e zvogëlimit gradual në lartësinë e platformës me motor kritik të fikur dhe të motorit(ve) të mbetur që vepron/jnë në një regjim të duhur të fuqisë.

d) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat nga (a) deri te (c), duhet të merren parasysh parametrat përkatës të CAT.POL.H.105 (c) në aerodromin e destinacionit ose ndonjë alternativ, nëse kërkohet.

e) Pjesa e uljes pas së cilës kërkesa në pikën (b)(1) nuk mund të përmbushet do të kryhet me shikimin e sipërfaqes (së uljes).

KAPITULLI 4
PERFORMANCA E KLASIT 3

CAT.POL.H.400 Të përgjithshme

a) Helikopterët që operojnë në klasën 3 të performancës duhet të certifikohen në kategorinë A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia dhe pranohet nga AAC-ja, ose në kategorinë B.

b) Operimet duhet të kryhen vetëm në një mjedis të favorshëm, me përjashtim të:

1) operimit në përputhje me CAT.POL.H.420; ose

2) për fazën e ngritjes dhe uljes, operimit në përputhje me pikën (c).

c) Nëse operatori është miratuar në përputhje me CAT.POL.H.305, operimet mund të kryhen në/nga një aerodrom ose bazë operuese që gjendet jashtë një zone të populluar dhe të pafavorshme, pa një kapacitet të garantuar për ulje të detyruar të sigurt:

1) gjatë ngritjes, para arritjes V_y (shpejtësia për normën më të mirë të marrjes së lartësisë) ose 200 ft mbi sipërfaqen e ngritjes; ose

2) gjatë uljes, nën 200 ft sipër sipërfaqes së uljes.

d) Operimet nuk duhet të kryhen:

1) në sipërfaqe pa fushëpamje;

2) natën;

3) kur tavani është më pak se 600 ft; ose

4) kur shikimi është më pak se 800 m.

CAT.POL.H.405 Ngritja

a) Masa e ngritjes duhet të jetë më e ulët se:

1) MCTOM; ose

2) Masa maksimale e ngritjes e specifikuar për një varje në efektin e tokës me të gjithë motorët që operojnë me regjim të ngritjes, ose nëse kushtet janë të tilla që një varje në efektin e tokës nuk mund të realizohet, masa e ngritjes e specifikuar për një varje me të gjithë motorët që operojnë me regjim të ngritjes.

b) Përveç siç parashikohet në CAT.POL.H.400 (b), në rast të fikjes së motorit, helikopteri duhet të jetë në gjendje të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

CAT.POL.H.410 Në rrugëkalim

a) Helikopteri duhet të jetë në gjendje, me të gjithë motorët që operojnë brenda kushteve të vazhdueshmërisë maksimale të fuqisë, për të vazhduar përgjatë rrugës së tij të synuar, apo për të planifikuar një devijim pa fluturuar te ndonjë pikë poshtë lartësisë minimale të fluturimit.

b) Përveç siç parashikohet në CAT.POL.H.420, në rast të fikjes të motorit, helikopteri duhet të jetë në gjendje të kryeje një ulje të detyruar të sigurt.

CAT.POL.H.415 Ulja

a) Masa e uljes së helikopterit në kohën e parashikuar të uljes duhet të jetë më e ulëta nga:

1) masa maksimale e certifikuar e uljes; ose

2) pesha maksimale e uljes së specifikuar për një varje në efektin e tokës, me të gjithë motorët që operojnë me fuqinë e ngritjes, ose nëse kushtet janë të tilla që një varje në efektin e tokës mund të mos realizohet, masa e uljes për një varje jashtë efektit të tokës me të gjithë motorët që operojnë me fuqi të ngritjes.

b) Përveç siç parashikohet në CAT.POL.H.400 (b), në rast të fikjes së motorit, helikopteri do të jetë në gjendje të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

CAT.POL.H.420 Operimet e helikopterit mbi një mjedis të pafavorshëm që gjendet jashtë një zone të populluar

a) Operimet mbi një zonë të papopulluar, të pafavorshme, pa një kapacitet për një ulje të detyruar të sigurt me helikopterët me motor turbine me një MOPSC prej gjashtë ose më pak pasagjerësh, duhet të kryhen vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim nga AAC-ja, pas një vlerësimi të riskut të sigurisë teknike, që kryhet nga operatori. Para se të ndodhin këto operime në një shtet tjetër anëtar, operatori duhet të marrë një miratim nga AAC-ja.

b) Për të marrë dhe për të mbajtur një miratim të tillë operatori duhet të:

1) të kryejë vetëm operimet e përmendura në pikën (a) në zonat dhe sipas kushteve të përcaktuara në miratim;

2)Qëllimisht e lënë bosh;

3) të provojë se kufizimet e helikopterit, apo konsiderata të tjera të justifikueshme, përjashtojnë përdorimin e kritereve të duhura të performancës; dhe

4) të miratohet në përputhje me pikën CAT.POL.H.305 (b).

c) Pavarësisht nga CAT.IDE.H.240, operime të tilla mund të zhvillohen pa pajisje shtesë të oksigjenit, me kusht që helikopteri nuk e kalon lartësinë 10 000 ft për një periudhë më të gjatë se 30 minuta dhe asnjëherë nuk e tejkalon presionin e lartësisë 13 000 ft.

Seksioni 3. Masa dhe balancimi

KAPITULLI 1
AVIONËT ME MOTORË

CAT.POL.MAB.100 Masa dhe balancimi, ngarkimi

a) Gjatë çdo faze të operimit, ngarkimi, masa dhe qendra e rëndesës së avionit duhet të pajtohen me kufizimet e specifikuara në AFM, ose në manualin e operimeve nëse ka më shumë kufizime.

b) Operatori duhet të përcaktojë peshën dhe qendrën e rëndesës të çfarëdo avioni duke e peshuar para hyrjes fillestare në shërbim dhe më pas në intervale prej katër vjetësh nëse përdoren masat individuale të avionëve, ose nëntë vjet, nëse përdoren masat e flotës. Efektet e akumuluara të modifikimit dhe riparimeve në masë dhe balancim duhet të llogariten dhe dokumentohen siç duhet. Avioni do të ripeshohet nëse nuk dihet me saktësi efekti i modifikimeve në masë dhe balancim.

c) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizate e miratuar e mirëmbajtjes.

d) Operatori duhet të përcaktojë masën e të gjitha pajisjeve operuese dhe anëtarëve të ekuipazhit të përfshira në masën e thatë të operimit të avionit duke peshuar ose duke përdorur masat standarde. Duhet të përcaktohet ndikimi i pozicionit të tyre në qendrën e rëndesës së avionit.

e) Operatori duhet të përcaktojë masën e ngarkesës së trafikut, ku të përfshihet çdo material balancimi, duke i peshuar aktualisht ose duke përcaktuar masën e ngarkesës së trafikut në përputhje me masat standarde të pasagjerëve dhe bagazheve.

f) Përveç masave standarde për pasagjerët dhe bagazhet e kontrolluara, operatori mund të përdorë masat standarde për objekte të tjera të ngarkesës, në qoftë se ai demonstron tek AAC-ja Shqiptar që këto objekte kanë të njëjtën masë apo kur peshat e tyre janë brenda kufijve të specifikuar.

g) Operatori duhet të përcaktojë masën e ngarkesës së karburantit duke përdorur densitetin aktual ose, nëse nuk dihet, densitetin e llogaritur në përputhje me një metodë të specifikuar në manualin e operimeve.

h) Operatori duhet të sigurojë se ngarkimi i:

1) ngarkesa e avionit të tij kryhet nën kontrollin e personelit të kualifikuar; dhe

2) trafiku i ngarkesës është konstant në përputhje me të dhënat e përdorura për llogaritjen e masës dhe balancimit të avionit.

i) Operatori duhet të përputhet me limitet strukturore shtesë të tilla si kufizimi i rezistencës së dyshemesë, ngarkesa maksimale për çdo metër lëvizje, masa maksimale për zonën e bagazheve dhe kufirin maksimal të ndenjëseve. Për helikopterët, përveç kësaj, operatori duhet të marrë parasysh ndryshimet e ngarkesës në fluturim.

j) Operatori duhet të specifikojë, në manualin e operimeve, parimet dhe metodat e përfshira në ngarkimin dhe në sistemin e masës dhe balancimit që plotësojnë kërkesat të cilat përmbahen në pikat nga (a) deri tek (i). Ky sistem duhet të mbulojë të gjitha llojet e operimeve të synuara.

CAT.POL.MAB.105 Të dhënat e masës dhe balancimit dhe dokumentacioni

a) Operatori duhet të përcaktojë të dhënat e masës dhe balancimit dhe të bëjë dokumentacionin paraprak të masës dhe balancimit për secilin fluturim duke specifikuar ngarkesën dhe shpërndarjen e saj. Dokumentacioni i masës dhe balancimit do t'i mundësojë komandantit të përcaktojë se ngarkesa dhe shpërndarja e saj është e tillë që nuk tejkalon kufijtë e përcaktuara të masës dhe balancimit. Dokumentacioni i masës së balancës duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1) regjistrimin dhe tipin e avionit;

2) identifikimin e fluturimit, numrin dhe datën;

3) emrin e komandantit;

4) emrin e personit i cili ka përgatitur dokumentin;

5) masën e thate operuese dhe qendrën e rëndesës përkatëse të avionit, ku:

i) për aeroplanët e klasit B të performancës dhe për helikopterët, mund të mos jetë i nevojshëm pozicioni i qendrës së rëndesës në dokumentacionin e peshës dhe balancimit në qoftë se, për shembull, shpërndarja e ngarkesës është në përputhje me një tabelë të parallogaritur të balancimit ose në qoftë se mund të tregohet se për operimet e planifikuara mund të sigurohet një balancim i saktë, pavarësisht ngarkesës së vërtetë;

6) Masën e karburantit të ngritjes dhe masën e karburantit të udhëtimit;

7) Masat e tjera të konsumueshme përveç karburantit, nëse aplikohet;

8) Komponentët e ngarkesës duke përfshirë pasagjerët, bagazhet, mallrat dhe balastet;

9) Masën e ngritjes, e uljes dhe masën pa karburant;

10) Pozicionet e aplikueshme të qendrës së rëndesës së avionit; dhe

11) Vlerat kufizuese të masës dhe qendrës së rëndesës.

Informacioni i mësipërm duhet të jetë i disponueshëm në dokumentet e planit të fluturimit ose në sistemet e peshës dhe balancimit. Një pjesë e këtij informacioni mund të jetë i përfshirë në dokumente të tjera të gatshme për t'u vënë në dispozicion për përdorim.

b) Kur të dhënat dhe dokumentacioni i masës dhe bilancit gjenerohen nga një sistem i kompjuterizuar i masës dhe balancës, operatori duhet të:

1) verifikojë integritetin e të dhënave të dala për të siguruar që të dhënat janë brenda kufizimeve të AFM; dhe

2) specifikojë udhëzimet dhe procedurat për përdorimin e saj në manualin e saj të operimeve.

c) Personi që mbikëqyr ngarkimin e avionit duhet konfirmojë me nënshkrim ose me një mënyrë ekuivalente, se ngarkesa dhe shpërndarja e saj janë në përputhje me dokumentimin e masës dhe balancimit të dorëzuar te komandanti. Komandanti duhet të tregojë pranimin e tij/saj duke e nënshkruar me shkrim ose me një mënyrë ekuivalente.

d) Operatori duhet të specifikojë procedurat për ndryshimet e minutës së fundit për ngarkesën për të siguruar që:

1) çdo ndryshim i minutës së fundit pas kompletimit të dokumentacionit të masës dhe balancimit është sjellë në vëmendjen e komandantit dhe ka hyrë në dokumentet e planit të fluturimit që përmban dokumentacioni i masës dhe balancimit;

2) maksimumi i ndryshimeve të minutës së fundit lejohet në numrin e pasagjerëve ose ngarkesën e mbajtur të specifikuar; dhe

3) nëse tejkalohet ky numër maksimal, përgatitet dokumentacion i ri për masën dhe balancimin.

NËNPJESA D.
INSTRUMENTET, TË DHËNAT, PAJISJET

Seksioni 1.
Aeroplanët

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

a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë miratohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore, përveç pikat e mëposhtme:

1) siguresa rezervë;
2) dritat e pavarura portative;
3) një mjet që mat kohë të saktë;
4) mbajtëse hartash;
5) kuti të ndihmës së parë;
6) çantë mjekësore emergjente;
7) megafona;
8) pajisjet e mbijetesës dhe sinjalizimit;
9) spirance deti dhe pajisjet për ankorim; dhe
10) pajisjet e shtrëngimit të rripave të fëmijëve.

b) Instrumentet dhe pajisjet që nuk janë përfshirë në këtë aneks (Pjesa-CAT) si dhe çdo pajisje tjetër që nuk është parashikuar në këtë rregullore, por bartet në një fluturim, duhet të përputhen me kërkesat e mëposhtme::

1) informacioni i marrë nga këto instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të përmbushur kriteret e shtojcës II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që transpozon rregulloren evropiane (EU) nr. 1139/2018 apo pikave CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 dhe CAT.IDE.A.345 të këtij aneksi; dhe

2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të kenë ndikim mbi vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në raste avarie apo keqfunksionimi.

c) Nëse pajisja duhet të përdoret nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit në pozicionin e tij/saj të punës gjatë fluturimit, do të jetë lehtësisht i përdorshëm nga ai pozicion. Kur një artikull i vetëm i një pajisjeje kërkohet të operohet nga më shumë se një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, duhet të instalohet në mënyrë që pajisja të mund të përdoret lehtësisht nga çdo pozicion në të cilin kërkohet që pajisja të operohet.

d) Ato instrumente që përdoren nga çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të jenë të rregulluara në mënyrë që të lejojnë anëtarin e ekuipazhit të fluturimit që t'i shohë të dhënat lehtësisht nga stacioni i tij/saj, me lëvizje praktike minimale të mundshëm nga pozicioni i vijës së shikimit që ai/ajo normalisht sheh përpara përgjatë vijës së fluturimit.

e) Të gjitha pajisjet e nevojshme emergjente duhet të jenë lehtësisht të përdorshme për përdorim të menjëhershëm.

CAT.IDE.A.105 Minimumi i pajisjeve për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumente, pjesët dhe pajisjet ose funksionet e kërkuara të aeroplanit për fluturimin e synuar janë jofunksionale dhe mungojnë, përveçse kur:

a) aeroplani operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL) të operatorit;

b) operatori është miratuar nga AAC-ja për të operuar aeroplanin brenda kufizimeve të listës minimale të pajisjeve nga prodhuesi (MMEL) sipas pikës ORO.MLR.105(j) të aneksit III.

CAT.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezervë

a) Aeroplanët duhet të pajisen me siguresa elektrike rezervë, të klasifikimeve të kërkuara për mbrojtjen e plotë të qarkut, për zëvendësimin e atyre siguresave që lejohen të zëvendësohen në fluturim.

b) Numri i siguresave rezervë që kërkohen për t'u mbajtur duhet të jetë më i lartë, se:

1) 10% e numrit të rezervave të secilit klasifikim;

2) tri rezerva për secilin klasifikim.

CAT.IDE.A.115 Dritat e operimit

a) Aeroplanët që operojnë gjatë ditës duhet të pajisen me:

1) një sistem dritash të mënjanimit të përplasjes;

2) drita të furnizuara nga sistemi elektrik i aeroplanit për të garantuar ndriçimin e duhur të gjitha instrumenteve dhe pajisjeve kryesore të operimit të sigurt të aeroplanit;

1) drita të furnizuara nga sistemi elektrik i aeroplanit për të garantuar ndriçim në të gjitha kabinat e pasagjerëve;

2) një dritë të lëvizshme të pavarur për secilin anëtar ekuipazhi të kërkuar e gatshme për t'u përdorur nga ata kur ulen në vendin e caktuar.

b) Aeroplanët që operojnë gjatë natës krahas kësaj duhet të pajisjen me:

1) drita lundrimi/pozicionimi;

2) dy drita të uljes ose një drite e vetme që ka dy filamente të ndara;

3) ndriçimin për t'u përputhur me rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det nëse aeroplani operon si hidroplan.

CAT.IDE.A.120 Pajisjet për të pastruar xhamin e përparmë

Aeroplanët me një peshë maksimale (MCTOM) më shumë se 5700 kg duhet të pajisjen në vendin e secilit pilot me një pajisje për të mbajtur të pastër xhamin e përparmë gjatë reshjeve.

CAT.IDE.A.125 Operimet vizuale (VFR) gjatë ditës- instrumentet e fluturimit dhe të lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

a) Aeroplanët që operojnë ditën sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të disponueshme në dërrasën e instrumenteve të pilotit:

1) Mjetet matëse dhe treguese:

i) busull magnetike;

ii) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

iii) lartësia barometrike;

iv) treguesi i shpejtësisë;

v) shpejtësia vertikale;

vi) treguesi i kthesave dhe rrëshqitjes;

vii) pozicioni (aviohorizonti);

viii) drejtimi (magnetik);

ix) temperatura e jashtme e ajrit;

x) numri *Mach* kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e këtij numri.

2) Një mjet për të treguar kur ushqimi elektrik nuk është i përshtatshëm për instrumentet e fluturimit të kërkuar.

b) Kur kërkohen dy pilotë për operimin, duhet të jenë në dispozicion për pilotin e dytë, pajisjet shtesë treguese si më poshtë:

1) Lartësia barometrike;

2) Shpejtësia instrumentale sipas rrymave të ajrit;

3) Shpejtësia vertikale;

4) Treguesi i kthesave dhe rrëshqitjes;

5) Pozicioni në hapësirë;

6) Drejtimi (magnetik)

c) Një mjet për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit të treguesit të shpejtësisë gjatë kondensimit ose ngrirjes dhe kjo duhet të jetë e vlefshme për:

1) aeroplanët me një peshë maksimale (MCTOM) më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë;

2) aeroplanët e lëshuar për herë të parë me një CVA (certifikatë të vlefshmërisë ajrore) individuale në ose pas 1 prill 1999.

d) Aeroplanët me një motor që i është lëshuar për herë të parë një CVA individuale para 22 maj 1995, janë të përjashtuara nga kërkesat e (a)(1)(vi),(a)(1)(vii),(a)(1)(viii) dhe (a)(1)(ix) nëse për përputhshmëri do të kërkojnë rimodelim shtesë të pajisjeve (të reja).

CAT.IDE.A.130 Operimet instrumentale (IFR) ose natën – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

Aeroplanët që operojnë në kushte vizuale VFR natën ose instrumentale IFR duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të disponueshme nga pozicioni i pilotit:

a) Pajisje matëse dhe treguese:

1) busull magnetike;

2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

3) shpejtësimatës;

4) shpejtësia vertikale;

5) treguesi i kthesave dhe rrëshqitjes, ose në rastin e avionëve të pajisura me mjet për matjen e pozicionit të avionit dhe rrëshqitjen e shfaqur;

6) lartësia;

7) drejtimi magnetik i stabilizuar;

8) temperatura e jashtme e ajrit;

9) numri "M" kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termat e numri "M".

b) Dy pajisje për matjen dhe treguesin e lartësisë barometrike.

c) Një mjet për të treguar kur furnizimi i nevojshëm i energjisë me instrumentet e kërkuara të fluturimit nuk është i duhuri/i saktë.

d) Një mjet për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve të sinjalizimit të shpejtësisë ajrore të kërkuar në (a) (3) dhe (h) (2) për shkak të kondensimit ose ngrirjes.

e) Një pajisje për të njoftuar ekuipazhin fluturues në lidhje me dështimin e pajisjeve për aeroplanët të kërkuar në pikën (d):

1) e lëshuar me një CVA individuale në ose pas 1 prill 1998;

2) e lëshuar me një CVA individuale para 1 prill 1998 me një MCTOM më shumë se 5700 kg, dhe me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.

f) Përveç aeroplanëve me helika me një MCTOM 5700 kg ose më pak, duhen dy sisteme të pavarura të presionit statik.

g) Një sistem presioni statik dhe një burim alternativ i presionit statik për aeroplanët me helika me një MCTOM 5700 kg ose më pak.

h) Kurdo që dy pilotë të kërkohen për operimin, një mjet më vete i shfaqjes së të dhënave për pilotin e dytë:

1) lartësia barometrike;

2) shpejtësia e treguar sipas rrymave të ajrit;

3) shpejtësia vertikale;

4) treguesi i kthesave dhe rrëshqitjes;

5) lartësia;

6) drejtimi magnetik i stabilizuar.

i) Për avionët me një MCTOM 5700 kg më shumë ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, një pajisje ndihmëse për matjen dhe treguesin e pozicionit të qëndrueshëm nga pozicioni i të dy pilotëve, që:

1) ushqehet (me rrymë elektrike) vazhdimisht gjatë operimeve normale, edhe pas një dështimi total të sistemit kryesor elektrik, dhe mundëson një burim të pavarur nga ky sistem;

2) siguron operime të besueshme për një minimum prej 30 minutash pas dështimit total të sistemit kryesor elektrik, duke marrë në konsideratë ngarkesat e tjera në furnizimin emergjent të energjisë dhe procedurat operuese;

3) operon në mënyrë të pavarur nga çdo pajisje e matjes së tregimit të pozicionit;

4) vihet në funksion automatikisht pas dështimit total të sistemit kryesor elektrik;

5) është e ndriçuar siç duhet gjatë fazave të operimit, përveç aeroplanëve me një MCTOM 5700 kg ose më pak, të regjistruara në Republikën e Shqipërisë që prej 1 prill 1995 dhe të pajisura me një tregues të pozicionit në gatishmëri në panelin e majtë të instrumenteve;

6) është lehtësisht e evidentueshme nga ekuipazhi fluturues kur treguesi i pozicionit është duke funksionuar me tensionin emergjent.

7) kur treguesi i pozicionit në gatishmëri e ka vete furnizimin e energjisë, ka një tregim shoqërues, ose në vetë atë ose në panelin e instrumenteve, që ky furnizim është në operim;

j) Mbajtësi i hartave në një pozicion të lexueshëm të tyre që mund të ndriçohet në operimet natën.

CAT.IDE.A.135 Pajisjet shtese për operimet sipas (IFR) me një pilot

Aeroplanët që operojnë me rregullat e fluturimit instrumental (IFR) me një pilot duhet të pajisen me një autopilot të paktën për funksionet e ruajtjes së lartësisë dhe drejtimit.

CAT.IDE.A.140 Sistemi paralajmërues i lartësisë

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një sistem paralajmërues për lartësinë:

1) aeroplanët me motor me turbinë me një MCTOM më shumë se 5700 kg ose që kanë një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë;

2) aeroplanët me motor turbo-reaktiv.

b) Sistemi paralajmërues i lartësisë duhet të jetë në gjendje:

1) të lajmërojë ekuipazhin fluturues kur afron në një lartësi të përcaktuar;

2) të lajmërojë ekuipazhin fluturues me të paktën një sinjal akustik, kur devijon nga një lartësi e përzgjedhur.

c) Pavarësisht pikës (a), aeroplanët me një MCTOM 5700 kg ose më pak, që kanë një MOPSC më shumë së nëntë pasagjerë, me një CVA individuale të lëshuar për herë të parë, para 1 prill 1972 dhe tashmë të regjistruar në RSH ose në një nga shtetet anëtarë më 1 prill 1995 janë të përjashtuar nga kërkesa për të qenë të pajisur me një sistem paralajmërues të lartësisë.

CAT.IDE.A.150 Sistemi paralajmërues i afrimit me terrenin (TAËS)

a) Aeroplanët me motor me turbinë që kanë një MCTOM më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me një TAWS që përmbush kërkesat e pajisjeve të klasit A siç specifikohet në një standard të pranueshëm.

b) Aeroplanët me motor reciprokë me një MCTOM më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me një TAWS që përmbush kërkesat për pajisjet e klasit B siç specifikohet një standard të pranueshëm.

c) Aeroplanë me turbinë, për të cilat certifikata individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA) është lëshuar për herë të parë pas 1 janarit 2019 dhe që ka një MCTOM prej 5 700 kg ose më pak dhe një MOPSC-je nga gjashtë deri në nëntë duhet të pajiset me një TAWS që plotëson kërkesat për pajisjet e tipit B, siç përcaktohet në një standard të pranueshëm.

CAT.IDE.A.155 Sistemi i shmangies së përplasjeve në ajër (ACAS)

Përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga rregullorja mbi "Kërkesat e përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat e operimit për shmangien e përplasjeve ajrore, aeroplanët me motorë me turbinë me një MCTOM më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë duhet të pajisen me ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Pajisjet e zbulimit të motit në ajër

Avionët e mëposhtëm duhet të kenë pajisje zbulimi për motin në ajër kur operojnë gjatë natës ose në Kushte Vizuale Meteorologjike (IMC) në zonat me stuhi ose kushte të tjera të rrezikshme të motit gjatë rrugëkalimit, të konsideruara si të zbulueshme nga pajisja treguese e motit në ajër:

a) aeroplanët e hermetizuar;

b) aeroplanët e pahermetizuar; me një MCTOM më shumë se 5700 kg;

c) aeroplanët e pahermetizuar; me një MOPSC më shumë së nëntë pasagjerë.

CAT.IDE.A.165 Pajisjet shtesë për operimet në kushtet e ngrirjes gjatë natës

a) Aeroplanët që operojnë në kushte aktuale ose parashikohen ngrica gjatë natës duhet të pajisen me një pajisje për të ndriçuar ose për të treguar formimin e akullit.

b) Mjetet për të ndriçuar formimin e akullit nuk duhet të shkaktojnë shkëlqim ose reflektim që mund të vështirësojë kryerjen e detyrave nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.A.170 Sistemi telefonik i brendshëm i ekuipazhit fluturues.

Aeroplanët që operojnë me më shumë se një anëtar të ekuipazhit fluturues duhet të pajisen me një sistem telefonik të brendshëm të këtij ekuipazhi, që të përfshijë kufje dhe mikrofona për përdorim nga ana e tyre.

CAT.IDE.A.175 Sistemi telefonik i brendshëm i anëtarëve të kabinës

Aeroplanët me një MCTOM më shumë se 15000 kg ose i një MOPSC më shumë se 19 (pasagjerë) duhet të pajisen me një sistem telefonik të brendshëm të anëtarëve të kabinës, përveç aeroplanëve të lëshuar fillimisht me leje CVA individuale para 1 prill 1965 dhe të riregjistruar tashmë në RSH apo në një shtet anëtar në 1 prill 1995.

CAT.IDE.A.180 Sistemi i adresimit publik

Aeroplanët me një MOSPC më shumë se 19 pasagjerë duhet të pajisen me një sistem të adresimit publik, përjashtuar aeroplanët e lëshuar fillimisht me një CVA individuale përpara 1 prillit 1965 dhe që janë regjistruar në Republikën e Shqipërisë para 1 prillit 1995.

CAT.IDE.A.185 Regjistruesi i zërit të kabinës së pilotimit

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një regjistrues të zërit të kabinës së pilotimit (CVR):

1) aeroplanët me një MCTOM më shumë se 5700 kg;

2) aeroplanët me turbinë me shumë motorë me një MCTOM 5700 kg ose më pak, me një MOPSC më shumë së nëntë pasagjerë dhe e lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas 1 janarit 1990

b) Deri më datën 31 dhjetor 2018, RZK-ja duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën:

1) 2 orëve pararendëse në rastin e aeroplanëve të referuar në germën (a) pika (1), kur CofA individuale është lëshuar më ose pas datës 1 prill 1998;

2) 30 minutave pararendëse për aeroplanët e referuar në germën (a) pika (1) kur CofA individuale është lëshuar para datës 1 prill 1998; ose

3) 30 minutave pararendëse, në rastin e aeroplanëve të referuar në germën (a) pika (2).

c) Jo më vonë se 1 janar 2019, RZK-ja duhet të jetë në gjendje për të nxjerrë të dhënat e regjistruara së paku gjatë:

1) 25 orëve pararendëse për aeroplanët me një MCTOM prej më shumë se 27.000 kg dhe me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 janar 2022; ose

2) 2 orëve pararendëse në të gjitha rastet e tjera.

d) Jo më vonë se 1 janar 2019, RZK-ja duhet të regjistrojë në mjete të tjera përveç kasetave magnetike ose shiritave magnetikë.

e) RZK-ja duhet të regjistrojë, duke iu referuar një intervali 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 të fluturimit që përdorin sistemin telefonik të brendshëm dhe sistemin e adresimit publik, nëse është i instaluar;

3) ambientin e zërave të kabinës së ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë pa ndërprerje:

i) sinjalet audio të pranuara nga çdo mikrofon normal ose mikrofon i maskës (oksigjenit) në përdorim për aeroplanët me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë në ose pas datës 1 prill 1998,;

ii) sinjalet audio të pranuara nga çdo mikrofon normal ose mikrofon i maskës (oksigjenit) nëse është praktikisht e mundur për aeroplanët e referuar germën (a) pika (2) dhe me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë para datës 1 prill 1998;

4) sinjalet zanore ose audio që identifikojnë pajisje ndihmëse lundrimi ose afrimi të vendosura në kufje ose altoparlantë.

f) RZK-ja duhet të fillojë të regjistrojë të dhënat përpara se aeroplani të lëvizë me motorët e tij dhe duhet të vazhdojë t'i regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit kur aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë me motorët e tij. Përveç kësaj, në rastin e aeroplanëve me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 prill 1998, RZK-ja duhet që, në mënyrë automatike, të fillojë të regjistrojë përpara se aeroplani të lëvizë me motorin e tij dhe të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit kur aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë me motorin e tij.

g) Krahas germës (f), në varësi të pranisë së tensionit elektrik, RZK-ja duhet 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 menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit në rastin e:

1) aeroplanëve të referuar në germën (a) të pikës (1) dhe me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 prill 1998; ose

2) aeroplanëve të referuar në germën (a) të pikës (2).

h) Nëse RZK-ja nuk shkëputet (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të mundësuar gjetjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 16 qershori 2018, kjo pajisje duhet të ketë një kohë transmetimi minimale nënujore prej 90 ditësh. Nëse RZK-ja nuk shkëputet (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

i) Aeroplanët me MCTOM mbi 27 000 kg dhe që u është lëshuar fillimisht një CofA individuale nga data 5 shtator 2022, pajisen me një burim alternativ energjie, në të cilën CVR-ja dhe mikrofonat e montuar në zonën e kabinës së pilotit ndizen automatikisht në rast se ndërpriten të gjitha burimet e tjera me energji të CVR-së.

CAT.IDE.A.190 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një regjistrues të të dhënave të fluturimit (FDR) që përdorin një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe të cilët kanë një metodë të gatshme të marrjes së të dhënave nga regjistrimet qendrore:

1) aeroplanët me një MCTOM më shumë se 5700 kg dhe një CVA individuale të lëshuar fillimisht në ose pas 1 qershorit 1990;

2) aeroplanët me motor me turbinë me një MCTOM më shumë se 5700 kg dhe të lëshuar fillimisht me CVA individuale para 1 qershorit 1990;

3) aeroplanët me shumë motorë me turbinë me një MCTOM 5700 kg ose më pak, me një MOSPC më shumë se nëntë pasagjerë, dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1998.

b) FDR-ja, duhet të regjistrojë:

1) kohën, lartësinë, shpejtësinë, nxitimin normal dhe drejtimin dhe të jetë në gjendje të nxjerrë ruajtjen e të dhënave për të paktën 25 orët e mëparshme për aeroplanët referuar në pikën (a)(2) me një MCTOM më pak se 27000 kg;

2) parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit dhe konfigurimin e forcës ngritëse dhe pajisjeve të rezistencës së ajrit, si dhe të jetë në gjendje të nxjerre të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(1) me një MCTOM më pak se 27 000 kg dhe të lëshuar fillimisht një CVA individuale para 1 janarit 2016;

3) parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit, konfigurimin dhe operimin, si dhe të jetë në gjendje të nxjerre të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(2) me një MCTOM më pak se 27 000 kg dhe të lëshuar fillimisht një CVA individuale para 1 janarit 2016;

4) parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit dhe konfigurimin e pajisjeve të tërheqjes dhe ngritjes, si dhe të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 10 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(3) dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale para 1 janarit 2016;

5) parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit, konfigurimin dhe operimin, si dhe të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(1) dhe (a)(3) dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale pas 1 janarit 2016;

c) Të dhënat duhet të merren nga burimet e aeroplanit të cilat mundësojnë përputhshmërinë e saktë me informacionin që i tregohet (në dërrasën e instrumenteve) ekuipazhit të fluturimit.

d) FDR-ja duhet të fillojë regjistrimin e të dhënave përpara se aeroplani të jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij dhe duhet të ndalojë pasi aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij. Përveç kësaj, në rastin e aeroplanëve të lëshuar me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1998, FDR-ja duhet të fillojë automatikisht regjistrimin e të dhënave para se aeroplani të jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij dhe duhet të ndalojë automatikisht pasi aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij.

e) Nëse RDF-ja nuk del nga avioni, ai duhet të ketë një pajisje për të mundësuar vendndodhjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 16 qershori 2018, kjo pajisje duhet të ketë një kohë transmetimi minimale nënujore prej 90 ditësh. Nëse RDF-ja ka dale nga avioni, ai duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

CAT.IDE.A.191 Regjistrues i fluturimit me peshë të lehtë

a) Aeroplanët me turbina me MCTOM prej 2 250 kg ose më shumë dhe aeroplanët me MOPSC me mbi 9 vende pasagjerësh, duhet të pajisen me regjistrues fluturimi nëse plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. nuk janë brenda objektit të pikës CAT.IDE.A.190 (a);

2. u është lëshuar fillimisht një CofA individuale nga data 5 shtator 2022.

b) Përmes të dhënave të fluturimit ose imazheve, regjistruesi i fluturimit duhet të regjistrojë informacione të mjaftueshme për të përcaktuar rrugën e fluturimit dhe shpejtësinë e avionit.

c) Regjistruesi i fluturimit duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e fluturimit dhe imazhet e regjistruara për të paktën 5 orët e fundit.

d) Regjistruesi i fluturimit duhet të fillojë të regjistrojë automatikisht përpara se aeroplani të jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e tij dhe ndalon automatikisht regjistrimin pasi aeroplani nuk është më i aftë të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse regjistruesi i fluturimit regjistron imazhe ose audio nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, atëherë ofrohet një funksion i cili mund të operohet nga komandanti që modifikon regjistrimet e

imazheve dhe audiove të bëra përpara përdorimit të këtij funksioni, në mënyrë që ato regjistrime të mos aksesohen duke përdorur teknikat normale të riprodhimit ose kopjimit.

CAT.IDE.A.195 Regjistrimi i lidhjes së të dhënave

a) Aeroplanët që u është lëshuar fillimisht një CVA individuale në ose pas 8 prillit 2014 që kanë kapacitetin të operojnë komunikimin me lidhjen e të dhënave të cilat janë të nevojshme për t'u pajisur me një CVR, duhet të ruhen në një regjistrues, kur aplikohen:

1) Mesazhet komunikuese të lidhjes së të dhënave që jepen dhe merren në avion me ATS përfshirë mesazhet që zbatohen për aplikimet e mëposhtme:

i) lidhja fillestare e të dhënave;

ii) komunikimi pilot-kontrollor;

iii) adresimi i zbulimit;

iv) informacioni i fluturimit;

v) aq sa të jetë praktike, njoftimi i zbulimit të aeroplanëve, duke marrë parasysh strukturën e sistemit;

vi) aq sa të jetë praktike, duke marrë parasysh strukturën e sistemit kontrolli i të dhënave operuese të avionit; dhe

vii) aq sa të jetë praktike, duke marrë parasysh strukturën e sistemit, grafikët;

2) Informacioni që mundëson përputhshmërinë me çdo regjistrim shoqërues të lidhjes së të dhënave komunikuese dhe të ruajtura jashtë (sistemeve të) aeroplanit; dhe

3) Informacioni për kohën dhe prioritetin e të dhënave të lidhjeve të komunikimit të mesazheve, duke marrë në konsiderate strukturën e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe informacionit dhe një metodë për marrjen e të dhënave. Metoda regjistruese duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje të nxjerri të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje siç është përcaktuar për CVR s në CAT.IDE.A.185.

d) Nëse regjistruesi nuk del nga avioni ai duhet të ketë një pajisje për të përcaktuar vendndodhjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 16 qershori 2018, kjo pajisje duhet të ketë një kohë transmetimi minimale nënujore prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi del nga avioni, ai duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

e) Kërkesat e zbatueshme për logjikën e nisjes dhe ndalimit të regjistruesit të lidhjes së të dhënave janë të njëjta me kërkesat e zbatueshme për logjikën e fillimit dhe ndalimit të regjistruesit të zërit të kabinës (CVR) që përmbahen në pikën CAT.IDE.A. 185.

CAT.IDE.A.200 Regjistruesi i kombinuar

Përputhshmëria e kërkesave të CVR dhe FDR mund të arrihet nga:

a) Një regjistrues i kombinuar për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e aeroplanëve ku kërkohet pajisja me një CVR dhe një FDR;

b) Një regjistrues i kombinuar për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e aeroplanëve me një MCTOM 5700 kg ose më pak ku kërkohet pajisja me një CVR dhe një FDR; ose

c) Dy regjistrues të kombinuar për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e aeroplanëve me një MCTOM më shumë se 5700 kg dhe ku kërkohet pajisja me një CVR dhe një FDR.

CAT.IDE.A.205 Ndenjëset, rripat e sigurimit të ndenjëses, sistemet e rripave të shtrëngimit dhe pajisja shtrënguese e rripave të fëmijëve

a) Aeroplanët duhet të pajisjen me:

1) një ndenjëse për çdo person në bord i cili është 24 muajsh ose më shumë;

2) një rrip sigurimi për çdo vend të pasagjerit dhe rripa shtrëngimi për çdo ndenjëse fëmijësh përjashtuar rastet e specifikuara në pikën (3);

3) një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi në pjesën e sipërme të gjoksit për çdo ulëse pasagjeri dhe rripa shtrëngues për çdo ndenjëse për fëmijët në rastin e avionëve me MCTOM 5 700 kg ose më pak dhe me MOPSC nëntë ose më pak, dhe që kanë CofA individuale të lëshuar fillimisht në ose pas datës 8 prill 2015;

4) pajisje shtrënguese për fëmijë (CRD) për secilin person në bord më të vogël se 24 muajsh;

5) rrip sigurimi me sistem shtrëngues sipër gjoksit që është i kombinuar me sistemin e shtrëngimit automatik sipër gjoksit të udhëtarit në rast të zvogëlimit të shpejtë të nxitimit:

i) në secilin vend të ekuipazhit fluturues dhe në çdo ndenjëse shtesë të kabinës së pilotimit

ii) në secilin vend të vëzhguesit të lokalizuar në kabinën e pilotimit;

6) rrip sigurimi me sistem kufizues sipër gjoksit në secilin vend për minimumin e kërkuar të ekuipazhit të kabinës.

b) Rripi i sigurimit me sistem shtrëngues sipër gjoksit, duhet:

1) një pikë të vetme për hapjen e rripave;

2) dy rripa shtrëngimi mbi supe dhe një rrip shtrëngimi që mund të përdoren individualisht në ndenjëset për minimumin e kërkuar të ekuipazhit të kabinës; dhe

3) në ndenjëset e ekuipazhit të fluturimit dhe në çdo vend përkrah ulëses së pilotit, një nga sa vijon:

i) dy rripa shtrëngues sipër supeve dhe një rrip sigurimi që mund të përdoret individualisht; ose

ii) një rrip diagonal shpatulle dhe një rrip sigurimi që mund të përdoren individualisht në avionët e mëposhtëm:

A) aeroplanët me një MCTOM më pak se 5 700 kg dhe me një MOPSC më pak se nëntë pasagjerë që janë në përputhshmëri me kushtet dinamike të uljes emergjente të përcaktuara në certifikatën e specifikimeve;

B) aeroplanët me një MCTOM më pak se 5 700 kg dhe me një MOPSC më pak se nëntë pasagjerë dhe që nuk janë në përputhshmëri me kushtet dinamike të uljes emergjente të përcaktuara në certifikatën e specifikimeve dhe që kanë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore (CofA) lëshuar fillimisht para 28 tetor 2014; dhe

C) aeroplanët e certifikuar në përputhje me CS-VLA ose ekuivalente dhe CS-LSA ose ekuivalente me të.

CAT.IDE.A.210 Sinjalistika për lidhjen e rripit të sigurimit dhe të ndalimit të duhanit

Aeroplanët në të cilët, jo të gjitha vendet e pasagjerëve janë të shkueshëm nga vendet e ekuipazhit fluturues, duhet të pajisen me një tabelë sinjalizimi për t'i treguar të gjithë pasagjerëve dhe ekuipazhit të kabinës kur duhet të mbahet lidhur rripi i sigurimit dhe kur nuk lejohet pirja e duhanit.

CAT.IDE.A.215 Dyert e brendshme dhe perdet

Aeroplanët duhet të pajisen me:

a) në rastin e aeroplanëve me një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë, një derë ndarëse midis kabinës së pasagjerëve dhe kabinës së pilotimit, me një plakardë "vetëm ekuipazh" dhe mjetet për të kyçur dhe për të ndaluar pasagjerët ta hapin atë pa lejen e një anëtari të ekuipazhit fluturues;

b) një pajisje lehtësisht e arritshme për hapjen e secilës derë që ndan kabinën e pasagjerëve nga një tjetër kabinë që ka dalje emergjente;

c) një pajisje për sigurimin e çdo dere të hapur apo perdeje që ndajnë kabinën e pasagjerëve nga çdo zonë që nevojitet të arrihet çdo dalje emergjente të kërkuar nga çdo ndenjëse pasagjeri;

d) një pllakë në secilën derë të brendshme ose ngjitur me një perde që tregon aksesin në daljet e emergjencës së pasagjerëve, për të treguar se duhet të sigurohet hapja gjatë ngritjes dhe uljes;

e) një pajisje për çdo anëtar të ekuipazhit për të shkyçur çdo derë që është normalisht e arritshme nga pasagjerët dhe që mund të kyçet nga ata.

CAT.IDE.A.220 Kutia e ndihmës së shpejtë

a) Aeroplanët duhet të pajisen me kuti të ndihmës së shpejtë, në përputhje me tabelën 1.

Tabela 1. Numri i kërkuar i kutive të ndihmës së shpejtë

Numri i ndenjëseve të pasagjerëve të instaluara	Numri i kërkuar i kutive të ndihmës së shpejtë
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 e më shumë	6

b) Kutia e ndihmës së shpejtë, duhet të jetë:

1) lehtësisht e arritshme për përdorim

2) e përditësuar

CAT.IDE.A.225 Kutia e emergjencave mjekësore

a) Aeroplanët me një MOPSC më shumë se 30 pasagjerë duhet të pajisen me një kuti emergjence mjekësore, kur çdo pike në rrugëkalimin e planifikuar është më shumë se 60 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale në regjim ekonomik nga një aerodrom në të cilin mund të ketë në dispozicion ndihmë mjekësore.

b) Komandanti duhet të sigurojë që ilaçet janë të administruara vetëm nga personat e kualifikuar siç duhet.

c) Kutia e emergjencave mjekësore referuar në pikën (a) duhet:

1) të jetë e mbrojtur nga pluhuri dhe lagështia;

2) të mbahet në një mënyrë që të parandalojë mundësinë e marrjes së paautorizuar;

3) të jetë e përditësuar.

CAT.IDE.A.230 Oksigjeni i ndihmës së shpejtë

a) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë një lartësi presioni sipër 2500 ft, në rastin e operimeve në të cilat kërkohet një anëtar i ekuipazhit të kabinës, duhet të kenë furnizim me oksigjen të papërzierë për pasagjerët të cilët, për arsye psikologjike, mund të kërkojnë oksigjen pas një çhermetizimi të kabinës.

b) Furnizimi me oksigjen referuar në pikën (a) duhet të jetë i mjaftueshëm për pjesën e mbetur të fluturimit pas rënies së presionit të kabinës kur lartësia e kabinës mbi 8 000 ft, por nën 15 000 ft, për të paktën 2% të pasagjerëve në kabinë, por në asnjë rast për më pak se një person.

c) Duhet të këtë një numër të mjaftueshëm të bombolave të furnizimit, por në asnjë rast jo më pak se dy, me një mjet për ekuipazhin e kabinës për të përdorur furnizimin.

d) Pajisjet e ndihmës së parë me oksigjen duhet të jenë në gjendje të gjenerojnë një rrymë masive (oksigjeni) për secilin person.

CAT.IDE.A.235 Oksigjeni shtesë - aeroplanët e hermetizuar

a) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në lartësi mbi 10000 ft duhet të kenë pajisje shtesë oksigjeni që të jetë në gjendje të ruajë dhe të japi sasinë e furnizimit me oksigjen në përputhje me tabelën 1.

b) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në një lartësi mbi 25 000 ft duhet të pajisen me:

1) maska me vendosje të shpejtë për anëtarët e ekuipazhit fluturues;

2) burime të mjaftueshme rezervë dhe maska ose njësi portative oksigjeni me maska të shpërndara në mënyrë të barabartë në kabinën e pasagjerëve, për të siguruar disponueshmeri të menjëhershme të oksigjenit në përdorim nga secili anëtar i kërkuar i ekuipazhit të kabinës;

3) një pajisje shpërndarëse oksigjeni e lidhur me sistemin e furnizimit me oksigjen, në gatishmëri për secilin anëtar të ekuipazhit të kabinës, anëtar shtesë të kabinës dhe udhëtar, për çdo ndenjëse ku mund të ulen pasagjerët,

4) një pajisje për të treguar paralajmërim tek ekuipazhi fluturues të çdo humbje të hermetizmit.

c) Në rastin e aeroplanëve të hermetizuar të lëshuar fillimisht me një CVA individuale pas 8 nëntorit 1998 dhe që operojnë në presionin mbi lartësinë 25 000 ft, ose që operojnë në, ose nën presionin në lartësinë 25 000 ft ose më poshtë, në kushte që nuk do t'i lejonte ato të zbrisnin në mënyrë të sigurt në 13 000 ft brenda 4 minutave, pajisjet individuale të shpërndarjes të oksigjenit referuar në pikën (b)(3) duhet të dalin në mënyrë automatike.

d) Numri total i pajisjeve të shpërndarjes referuar në pikën (b)(3) dhe (c) duhet të tejkalojë numrin e ndenjëseve me të paktën 10%. Pajisjet shtesë duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në kabinën e pasagjerëve.

e) Pavarësisht pikës (a), kërkesat për furnizimin me oksigjen për anëtarët e ekuipazhit të kabinës, anëtarët shtesë të kabinës dhe pasagjerët, në rastin e aeroplanëve të pacertifikuar për të fluturuar në lartësitë mbi 25 000 ft, mund të zvogëlohen në të gjithë kohën e fluturimit midis lartësisë 10 000 ft dhe 13 000 ft sipas presionit të lartësisë për të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës dhe për të paktën 10% të pasagjerëve, nëse, në të gjitha pikat gjatë rrugëkalimit të fluturimit, aeroplani është në gjendje të humbas lartësi në mënyrë të sigurt brenda 4 minutave sipas presionit të lartësisë prej 13000 ft.

f) Minimumi i kërkuar i furnizimit në tabelën 1, rreshti 1 pika (b)(1) dhe rreshti 2, duhet të mbulojë sasinë e oksigjenit të nevojshëm për një humbje lartësie konstante nga lartësia maksimale operuese e certifikuar e avionit në nivelin 10 000 ft në 10 minuta dhe duke vazhduar 20 minuta në lartësinë 10 000ft.

g) Minimumi i kërkuar i furnizimit në tabelën 1, rreshti 1 pika 1(b)(2), duhet të mbulojë sasinë e oksigjenit të nevojshëm për humbje lartësie konstante nga lartësia maksimale e operimit e certifikuar e avionit në nivelin 10 000 ft në 10 minuta dhe të pasuara me 110 minuta në lartësinë 10 000ft.

h) Minimumi i kërkuar i furnizimit në tabelën 1, rreshti 3 duhet të mbulojë sasinë e oksigjenit të nevojshëm për humbje lartësie konstante nga lartësia maksimale e operimit e certifikuar e avionit në lartësinë 15 000 ft për 10 minuta.

Tabela 1. Kërkesat minimale të oksigjenit për aeroplanët e hermetizuar

Furnizimi për:	**Kohëzgjatja dhe presioni në lartësi i kabinës**
1. Okupantet e vendeve të kabinës së ekuipazhit fluturues në detyrat e kabinës së ekuipazhit fluturues	a) E gjithë koha e fluturimit ku presioni sipas lartësisë tejkalon 13 000 ft b) Pjesa e mbetur e kohës së fluturimit ku presioni sipas lartësisë tejkalon 10000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft, pas 30 minutave fillestare të kësaj lartësie, por në çdo rast më pak se: 1) 30 minuta furnizim për aeroplanët e certifikuar për të fluturuar në lartësi që nuk tejkalon 25 000 ft 2) 2 orë furnizim për aeroplanët e certifikuar për të fluturuar mbi lartësinë 25 000 ft
2. Anëtarët e domosdoshëm të ekuipazhit të kabinës	a) E gjithë koha e fluturimit kur presioni i lartësisë tejkalon 13 000 ft, por jo më pak se 30 minuta furnizim. b) Pjesa e mbetur e kohës së fluturimit kur presioni i lartësisë të kabinës tejkalon 10000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft, pas 30 minutave fillestare të kësaj lartësie.
3. 100% të pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur presioni i lartësisë të kabinës tejkalon 15 000 ft, por në asnjë rast jo më pak se 10 minuta furnizim.

4. 30% e pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur presioni i lartësisë të kabinës tejkalon 14 000 ft, por nuk tejkalon 15 000 ft
5. 10% e pasagjerëve (*)	Pjesa e mbetur e kohës së fluturimit, kur presioni i lartësisë të kabinës tejkalon 10 000 ft, por nuk tejkalon 14 000 ft, pas 30 minutave fillestare në këto lartësi.

(*)Numri i pasagjerëve në tabelën 1 i referohet pasagjerëve aktuale në bord, përfshirë personat më të vegjël se 24 muaj.

CAT.IDE.A.240 Oksigjeni shtesë – aeroplanët e pahermetizuar

Aeroplanët e pahermetizuar që operojnë në lartësinë mbi 10 000 ft duhet të pajisen me bombola shtesë të oksigjenit, të afta për ruajtjen dhe furnizimin me oksigjen në përputhje me tabelën 1.

Tabela 1. Kërkesat minimale të oksigjenit për aeroplanët e pahermetizuar

Furnizimi për:	Kohëzgjatja dhe presioni në lartësi i kabinës
1. Personat në ndenjëset e ekuipazhit të kabinës së pilotimit në detyrë dhe anëtarët e ekuipazhit që ndihmojnë ekuipazhin fluturues në detyrat e tyre	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia është mbi 10 000 ft
2. Anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës	E gjithë koha e fluturimit kur presioni i lartësisë të kabinës është mbi 13 000 ft dhe për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta në presionin e lartësisë mbi 10 000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft.
3. Anëtar shtesë i ekuipazhit dhe 100% të pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur presioni i lartësisë është mbi 13 000 ft
4. 10% e pasagjerëve	E gjithë koha e fluturimit pas 30 minutave në presionin sipas lartësisë mbi 10 000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft

*) Numri i pasagjerëve në tabelën 1 referohet pasagjerëve në bord, përfshirë personat më të rinj se 24 muaj.

CAT.IDE.A.245 Pajisjet mbrojtëse të frymëmarrjes për ekuipazhin (PBE)

a) Të gjithë aeroplanët e hermetizuar dhe aeroplanët e pahermetizuar me një MCTOM më të madhe se 5700 kg ose që kanë një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë, duhet të pajisen me pajisje mbrojtëse të frymëmarrjes (PBE) për të mbrojtur sytë, hundën dhe gojën, si dhe për të siguruar për një periudhë të paktën 15 minuta:

1) oksigjen për secilin anëtar të ekuipazhit fluturues në detyrë në kabinën e ekuipazhit të fluturimit;

2) oksigjen/ajër për frymëmarrjeje për secilin anëtar të ekuipazhit të kabinës, pranë vendit të caktuar të tij/saj; dhe

3) oksigjen/ajër për frymëmarrjeje nga një PBE e lëvizshme për një anëtar ekuipazhi fluturues, pranë ndenjëses të përcaktuar të tij/saj, në rastin e aeroplanëve me më shumë se një ekuipazh fluturimi dhe pa ekuipazh kabine.

b) Një PBE me synim për përdorim nga ekuipazhi i fluturimit duhet të instalohet në kabinën e ekuipazhit të fluturimit, e cila duhet të jetë e arritshme për përdorim të menjëhershëm nga secili anëtar i kërkuar i ekuipazhit fluturues në vendin e përcaktuar të tij/saj.

c) Një PBE e destinuar për përdorim të ekuipazhit kabinës duhet të instalohet pranë secilës ndenjëse të tij/saj.

d) Aeroplanët duhet të pajisen me një PBE shtesë të lëvizshme të instaluar pranë fikses së zjarrit referuar në CAT.IDE.A.250 (b) dhe (c)ose pranë hyrjes së zonës së mallrave, në rast se fiksja e zjarrit është instaluar brenda kabinës së mallrave.

e) Një PBE që është në përdorim nuk duhet të pengojë mjetet e komunikimit referuar në CAT.IDE.A.170,CAT.IDE.A.175,CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Zjarrfikëset e dorës

a) Aeroplanët duhet të pajisen me të paktën me një zjarrfikëse në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

b) Të paktën një zjarrfikëse dore duhet të ndodhet në, ose e arritshme lehtësisht për përdorim, në çdo kuzhinë të avionit që nuk ndodhet në kabinën kryesore të pasagjerëve.

c) Të paktën një zjarrfikëse dore duhet të jetë e vlefshme për përdorim në secilën kabinë të mallrave ose bagazheve të klasit A ose B dhe në çdo kabinë të bagazheve të klasit E që të jetë e arritshme nga anëtarët e kabinës gjatë fluturimit.

d) Tipi dhe sasia e agjentit shuarës për zjarrfikëset e kërkuara duhet të jetë i përshtatshëm për tipin e zjarrit që ka mundësi të ndodhë në pjesën ku mendohet të përdoret zjarrfikësja dhe të minimizojë rrezikun e përqendrimit të gazit helmues për personat në kabinë.

e) Aeroplanët duhet të pajisen me të paktën një numër zjarrfikësesh në përputhje me tabelën 1, të përshtatshme dhe të vendosura në atë mënyrë që të garantojë gatishmërinë e duhur për përdorim në çdo kabinë të pasagjerëve.

Tabela 1. Numri i zjarrfikëseve të dorës

MOPSC	**Numri i zjarrfikëseve të dorës**
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 ose më shumë	8

CAT.IDE.A.255 Sëpata e thyerjes dhe leva

a) Aeroplanët me një MCTOM më të madhe se 5700 kg ose me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me të paktën një sëpatë thyerjeje dhe levë të ndodhur në kabinën e ekuipazhit fluturues.

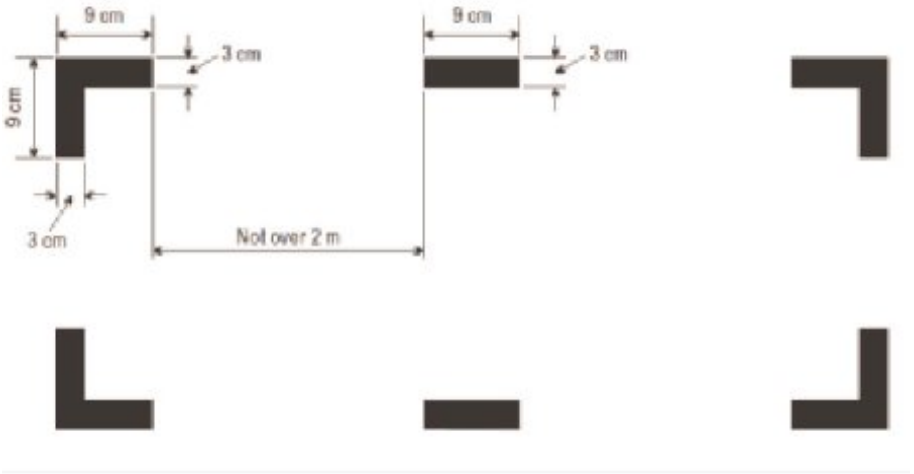
b) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC më shumë se 200 pasagjerë, duhet të instalohet një sëpatë dhe një levë shtesë pranë ose zonën e pasme të kuzhinës së avionit.

c) Sëpatat dhe levat e ndodhur në kabinën e pasagjerëve duhet të jetë e padukshme për pasagjerët.

CAT.IDE.A.260 Skicat e pikave të thyerjes – hyrjes

N.q.s. zonat në trupin e avionit të përshtatshme për t'u thyer për të hyrë ekuipazhet e shpëtimit në rast emergjente janë të shënuara, këto lloj zonash duhet të skicohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1



CAT.IDE.A.265 Mjetet për evakuim emergjence

a) Aeroplanët me dalje emergjence për pasagjerë me lartësi nga toka në më shumë se 1.83 m (6 ft) sipër tokës duhet të pajisen për secilën dalje me një mjet për të mundësuar pasagjerët dhe ekuipazhin për të arritur tokën në mënyrë të sigurt gjatë një emergjence.

b) Pavarësisht pikës (a), të tilla mjete nuk kërkohen në daljet emergjente mbi krahë, nëse vendi i caktuar në strukturën e avionit ku lartësia e rrugëve të shpëtimit është më pak se 1.83 metra (6ft) prej tokës me aeroplan në tokë, rrotat të lëshuara dhe flatrat në pozicionin e ngritjes ose të uljes, në çfarëdo lloj madhësie të hapjes së flatrave nga toka.

c) Aeroplanëve që u kërkohet për të pasur dalje emergjente të veçuar për ekuipazhin fluturues për të cilën pika më e ulët e daljes emergjente është më shumë se 1.83 m(6 ft) nga toka, duhet të kenë një mjet për të ndihmuar të gjithë anëtarët e ekuipazhit fluturues për të zbritur dhe arritur tokën në mënyrë të sigurt në një emergjencë.

d) Lartësitë referuar në pikat (a) dhe (c) duhet të maten:

1) Rrotat e uljes të lëshuara

2) pas thyerjes, mos lëshimit, të një ose më shumë prej këmbeve të rrotave të uljes, në rastin e aeroplanëve me një certifikatë tip të lëshuar pas 31 marsit 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafonat

Aeroplanët me një MOPSC më shumë se 60 pasagjerë kur mbartin në bord të paktën një pasagjer duhet të pajisen me sasinë si më poshtë të megafonave ë lëvizshëm me bateri, të cilat të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit gjatë evakuimit emergjent:

a) Për secilën kabinë të pasagjerëve:

Tabela 1. Numri i megafonave

Konfigurimi i ndenjëseve të pasagjerëve	Numri i megafonave
61 në 99	1
100 ose më shumë	2

b) Për aeroplanët me më shumë se një ndarje kabine pasagjerësh, në të gjitha rastet kur konfigurimi total i ndenjëseve të pasagjerëve është më shumë se 60, të pajisen të paktën me një megafon.

CAT.IDE.A.275 Ndriçimi emergjent dhe sinjalistika

a) Aeroplanët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me një sistem ndriçimi emergjent me një ushqyes elektrik të pavarur për të lehtësuar evakuimin e aeroplanit.

b) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë, sistemi emergjent i ndriçimit, referuar pikës(a) duhet të përfshijë:

1) burimet për ndriçimin e përgjithshëm të kabinës;

2) ndriçimin e brendshëm të dyshemesë në daljet emergjente;

3) shenja të ndriçuara për dallimin dhe pozicionin e çdo daljeje emergjente;

4) në rastin e aeroplanëve për të cilët aplikimi për certifikatë tipi ose ekuivalente është dorëzuar para 1 majit 1972, kur operon gjatë natës, ndriçim emergjent të jashtëm në të gjitha daljet mbi krahë dhe në daljet ku kërkohen mjete ndihmëse për zbritjen;

5) në rastin e aeroplanëve për të cilët aplikimi për certifikatë tipi ose ekuivalente është dorëzuar pas 30 prillit 1972, kur operon gjatë natës, ndriçim emergjent të jashtëm në të gjitha daljet emergjente të pasagjerëve;

6) në rastin e aeroplanëve për të cilët certifikata tip është lëshuar fillimisht në ose pas 31 dhjetorit 1957, sistemi(et) me ndriçim të korridorit të shpëtimit në dysheme pranë kabinës e pasagjerëve.

c) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC prej 19 ose më pak pasagjerë, dhe certifikatën e tipit duke u bazuar në specifikimet e certifikimit të Agjencisë, sistemi i ndriçimit emergjent, referuar pikës (a) duhet të përfshijë pajisjet referuar pikës (1)(2) në (3) të pikës (b).

d) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC prej 19 ose më pak pasagjerë që nuk janë certifikuar duke u bazuar specifikimet e certifikimit të Agjencisë, sistemi i ndriçimit emergjent, referuar pikës (a) duhet të përfshijë pajisjet e përmendura në pikën (b)(1).

e) Aeroplanët me një MOPSC prej nëntë ose më pak pasagjerë, që operojnë gjatë natës, duhet të pajisen me një burim të ndriçimit të përgjithshëm të kabinës për të lehtësuar evakuimin e aeroplanit.

CAT.IDE.A.280 Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT)

a) me një MOPSC prej 19 ose më shumë, duhet të pajisen me të paktën:

1) dy Transmetues Vendndodhjes për Emergjencat (TLE), një nga të cilët duhet të jetë automatik, ose një TLE dhe një mjet i vendndodhjes së avionit që përmbush kërkesat e CAT.GEN.MPA.210, në rastin e aeroplanëve me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë pas datës 1 korrik 2008; ose

2) një TLE automatike ose dy TLE të çfarëdo tipi, ose një mjet vendndodhjes së avionit që përmbush kërkesat e CAT.GEN.MPA.210, në rastin e aeroplanëve me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose para datës 1 korrik 2008.

b) Aeroplanët me një MOPSC prej 19 ose më pak duhet të pajisen me të paktën:

1) një TLE automatike, ose një mjet vendndodhjes së avionit që përmbush kërkesat e CAT.GEN.MPA.210, në rastin e aeroplanëve me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë pas datës 1 korrik 2008; ose

2) një TLE i çfarëdo tipi, ose një mjet të vendndodhjes së avionit që përmbush kërkesat e CAT.GEN.MPA.210, në rastin e aeroplanëve me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë në ose para datës 1 korrik 2008.

c) Një ELT të çdo tipi duhet të jetë në gjendje për të transmetuar në të njëjtën kohë në 121.5 MHz dhe 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Fluturimi mbi ujë

a) Aeroplanët në vijim duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose pajisje notimi të ngjashme për secilin person në bord më të vogël se 24 muaj, e vendosur në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë:

1) aeroplanët që ulen në tokë dhe operojnë mbi ujë në një distancë më shumë se 50 NM nga bregu ose kur ngrihen/ulen në një aerodrom ku trajektorja e ngritjes apo afrimit janë të ekspozuar aq shumë mbi ujë dhe ku ekziston mundësia e një ulje të detyruar në ujë;

2) hidroplanët që operojnë mbi ujë.

b) Secili jelek shpëtimi ose pajisje notimi e ngjashme duhet të pajiset me një mjet elektrik ndriçues me qëllim lehtësimin e gjetjes së vendndodhjes së personit.

c) Hidroplanët që operojnë mbi ujë duhet të pajisen me:

1) spirance detare dhe pajisje të tjera të nevojshme për të lehtësuar ankorimin ose manovrimin e hidroplanit në ujë, sipas përmasave, masës dhe karakteristikave të drejtimit;

2) pajisje për të dhënë sinjale zanore siç parashikohen në Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, sipas rastit.

d) Aeroplanët që operojnë mbi ujë në një distancë nga toka të përshtatshme për kryerjen e një uljeje emergjente, më të madhe se:

1) 120 minuta në fluturim horizontal ose 400 NM, cilado qoftë më pak, në rastin kur aeroplanët në gjendje për vazhdimin e fluturimit, me motor (a) që bëhen jofunksionale në çfarëdo pike përgjatë rrugëkalimit, apo devijimeve të planifikuara: ose

2) Për të gjithë aeroplanët, 30 minuta në fluturim horizontal ose 100 NM, cilado qoftë më pak, duhet të pajisen sipas specifikimeve të pikës (e).

e) Aeroplanët që përputhen me pikën (d) duhet të pajisen si më poshtë:

1) gomone shpëtimi në numër të mjaftueshëm për mbajtjen e të gjithë personave në bord, të pozicionuar në mënyrë të tillë që të lehtësojnë përdorimin e saj të menjëhershëm gjatë një emergjence, si dhe në përmasa të mjaftueshme për akomodimin e të gjithë të mbijetuarve në rastin e humbjes së një gomoneje të kapacitetit më të madh;

2) një drite vendndodhjeje mbijetese për çdo gomone shpëtimi.

3) pajisje shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë, të përshtatshme të fluturimit që do kryhet; dhe

4) së paku dy ELT mbijetese.

f) Jo më vonë se 1 janari 2019, aeroplanët me një MCTOM prej më shumë se 27.000 kg dhe me një MOPSC prej më shumë se 19 dhe të gjithë aeroplanët me një MCTOM më shumë se 45.500 kg duhet të pajisen me një pajisje për përcaktimin e vendndodhjes nën ujë që operon në një frekuencë prej 8,8 kHz ± 1 kHz, përveç nëse:

1) aeroplani operon/drejtohet mbi rrugët në të cilat në asnjë pikë nuk është në distancë prej më shumë se 180 NM nga bregu; ose

2) aeroplani është i pajisur me mjete të fuqishme dhe automatike për të përcaktuar me saktësi vendndodhjen e pikës së mbarimit të fluturimit, pas një aksidenti ku aeroplani është dëmtuar rëndë.

CAT.IDE.A.305. Pajisjet e mbijetesës

a) Aeroplanët që operojnë mbi hapësira në të cilat operimet e kërkim-shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me:

1) pajisje sinjalizimi për lëshimin e sinjaleve të alarmit;

2) të paktën një ELT; dhe

3) pajisje shtesë për mbijetesë për rrugëkalimin 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 aeroplani:

1) qëndron brenda një distancë nga zona e operimit ku kërkim-shpëtimi, nuk janë veçanërisht të vështira të kryhen që korrespondon me:

i) 120 minuta me një motor të fikur (OEI) në fluturim horizontal për aeroplanët që janë në gjendje të vazhdojnë fluturimin drejt një aerodromi, me një motor në gjendje kritike dhe që bëhet jofunksionale në çfarëdo pike përgjatë rrugëkalimit apo devijimeve të planifikuara.

ii) 30 minuta më në fluturim horizontal për të gjithë aeroplanët e tjerë;

2) qëndron brenda një distancë jo më të madhe se ajo që i korrespondon një kohë prej 90 minutash me shpejtësi normale të fluturimit horizontal nga një zonë e përshtatshme për kryerjen e uljeve të emergjencës për aeroplanët e certifikuar na bazë të standardit të aplikueshëm të vlefshmërisë ajrore.

CAT.IDE.A.325. Kufjet

a) Aeroplanët duhet të pajisen me një komplet kufjesh me një mikrofon të thjeshtë apo laringofon apo ekuivalente për çdo pjesëtar të ekuipazhit të fluturimit të përcaktuar në vendet e tyre në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

b) Aeroplanët që operojnë në kushte instrumentale IFR ose gjatë natës duhet të pajisen me një buton transmetimi të vendosur në dorezën e komandimit lartë-poshtë, majtas djathtas, për secilin nga pjesëtarët e kërkuar të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.A.330. Pajisja për komunikim me radio

a) Aeroplanët duhet të pajisen me aparatura të radiokomunikimi në bazë të kritereve të aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Pajisja e radiokomunikimit duhet të sigurojë komunikimin në frekuencën 121.5 MHz të emergjencës ajrore.

CAT.IDE.A.335 Paneli përzgjedhës i audios.

Aeroplanët që operojnë në kushte instrumentale IFR duhet të pajisen me një panel përzgjedhës audio, funksionale nga secili prej pozicioneve të kërkuara të anëtarit të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.A.340 Aparaturat radio për operimet në kushte vizuale VFR mbi rrugëkalimet e përshkuara bazuar në referencat tokësore vizuale

Aeroplanët që operojnë në kushte vizuale VFR mbi rrugëkalimet e përshkuara bazuar në orientuesit tokësorë vizualë duhet të pajisen me aparatura për komunikim me radio të domosdoshme në kushtet e transmetimeve normale me qëllim përmbushjen e pikave në vijim:

a) komunikimin me stacionet tokësore të duhura;

b) komunikimin me stacionet ATC të duhura nga çfarëdo pikë e ndodhur në hapësirat e kontrolluara ajrore brenda të cilave kryhen fluturimet; si dhe

c) marrjen e informacioneve meteorologjike.

CAT.IDE.A.345 Pajisjet e komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes/zbulimit për operimet sipas IFR-së ose VFR-së në rrugët që nuk navigohen duke iu referuar objekteve vizuale

a) Aeroplanët që operohen sipas IFR-së ose VFR-së në rrugët që nuk navigohen duke iu referuar objekteve vizuale, pajisen me pajisje komunikimi radio, navigimi dhe mbikëqyrjeje/zbulimi, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të hapësirës ajrore.

b) Aparaturat e komunikimit me radio duhet të përfshijnë të paktën dy sisteme të nevojshme të pavarura të komunikimit në bazë të kushteve normale të operimit me një stacion tokësor të përshtatshëm nga çfarëdo pike përgjatë rrugëkalimit, duke përfshirë devijimet.

c) Pavarësisht pikës (b), avionët që kryejnë fluturime të shkurtra në nivelin e lartë të hapësirës ajrore të Atlantikut të Veriut (NAT HLA) dhe që nuk e kalojnë Atlantikun e Veriut, do të pajisen me të paktën një sistem komunikimi të diapazonit të gjerë, në rast se procedurat e komunikimit alternativ për hapësirën ajrore në fjalë janë publikuar.

d) Aeroplanët duhet të kenë pajisje lundrimi të mjaftueshme me qëllim që të sigurojnë që, në rastin e dështimit apo mosfunksionimit të një njësie të pajisjeve në cilëndo fazë të fluturimit, pjesa tjetër e pajisjeve të lejojë lundrimin sipas planit të fluturimit.

e) Aeroplanët që operojnë në fluturime në të cilat do të kryhet ulje në Kushte Meteorologjike Instrumentale (IMC) duhet të kenë pajisje të përshtatshme të cilat të sigurojnë vazhdimin në drejtim të pikës nga e cila mund të kryhet një ulje vizuale për secilin nga aerodromet në të cilat mendohet të kryhet ulja në kushtet IMC, si dhe në lidhje me cilindo nga aerodromet alternativë të parashikuar.

f) Për operimet PBN avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për specifikimet e duhura të lundrimit.

CAT.IDE.A.350 Transponderi

Aeroplanët duhet të pajisen me një transponder me radar mbikëqyrës sekondar për raportimin e lartësisë sipas presionit atmosferik, si dhe transponder SSR me aftësi tjera të domosdoshme për rrugëkalimin ku do fluturohet.

CAT.IDE.A.355 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për të gjithë avionët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, operatori duhet t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave rastet e të dhënave të gabuara, jokonsistente ose të munguara që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë rrezik për fluturimin.

Në raste të tilla, operatori do të informojë ekuipazhin e fluturimit dhe personelin tjetër të interesuar dhe do të sigurojë që të dhënat e prekura të mos përdoren.

Seksioni 2.
Helikopterët

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

a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë do të miratohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore, me përjashtim të këtyre elementeve:

1) ndriçuesin portabël të pavarur;
2) një pajisje për matjen e kohës së saktë;
3) mbajtësin e hartave;
4) kutinë e ndihmës së parë;
5) megafonat;
6) pajisjet shpëtimit dhe sinjalizimit;
7) spirancat e detare dhe pajisjet për ankorim;
8) pajisjet për lidhjen/sigurimin e fëmijëve.

b) Instrumentet dhe pajisjet apo mjetet ndihmëse që nuk kërkohen sipas këtij aneksi (Pjesa-CAT) si dhe çdo pajisje tjetër, e cila nuk kërkohet në bazë të kësaj rregulloreje, por që mbahet në fluturim, duhet të përputhen me kërkesat e mëposhtme:

1) informacioni i ofruar nga këto instrumente, mjete apo pajisje ndihmëse nuk duhet të përdoret nga ekuipazhi i fluturimit në përputhje me shtojcën II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për

miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo pikat CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 dhe CAT.IDE.H 345 të këtij aneksi;

2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të helikopterit, edhe në rast të avarie ose keqfunksionimit.

c) Në qoftë se pajisjet duhet të përdoren nga një anëtar i ekuipazhit në pozicionin e tij/saj gjatë fluturimit, atëherë ato do të jenë të gatshme për përdorim në atë pozicion. Kur një njësi e vetme e pajisjeve kërkohet që të përdoret nga më shumë se një pjesëtar i ekuipazhit, atëherë ai duhet të vendoset në mënyrë të tillë që pajisja të jetë e gatshme për përdorim nga cilido pozicion ku kërkohet përdorimi i pajisjes.

d) Ato instrumente që përdoren nga cilido prej anëtarëve të ekuipazhit duhet të radhiten në mënyrë të tillë që anëtari i ekuipazhit të fluturimit të shohë treguesit që nga pozicioni i tij/saj, me minimumin e lëvizjes së mundshme nga pozicioni apo të fushës së shikimit normal që ai/ajo zakonisht mban gjatë pozicionit drejt në fluturim.

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

CAT.IDE.H.105 Minimumi i pajisjeve për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë nëse ndonjë nga instrumentet, pajisjet apo funksionet e helikopterit që kërkohen për kryerjen e fluturimit në fjalë janë jofunksionalë ose mungojnë, përderisa:

a) Helikopteri përdoret në bazë të MEL të operatorit; ose

b) Operatori merr miratimin nga AAC-ja për të operuar helikopterin brenda kufizimeve të listës minimale master të pajisjeve (MMEL) sipas pikës ORO.MLR.105(j) të aneksit III.

CAT.IDE.H.115 Dritat e operimit

a) Helikopterët që operojnë në kushte vizuale VFR gjatë ditës duhet të pajisen me një sistem ndriçimi për mënjanimin e përplasjes (në ajër).

b) Helikopterët që operojnë natën ose në kushte instrumentale IFR duhet, si shtesë përveç pikës (a), të pajisen me:

1) Drita të furnizuara nga sistemi elektrik i helikopterit për sigurimin e ndriçimit të përshtatshëm për të gjitha instrumentet, si dhe për pajisjet thelbësore për operimet e sigurta të helikopterit;

2) Drita të furnizuara nga sistemi elektrik i helikopterit për të siguruar ndriçim për të gjitha kabinat e pasagjerëve;

3) Një elektrik dore për secilin nga anëtarët e ekuipazhit fluturues i gatshëm për ta, kur janë të ulur në pozicionet e tyre;

4) Drita për lundrim/pozicioni në hapësirë;

5) Dy drita për ulje nga të cilët të paktën njëra është e rregullueshme gjatë fluturimit në mënyrë të tillë që të ndriçohet toka përballë ose poshtë helikopterit, si dhe sipërfaqet e tokës në të dy anët e helikopterit; si dhe

6) Drita në përputhje Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det në qoftë se helikopteri është amfib (për ulje në ujë).

CAT.IDE.H.125 Operimet në kushte vizuale VFR gjatë ditës – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit, si dhe pajisjet shoqëruese

a) Helikopterët që operojnë në kushte vizuale VFR gjatë ditës duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të gjendura në kabinën e pilotit:

1) Një mjet matës dhe tregues;

i) orientim magnetik;

ii) koha në orë, minuta dhe sekonda;

iii) lartësia barometrike;
iv) shpejtësinë e treguar;
v) shpejtësinë vertikale;
vi) rrëshqitjen; si dhe
vii) temperaturën e jashtme.

2) Një mjet për të treguar momentin që furnizimi me energji për instrumentet e kërkuara të fluturimit nuk është i mjaftueshëm.

b) Kur operimi kërkon dy pilotë, atëherë duhet të jetë i gatshëm mjete të tjera shtesë të ndara për tregimin e parametrave të mëposhtëm:

1) lartësia barometrike;
2) shpejtësisë;
3) shpejtësisë vertikale; si dhe
4) rrëshqitjes.

c) Helikopterët me një MCTOM më shumë se 3175 kg ose çdo helikopter që operon mbi ujë në momentin që nuk e shikon tokën apo kur shikimi është më pak se 1500 m, duhet të pajisen me mjetet e matjes dhe tregimit për:

1) lartësinë; dhe
2) drejtimin magnetik.

d) Një mjet për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve tregues të shpejtësisë në ajër si pasojë e kondensimit apo ngrirjes, për helikopterët me një MCTOM më shumë se 3175 kg ose MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.

CAT.IDE.H.130 Operimet në kushte instrumentale IFR ose natën – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit, si dhe pajisjet shoqëruese

Helikopterët që operojnë në kushte vizuale VFR natën ose instrumentale IFR duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të pranishme në kabinën e pilotit:

a) Mjete për matje dhe tregim të:

1) drejtimit magnetik;
2) kohës së treguar në orë, minuta dhe sekonda;
3) shpejtësisë së treguar;
4) shpejtësisë vertikale;
5) rrëshqitjes;
6) pozicionit në ajër;
7) drejtimit të stabilizuar; si dhe
8) temperaturën e jashtme të ajrit.

b) Dy pajisje për matjen dhe tregimin e lartësisë barometrike. Për operimet me një pilot në kushte vizuale VFR natën, një ngalartësimatësat barometrike mund të zëvendësohet me një radioaltimetër.

c) Një pajisje për të treguar momentin që kur furnizimi me energji për instrumentet e fluturimit nuk është i mjaftueshëm.

d) Një pajisje për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër të kërkuar në pikat (a)(3) dhe (h)(2) si pasojë e procesit të kondensimit apo ngrirjes.

e) Një pajisje për njoftimin e ekuipazhit fluturues në lidhje me dështimin e pajisjeve të kërkuara në pikën (d) për helikopterët;

1) Të lëshuar me një CVA individuale në ose pas datës 1 gusht 1999; ose
2) Të lëshuar me një CVA individuale përpara datës 1 gusht 1999 me një MCTOM më shumë se 3175 kg, si dhe me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.

f) Një sistem rezervë për matjen dhe tregimin e pozicionit në hapësirë, që:

1) furnizohet vazhdimisht gjatë operimit normal dhe, në rast të një dështimi të plotë sistemit normal elektrik, rryma elektrike merret nga një burim i pavarur nga sistemi normal elektrik;

2) operon në mënyrë të pavarur nga çdo mjet tjetër i matjes dhe tregimit të pozicionit në ajër;

3) është në gjendje të përdoret nga pozicioni i secilit prej pilotëve;

4) operon automatikisht pas dështimit total të sistemit normal elektrik;

5) Siguron operim të besueshëm për një minimum prej 30 minutash ose për kohën e kërkuar për të kryer fluturimin drejt një vendi të përshtatshëm uljeje alternativ në rastin e operimit mbi terren të vështirë apo larg bregut të detit, cilado qoftë më larg, pas një dështimi total të sistemit normal elektrik, duke marrë parasysh edhe ngarkesat e tjera elektrike të furnizimit emergjent me tension dhe mbi procedurat operuese;

6) Është i ndriçuar mjaftueshëm gjatë fazave të operimit; si dhe

7) është i shoqëruar me një mjet për sinjalizimin e ekuipazhit të fluturimit në rastin e operimit me furnizimin përkatës me tension, përfshirë furnizimin emergjent.

g) Një burim alternativ i presionit statik për qëllim matjen e lartësisë dhe të shpejtësisë vertikale.

h) Në rastet kur kërkohen dy pilotë për operimin, një mjet të tjera treguese për pilotin e dytë:

1) lartësia barometrike;

2) shpejtësisë së treguar;

3) shpejtësisë vertikale;

4) rrëshqitjes;

5) pozicionit në ajër; dhe

6) drejtimit të stabilizuar.

i) Për operimet në kushte instrumentale IFR, një mbajtës hartash në një pozicion të lehtë për lexim që mund të ndriçohet gjatë operimeve natën.

CAT.IDE.H.135 Pajisje shtesë për operim me një pilot në kushte instrumentale IFR

Helikopterët me një pilot që operojnë në kushte instrumentale IFR duhet të pajisen me një autopilot me të paktën aftësinë për ruajtjen e lartësisë dhe mbajtjen e drejtimit.

CAT.IDE.H.145 Radiolartësimatësit

a) Helikopterët në fluturime mbi ujë duhet të pajisen me një radiolartësimatës të jetë në gjendje për dhënien e një sinjali paralajmërues zanor poshtë një lartësie të paracaktuar, si dhe një sinjal paralajmërues vizual në një lartësi të përzgjedhur nga ana e pilotit, gjatë operimit:

1) jashtë rrezes së shikimit të tokës;

2) kur shikimi është më pak se 1500 m;

3) gjatë natës; ose

4) në një distancë nga toka që i korrespondon një kohë më pak se tri minuta në shpejtësi normale të fluturimit horizontal.

CAT.IDE.H.160 Pajisje për zbulimin e motit në ajër

Helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë dhe që operojnë nën kushte instrumentale IFR ose gjatë natës duhet të pajisen me një aparaturë të zbulimit të motit gjatë fluturimit në rastet kur të dhënat meteorologjike tregojnë se përgjatë rrugëkalimit të fluturimit mund të priten stuhi me vetëtima apo kushte të tjera atmosferike me rrezikshmëri të lartë, që konsiderohen si të identifikueshme me pajisjet zbuluese.

CAT.IDE.H.170 Sistemi i brendshëm i komunikimit i anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit

Helikopterët që operojnë me më shumë se një anëtar ekuipazhi duhet të pajisen me një sistem të brendshëm komunikimi për ekuipazhin e fluturimit, përfshirë kufje dhe mikrofona për përdorim nga ana e të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.H.175 Sistemi i brendshëm i komunikimit i anëtarëve të ekuipazhit

Helikopterët duhet të pajisen me një sistem të brendshëm të komunikimit të anëtarëve të ekuipazhit kur marrin me vete një anëtar tjetër ekuipazhi, ndryshe nga ai i anëtarit të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.H.180 Sistemi i adresimit të pasagjerëve

a) Helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë duhet të pajisen me një sistem adresimi publik, me përjashtim të pikës (b).

b) Pavarësisht pikës (a), helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë dhe më pak se 20 përjashtohen nga pajisja me një sistem adresimi publik, në qoftë se:

1) helikopteri është i projektuar pa praninë e një paneli ndarës midis pilotit dhe pasagjerëve; dhe

2) operatori është në gjendje të demonstrojë se kur është në fluturimi, zëri i pilotit është qartësisht i dëgjueshëm dhe i kuptueshëm nga të gjitha ndenjëset e pasagjerëve.

CAT.IDE.H 185 Regjistrues i zërit në kabinën e pilotimit

a) Tipat e mëposhtëm të helikopterëve duhet të pajisen me një regjistrues të zërit në kabinën e pilotimit (CVR):

1) Të gjithë helikopterët me një MCTOM më shumë se 7000 kg; dhe

2) Helikopterët me një MCTOM më shumë se 3175 kg, si dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas datës 1 janar 1987.

b) CVR-ja duhet të jetë në gjendje të ruajë të gjitha të dhënat e regjistruara minimalisht, për:

1) dy orët e mëparshme për helikopterët e referuar në pikën (a)(1) dhe (a)(2), në rastet kur janë të pajisur për herë të parë me një CVA individuale në ose pas datës 1 janar 2016;

2) orën e mëparshme për helikopterët e referuar në pikën (a)(1), në rastet kur janë të pajisur për herë të parë me një CVA individuale në ose pas datës 1 gusht 1999 dhe përpara 1 janarit 2016;

3) 30 minutat e mëparshme për helikopterët e referuar në pikën (a)(1), në rastet kur janë të pajisur për herë të parë me një CVA individuale përpara datës 1 gusht 1999; ose

4) 30 minutat e mëparshme për helikopterët e referuar në pikën (a)(2), në rastet kur janë të pajisur për herë të parë me një CVA individuale përpara datës 1 janar 2016.

c) Jo më vonë se 1 janari 2019, RZK-ja duhet të regjistrojë në mjete të tjera përveç atyre në shirita magnetike ose tela magnetike.

d) RZK-ja duhet të regjistrojë, duke iu referuar një sekuence kohore:

1) komunikimet zanore të transmetuara nga ose të marra me radio në kabinën e pilotimit;

2) komunikimet zanore të anëtarëve të ekuipazhit duke përdorur sistemin e brendshëm të komunikimit dhe sistemin e adresimit publik, nëse është i instaluar;

3) mjedisin dëgjimor përreth kabinës së ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë pa ndërprerje:

i) sinjalet zanore të marra nga secili prej mikrofonave të ekuipazhit për helikopterët me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 gusht 1999;

ii) sinjalet zanore të marra nga secili mikrofon i ekuipazhit, aty ku është praktikisht e mundur për helikopterët me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë para datës 1 gusht 1999;

4) zëri ose sinjalet zanore që identifikojnë mjetet/aparaturat ndihmëse të lundrimit ose afrimit, që dëgjohen në kufje ose në altoparlant.

e) RZK-ja duhet të fillojë regjistrimin përpara se helikopteri të lëvizë në mënyrë autonome me fuqinë e vet dhe duhet të vazhdojë regjistrimin deri në momentin e përfundimit të fluturimit kur helikopteri nuk është më në lëvizje autonome me fuqinë e vet.

f) Duke plotësuar germën (e), për helikopterët e referuar në germën (a) (2), me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë më ose pas datës 1 gusht 1999:

1) RZK-ja duhet të nisë automatikisht regjistrimin përpara se helikopteri të lëvizë me fuqinë e vet, si dhe të vazhdojë regjistrimin deri në përfundim të fluturimit kur helikopteri nuk është më në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet; dhe

2) në varësi të pranisë së energjisë elektrike, RZK-ja duhet të nisë regjistrimin sa më shpejt gjatë kontrolleve të kabinës së pilotimit përpara se të lëshohet motori punën në fillim të fluturimit deri në momentin e kontrolleve të kabinës menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

g) Nëse RZK-ja nuk del jashtë avionit (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të mundësuar gjetjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë transmetimi minimale nënujore prej 90 ditësh. Nëse RZK-ja del jashtë avionit (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues automatik për të përcaktuar vendndodhjen.

CAT.IDE.H.190 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Helikopterët e mëposhtëm do të jenë të pajisur me një FDR që përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe të ruajtjes së të dhënave, për të cilat është e gatshme një metodë e leximit dhe nxjerrjes së të dhënave të arkivuara:

1. Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 3175 kg dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 gushtit 1999;

2) Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 7000 kg, ose një MOPSC prej më shumë se nëntë pasagjerë, dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 janarit 1989, por para datës 1 gusht 1999.

b) FDR do të regjistrojë parametrat e kërkuara për të përcaktuar saktësisht:

1) rrugëkalimin e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit, operimin, konfigurimin dhe aftësinë për të nxjerrjen e të dhënave të regjistruara së paku 10 orëve të mëparshme, për helikopterët e përmendur në pikën (a)(1) dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 janarit 2016;

2) rrugëkalimin e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit dhe aftësinë për të nxjerrjen e të dhënave të regjistruara gjatë së paku tetë orëve të mëparshme për helikopterët e përmendur në pikën (a)(1) dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë para 1 janarit 2016;

3) rrugëkalimin, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit dhe aftësinë për të nxjerrjen e të dhënave të regjistruara gjatë së paku pesë orëve të mëparshme, për helikopterët e përmendura në pikën (a)(2).

c) Të dhënat duhet të merren nga burime të helikopterit që mundësojnë përputhjen e saktë me informacionin e saktë që i jepet ekuipazhit të fluturimit në dërrasën e instrumenteve.

d) FDR-ja do të fillojë automatikisht të regjistrojë të dhënat para se helikopteri të jetë në gjendje për të lëvizur me fuqinë e tij dhe do të ndalojë automatikisht pasi helikopteri nuk është në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse FDR-ja nuk mund të shkëputet nga helikopteri (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të mundësuar gjetjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë transmetimi minimale nënujore prej 90 ditësh. Nëse FDR-ja shkëputet nga helikopteri (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

CAT.IDE.H.191 Regjistruesi i fluturimit me peshë të lehtë

a) Helikopterët me motor turbinë me MCTOM prej 2 250 kg ose më shumë, pajisen me regjistrues fluturimi nëse janë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme:

1) nuk janë brenda objektit të pikës CAT.IDE.H.190 (a);

2) u është lëshuar fillimisht një CofA individuale nga data 5 shtator 2022.

b) Përmes të dhënave të fluturimit ose imazheve, regjistruesi i fluturimit duhet të regjistrojë informacione të mjaftueshme për të përcaktuar rrugën e fluturimit dhe shpejtësinë e avionit.

c) Regjistruesi i fluturimit duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e fluturimit dhe imazhet e regjistruara për të paktën 5 orët e fundit.

d) Regjistruesi i fluturimit duhet të fillojë të regjistrojë automatikisht përpara se helikopteri të jetë

i aftë të lëvizë me fuqinë e tij dhe ndalon automatikisht regjistrimin pasi helikopteri nuk është më i aftë të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse regjistruesi i fluturimit regjistron imazhe ose audio nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, atëherë ofrohet një funksion i cili mund të operohet nga komandanti që modifikon regjistrimet e imazheve dhe audiove të bëra përpara përdorimit të këtij funksioni, në mënyrë që ato regjistrime të mos aksesohen duke përdorur teknikat normale të riprodhimit ose kopjimit.

CAT.IDE.H.195 Regjistrimi i lidhjes së të dhënave

a) Helikopterët që janë lëshuar për herë të parë me një certifikatë individuale të avionit (CVA) në ose pas datës 8 prill 2014, që kanë kapacitetin për të vepruar me komunikimin e lidhjes së të dhënave është e nevojshme që të pajisjen me një CVR, që do të regjistrojë në një regjistrues, kur janë të aplikueshme:

1) mesazhet e lidhjes së të dhënave të komunikimit me ATS për dhe nga helikopteri, duke përfshirë mesazhet që aplikohen në funksionet e mëposhtme:

i) fillimin e lidhjes së të dhënave;

ii) komunikimin pilot-kontrollor;

iii) zbulimi i adresuar;

iv) informacionin e fluturimit;

v) për sa është e mundur, strukturën e dhënë të sistemit dhe shpërndarjen e sinjaleve të zbulimit;

vi) për sa është e mundur, strukturën e dhënë të sistemit, kontrollin e të dhënave operuese të avionëve;

vii) për sa është e mundur, strukturën e dhënë të sistemit, grafikët;

2. ndonjë informacion që mundëson përputhjen me çdo të dhënë të regjistruar që ka të bëjë me lidhjen e komunikimit e të dhënave dhe ruajtjen veçmas nga helikopteri; dhe;

3. informacionet mbi kohën dhe prioritetin e mesazheve të komunikimit të lidhjes së të dhënave duke marrë parasysh strukturën e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale regjistrimi dhe informacioni dhe të jetë e gatshme një metodë ku nxirren dhe lexohen të dhënat. Metoda e regjistrimit duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje të marrë të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje të vendosur si për CVR sipas CAT.IDE.H.185.

d) Nëse regjistruesi nuk del nga helikopteri në rast aksidenti ai duhet të ketë një pajisje për të mundësuar gjetjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë transmetimi minimale nënujore prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi del nga helikopteri në rast aksidenti ai duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

e) Kërkesat e aplikueshme për logjikën e fillimit dhe ndalimit të regjistrimit janë të njëjta me kërkesat e aplikueshme të logjikës së fillimit dhe mbarimit që janë në CVR sipas CAT.IDE.H.185 (d) dhe (e).

CAT.IDE.H.200 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotimit

Pajtueshmëria me kërkesat e CVR dhe FDR mund të arrihet me një regjistrues të kombinuar.

CAT.IDE.H.205 Ndenjëset, rripat e sigurimit të ndenjëseve, sistemet e shtrëngimit dhe pajisjet e shtrëngimit për fëmijët

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me:

1. një ndenjëse apo ulëse për çdo person në bord të moshës 24 muaj ose më shumë;

2. një rrip sigurimi në secilën ndenjëse të pasagjerëve dhe rripa shtrëngimi për secilën ndenjëse për fëmijë;

3. për helikopterët lëshuar me një CVA individualë në ose pas datës 1 gusht 1999, një rrip të sigurimit me një sistem sipër gjoksit për përdorim në çdo ndenjëse të pasagjerit për secilin pasagjer të moshës 24 muaj ose më shumë;

4. një pajisje shtrëngimi për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël 24 muaj;

5. një rrip sigurimi të ndenjëses që kalon nga sipër gjoksit i bashkuar me në pajisje që automatikisht do të frenojnë personin në rast të zvogëlimit të shpejtë të nxitimit në çdo ndenjëse të ekuipazhit të fluturimit;

6. një rrip sigurimi të ndenjëses që kalon nga sipër gjoksit në çdo ndenjëse të ekuipazhit të kabinës.

b) Një rrip sigurimi të ndenjëses që kalon nga sipër gjoksit, duhet:

1. të ketë vetëm një pikë hapjeje;

2. në ndenjëset e ekuipazhit të fluturimit dhe të minimumit të kërkuar të ekuipazhit të kabinës të përfshijë dy rripat e shpatullës dhe një rrip sigurimi që mund të përdoren në mënyrë të pavarur.

CAT.IDE.H.210 Sinjalistika për lidhjen e rripit të sigurimit dhe të ndalimit të duhanit

Helikopterët në të cilët jo të gjitha ndenjëset e pasagjerëve janë të dukshme nga pozicioni i ekuipazhit të fluturimit, duhet të jenë të pajisur me një mjet për të treguar të gjithë pasagjerëve dhe ekuipazhit të kabinës, kur duhet të jenë të lidhur rripat e sigurimit dhe kur ndalohet pirja e duhanit.

CAT.IDE.H.220 Pajisjet e ndihmës së shpejtë

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një komplet të ndihmës së shpejtë.

b) Kompleti i ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

1) lehtësisht i arritshëm për përdorim;

2) i përditësuar.

CAT.IDE.H.240 Oksigjeni shtesë – helikopterët e pahermetizuar

Helikopterët e pahermetizuar që operojnë sipas presionit në lartësi mbi 10000 ft duhet të kenë pajisje oksigjeni shtesë me kapacitet për të ruajtur dhe siguruar furnizimin me oksigjen në përputhje me tabelat e mëposhtme.

Tabela 1. Kërkesat minimale për oksigjen në helikopterët kompleksë të pahermetizuar

Furnizimi për:	**Kohëzgjatja dhe lartësia e presionit të kabinës**
1. Personat në ndenjëset e kabinës së pilotimit dhe anëtarët e ekuipazhit që asistojnë ekuipazhin fluturues në detyrat e tyre	Gjatë gjithë kohës së fluturimit kur presioni është sipas lartësisë mbi 10 000 ft
2. Anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës	Gjatë gjithë kohës së fluturimit kur presioni është sipas lartësisë mbi 13 000 ft dhe për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta, sipas presionit të lartësisë mbi 10 000 ft nëse nuk tejkalon 13 000 ft
3. Anëtar shtesë i ekuipazhit dhe 100% të pasagjerëve (*)	Gjatë gjithë kohës së fluturimit sipas presionit të lartësisë së kabinës mbi 13 000 ft
4. 10% e pasagjerëve	Gjatë gjithë kohës së fluturimit pas 30 minutave sipas presionit të lartësisë mbi 10 000 ft, por pa kaluar 13 000 ft
(*)Numri i pasagjerëve në tabelën 1 i referohet sasisë aktuale të pasagjerëve që janë në bord duke përfshirë edhe personat më të vegjël se 24 muajsh.	

Tabela 2

Furnizimi për:	**Kohëzgjatja dhe lartësia e presionit të kabinës**
1. Njerëzit që janë në ndenjëset e ekuipazhit në detyrë të kabinës së fluturimit, anëtarët e ekuipazhit që ndihmojnë ekuipazhin e fluturimit, dhe anëtarët e nevojshëm të ekuipazhit të kabinës.	Gjatë gjithë kohës së fluturimit sipas presionit të lartësisë së kabinës mbi 13 000 ft dhe për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta sipas presionit të kabinës të lartësisë mbi 10 000ft, por pa kaluar 13 000ft.
2. Anëtar shtesë i ekuipazhit dhe 100% të pasagjerëve (*)	Gjatë gjithë kohës së fluturimit sipas presionit të lartësisë së kabinës mbi 13 000 ft.

3.10% e pasagjerëve (*)	Gjatë gjithë kohës së fluturimit pas 30 minutave sipas presionit të lartësisë mbi 10 000 ft, por pa kaluar 13 000 ft.
(*)numri i pasagjerëve në tabelën 2 i referohet sasisë aktuale të pasagjerëve që janë në bord duke përfshirë edhe personat më të vegjël se 24 muajsh.	

CAT.IDE.H.250 Zjarrfikësët e dorës

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një zjarrfikës dore në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

b) Të paktën një zjarrfikës dore duhet të jetë e vendosur dhe e gatshme për përdorim në çdo kuzhinë që ndodhet e veçuar nga kabina kryesore e pasagjerëve.

c) Të paktën një zjarrfikëse dore duhet të jetë e disponueshme për përdorim në secilën zonë të bagazheve/ngarkesave e cila të jetë e arritshme nga anëtarët e ekuipazhit gjatë fluturimit.

d) Lloji dhe sasia e agjentit shuarës për zjarrfikësët e kërkuara do të jetë e përshtatshme për llojin e zjarrit që mund të ndodhë në kabinën ku synohet të përdoret dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në kabinat ku ka persona.

e) Helikopteri do të jetë i pajisur me një numër zjarrfikësesh në përputhje me tabelën 1, të vendosura për të siguruar disponueshmërinë për lehtësi përdorimi në secilën ndarje të kabinës së pasagjerëve.

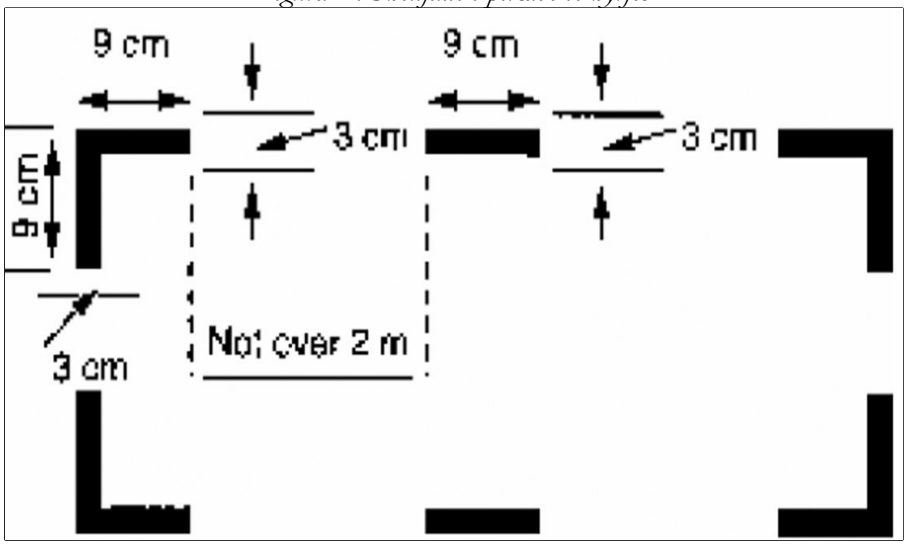
Tabela 1. *Numri i zjarrfikëseve të dorës*

MOPSC	Numri i zjarrfikësve
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Shënjimi i pikave të hyrjes emergjente

Nëse në trupin e helikopterit janë shënjuar pika për hyrje emergjente për skuadrat e shpëtimit, zona të tilla do të shënohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1. Shënjimi i pikave të hyrjes



CAT.IDE.H.270 Megafonat

Helikopterët me një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë duhet të jenë të pajisur me një

megafon portativ me bateri i gatshëm për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit gjatë një evakuimi emergjent.

CAT.IDE.H.275 Dritat dhe shenjat e emergjencës

a) Helikopterët me një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë duhet të jenë të pajisur me:

1) me një sistem ndriçimi emergjent i cili furnizohet në mënyrë të pavarur me energji të pavarur nga burimi i përgjithshëm i ndriçimit të kabinës për të lehtësuar evakuimin e helikopterit; dhe

2) shenja dhe sinjalistika për daljet e emergjencës të dukshme ditën dhe në errësire.

b) Helikopterët duhet të pajisen me shenja të daljeve të emergjencës së dukshme ditën dhe në errësirë, kur operohet:

1) në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë për fluturim me shpejtësi normale në fluturim horizontal;

2) në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë në një distancë që i korrespondon më shumë se tri minuta kohë fluturuese me shpejtësi normale në fluturim horizontal.

CAT.IDE.H.280 Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT)

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një ELT automatike.

c) Një ELT e çdo lloji duhet të jetë në gjendje për të transmetuar njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Jelekët e shpëtimit

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me një jelek shpëtimi për çdo person në bord apo pajisje ekuivalente të qëndrimit mbi ujë për çdo person më të vogël se 24 muajsh, në bord, të vendosur në një pozicion lehtësisht të arritshëm nga ndenjësja apo ulësja e personit i cili synon ta përdorë, kur operohet në:

1) në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë për fluturime me shpejtësi normale në fluturim horizontal;

2) në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë përtej distancës nga toka në momentin e uljes pa motor (helika kryesore kalohet në vetërrotullim nga piloti);

3) në performancën e klasit 2 ose 3 kur të ngrihet ose ulet në një aerodrom apo bazë operuese ku trajektorja e ngritjes apo afrimit është mbi ujë.

b) Çdo jelek shpëtimi apo pajisje individuale ekuivalente të qëndrimit mbi ujë duhet të jetë e pajisur me një mjet për ndriçim për qëllim të dallimit të vendndodhjes së personave.

CAT.IDE.H.295 Kostumi i mbijetesës së ekuipazhit

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të veshë një kostum mbijetese kur fluturon:

a) Në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në mbështetje të operimeve në det të hapur, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë në shpejtësi normale në fluturim horizontal, kur të dhënat e motit apo parashikimet në dispozicion të komandantit të tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10°C gjatë fluturimit, ose kur koha e parashikuar e shpëtimit tejkalon kohën e parashikuar për mbijetesë;

b) Në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë përtej distancës së kalimit me anë të vetë-rrotullimit ose distancës së sigurt për ulje të detyruar nga toka, kur të dhënat e motit apo parashikimet në dispozicion të komandantit të tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10°C gjatë fluturimit.

CAT.IDE.H.300 Varkat e shpëtimit, ELT e mbijetesës dhe pajisjet e mbijetesës në fluturime të gjata mbi ujë

Helikopterët që operojnë:

a) në performancën e klasit 1 dhe 2 në një fluturim mbi ujë me distancë nga toka që korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturim me një shpejtësi normale në fluturim horizontal;

b) në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë, në një distancë që i korrespondon më shumë se tri minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale në fluturim horizontal, duhet të jenë të pajisur me:

1) në rastin e një helikopteri që mban më pak se 12 persona, të paktën me një varkë shpëtimi me një kapacitet prej jo më pak se numri maksimal i personave në bord, e vendosur në atë mënyrë që të përdoret me lehtësi në rastet e emergjencës;

2) në rastin e një helikopteri që mban më shumë se 11 persona, të paktën dy barka shpëtimi, të vendosura në mënyrë që të lehtësojnë përdorimin e tyre në një emergjencë, të mjaftueshme për të akomoduar të gjithë personat në bord dhe, në qoftë se një prej tyre humbet, varka e mbetur të ketë kapacitet të mjaftueshëm për të akomoduar të gjithë personat në helikopter;

3) të paktën 1 ELT për secilën varkë shpëtimi të kërkuar; dhe

4) pajisjet për mbrojtjen e jetës, përfshirë dhe mjetet e vazhdimësisë së mbijetesës, të përshtatshme për fluturimin që do të kryhet.

CAT.IDE.H.305 Pajisjet e mbijetesës

Helikopterët që operojnë mbi zonat në të cilat kërkim-shpëtimi është i vështirë për t'u kryer, do të jenë të pajisur me:

a) pajisjet e sinjalizimit të emergjencës për të lëshuar sinjale të rrezikut;

b) të paktën një ELT; dhe

c) pajisje shtesë për mbijetesë për rrugëkalimin që do të fluturohet duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

CAT.IDE.H.315 Helikopterët e certifikuar për të operuar në ujë – pajisje të ndryshme

Helikopterët e certifikuar për të operuar në ujë do të jenë të pajisur me:

a) Një spirancë deti dhe pajisje të tjera të nevojshme për të lehtësuar, ankorimin ose manovrimin e helikopterit në ujë, sipas përmasave, masës dhe karakteristikave të përdorimit; dhe

b) Pajisje për lëshimin e sinjaleve zanore të përcaktuara në rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, nëse është e aplikueshme.

CAT.IDE.H.320 Të gjithë helikopterët për fluturime mbi ujë – ulja e detyruar në ujë

a) Helikopterët do të projektohen ose certifikohen për ulje në ujë në përputhje me specifikimet përkatëse të certifikimit kur operohet në klasën e performancës 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në një mjedis të rrezikshëm në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale lundrimi.

b) Helikopterët do të projektohen apo certifikohen për ulje në ujë në përputhje me specifikimet e certifikatës në fuqi ose do të pajisen me mjetet lundruese në raste emergjencash kur operohet në:

1) klasën e performancës 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në një mjedis jo të rrezikshëm në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale navigimi;

2) klasën e performancës 2, kur ngrihet ose ulet mbi ujë, përveç rasteve të operimeve të shërbimeve mjekësore urgjente të helikopterëve ("HEMS"), ku me qëllim minimizimin e ekspozimit, ulja ose ngritja në një vend operimi HEMS të vendosur në mjedis të mbipopulluar, kryhet mbi ujë;

3) klasën e performancës 3 në një fluturim mbi ujë përtej distancës së sigurt të uljes së detyruar nga toka.

CAT.IDE.H.325 Kufjet

Në çdo kohë që është e nevojshme një radiokomunikim dhe/ose sistem radionavigimi, helikopterët duhet të jenë të pajisur me një kufje me mikrofon ose ekuivalente dhe një buton

transmetues te doreza e komandimit të fluturimit, për secilin pilot dhe/ose anëtar të kërkuar të ekuipazhit në vendin e tij/sat të caktuar.

CAT.IDE.H.330 Pajisjet e komunikimit me radio

a) Helikopterët duhet të jenë pajisur me mjete radiokomunikimi sipas kërkesave të aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Pajisjet e radiokomunikimit duhet të jenë në gjendje të komunikojnë në frekuencën emergjente aeronautike 121,5 MHz.

CAT.IDE.H335 Paneli përzgjedhës i zërit

Helikopterët që operojnë në kushte instrumentale (IFR) duhet të jenë të pajisur me një panel përzgjedhës zëri që mund të përdoret nga çdo stacion i anëtarëve të kërkuar të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.H. 340 Pajisjet e Radios për operime vizuale (VFR) gjatë lundrimit të rrugëve në bazë të shikimit të orientuesve tokësorë

Helikopterët që operojnë në kushte vizuale (VFR) mbi rrugët që navigohen duke iu referuar shikimit të orientuesve tokësorë, duhet të kenë pajisje radiokomunikimi të nevojshme nën kushte normale përhapjeje të radios për të përmbushur:

a) komunikimin e duhur me stacionet tokësore;

b) komunikimin me stacionet përkatëse ATC nga çdo pikë në hapësirën ajrore të kontrolluar në të cilën janë të destinuara fluturimet;

c) marrjen e informacioneve meteorologjike.

CAT.IDE.H. 345 Pajisjet e komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes për operime sipas IFR-së ose VFR-së në rrugë që nuk navigohen duke iu referuar objekteve orientuese vizuale.

Helikopterët që operojnë në kushte IFR ose VFR mbi rrugët me referenca vizuale lundrimit duhet të kenë pajisje komunikimi dhe lundrimi në përputhje me kërkesat e hapësirës ajrore të aplikueshme.

a) Helikopterët që operojnë në kushte IFR ose VFR mbi rrugët që nuk navigohen duke iu referuar objekteve vizuale orientuese, pajisen me mjete radiokomunikimi, lundrimi dhe mbikëqyrjeje, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të hapësirës ajrore.

b) Pajisjet e radiokomunikimit duhet të përfshijnë të paktën dy sisteme të pavarura radiokomunikimi të nevojshme që nën kushte normale të operimit të komunikojnë me një stacion në tokë të përshtatshëm nga çdo pikë në rrugëkalim, duke përfshirë dhe devijimet.

c) Helikopterët duhet të kenë pajisje të mjaftueshme lundrimit për të siguruar që, në rast të dështimit të një elementi të pajisjeve në çdo fazë të fluturimit, pajisjet e mbetura do të lejojnë lundrimin e sigurt në përputhje me planin e fluturimit.

d) Helikopterët që operojnë në fluturime në të cilat synohet ulje në IMC duhet të kenë pajisje të përshtatshme në gjendje për të ofruar të dhëna në një pikë nga e cila mund të kryhet një ulje vizuale për çdo aerodrom në të cilën është i destinuar për të ulje në IMC dhe për çdo aerodrom alternativ të përcaktuar.

e) Për operacionet PBN avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për specifikimet e duhura të lundrimit.

CAT.IDE.H.350 Transponderi

Helikopterët duhet të jenë të pajisur me një transponder radar sekondar për presionin sipas lartësisë (RSS) dhe ndonjë transponder tjetër RSS me kapacitetet e nevojshme për rrugëkalimin e fluturimit që është duke u kryer.

CAT.IDE.H.355 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Baza e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikimet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Operatori siguron shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për të gjithë aeroplanët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër e raportimit të dukurive, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, operatori duhet t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave raste të të dhënave të gabuara, në kundërshtim ose të humbura, të cilat pritet që të paraqesin rrezik për fluturimin.

Në raste të tilla, operatori do të informojë ekuipazhin e fluturimit dhe personelin tjetër të interesuar, dhe do të sigurojë që të dhënat e prekura nuk përdoren.

ANEKSI V
MIRATIMET SPECIFIKE [PJESA SPA]

NËNPJESA A.
KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SPA.GEN.100 Autoriteti kompetent

a) Autoriteti kompetent për lëshimin e një aprovimi specifik do të jetë:

1) Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), për operatorin tregtar, kur operatori ka qendrën e tij kryesore të biznesit në Republikën e Shqipërisë;

2) për operatorin jotregtar, Autoriteti i shtetit në të cilin operatori ka qendrën e tij kryesore të biznesit, është i vendosur (institucionalizuar), ose banon.

b) Pavarësisht pikës(a)(2), për operatorët jotregtar që përdorin avionë të regjistruar në një vend të tretë, kriteret e aplikueshme sipas këtij aneksi për aprovimin e operimeve që vijojnë nuk do të zbatohen nëse këto miratime lëshohen nga shteti i regjistrit i një vendi të tretë.

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).

4) Operimet me shikueshmëri të ulët (LVO).

SPA.GEN.105 Aplikimi për një miratim specifik

a) Operatori që aplikon për lëshimin fillestar të një miratimi specifik do t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil dokumentacionin e kërkuar në nënpjesën e aplikueshme, së bashku me informacionin e mëposhtëm:

1) Emrin, adresën dhe adresën postare të aplikuesit;

2) Një përshkrim të operimeve të synuara.

b) Operatori duhet të japi evidence tek Autoriteti i Aviacionit Civil, si më poshtë:

1) përputhje me kërkesat e nënpjesëve të aplikueshme;

2) që elementet përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme janë marrë parasysh në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit', që përafron rregulloren EU nr. 748/2012.

c) Operatori duhet të nxjerri të dhënat e regjistruara në lidhje me pikat (a) dhe (b) të paktën për

kohëzgjatjen e operimit për të cilin kërkohet një miratim specifik ose, nëse është e zbatueshme, në pajtim me aneksin III (pjesa ORO).

SPA.GEN.110 Privilegjet e një operatori që zotëron një miratim specifik

Qëllimi i aktivitetit për të cilin një operator ka marrë miratimin për ta kryer, do të dokumentohet dhe specifikohet:

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

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

SPA.GEN.115 Ndryshimet në një miratim specifik

Kur kushtet e një miratimi specifik ndikohen nga ndryshimet, operatori duhet të japi dokumentacionin përkatës tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe të marrë miratim paraprak për operimin.

SPA.GEN.120 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë e një aprovimi specifik

Aprovimet specifike duhet të lëshohen për një kohëzgjatje të pakufizuar dhe do të mbeten subjekte të vlefshme për operatorin, në përputhje me kërkesat përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të përshtatshme operuese të vendosura në urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit', që përafron rregulloren EU nr. 748/2012.

NËNPJESA B.
OPERIMET E LUNDRIMIT TË BAZUARA NË PERFORMANCË (PBN)

SPA.PBN.100 Operimet PBN

a) Kërkohet një miratim për secilën nga specifikimet e mëposhtme të PBN-së:

1) RNP AR APCH; dhe

2) RNP 0.3 për operimin e helikopterit.

b) Një miratim për operimet e RNP AR APCH lejon operime publike me instrumente të afrimit të avionit sipas procedurave që plotësojnë kushtet në fuqi të publikuara sipas kritereve të projektuara nga ICAO.

c) Një aprovim i procedurës specifike për RNP AR APCH ose RNP 0.3 duhet të kërkohet për procedurat private të afrimit me instrumente ose çfarëdo procedure publike të afrimit me instrumente që nuk i plotësojnë kriteret e projektimit të zbatueshëm nga ICAO, ose kur kërkohet nga Informacioni Publik Aeronautik (AIP) ose Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

SPA.PBN.105 Miratimet operacionale të PBN

Për të marrë miratim specifik të PBN-së nga AAC-ja, operatori duhet të ofrojë dëshmi se:

a) miratimi përkatës i vlefshmërisë ajrore, i përshtatshëm për operimin e parashikuar të PBN-së, është e shkruar në AFM ose në ndonjë dokument tjetër që është miratuar nga autoriteti certifikues si pjesë e një vlerësimi të vlefshmërisë ajrore ose është bazuar në një miratim të tillë;

b) ekziston një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe personelin përkatës të përfshirë në përgatitjen e fluturimit;

c) është kryer një vlerësim i sigurisë teknike;

d) janë vendosur procedurat operuese, duke specifikuar:

1) pajisjet që do të mbarten, duke përfshirë kufizimet e tyre operuese dhe përditësimet e duhura (shënimet, pajisje ose numri i tyre) në listën e pajisjeve minimale (MEL);

2) përbërja e ekuipazhit të fluturimit, kualifikimet dhe eksperienca;

3) procedurat normale, jonormale dhe të jashtëzakonshme; dhe

4) menaxhimi i të dhënave elektronike të lundrimit;

e) është përcaktuar një listë e ngjarjeve të raportueshme; dhe

f) është krijuar një program për monitorimin dhe menaxhimin RNP për operimet RNP AR APCH, nëse është e zbatueshme.

NËNPJESA C.
OPERIMET ME PERFORMANCË TË SPECIFIKUAR MINIMALE TË LUNDRIMIT (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operimet MNPS

Avioni duhet të operojë vetëm në hapësira ajrore me performancë të specifikuar minimale të lundrimit (MNPS), në përputhje me procedurat suplementare rajonale, ku janë vendosur specifikime të performancës minimale të lundrimit, nëse operatorit i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të kryer operime të tilla.

SPA.MNPS.105 Miratimi i operimeve MNPS

Për të marrë një miratim operimi MNPS nga AAC-ja, operatori duhet të sigurojë dëshmi që:

a) Pajisjet navigacionale plotësojnë performancën e kërkuar;

b) Ekranet e lundrimit, treguesit dhe kontrollet janë të dukshme dhe të përdorshme nga çdo pozicion i pilotëve;

c) Është krijuar një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit fluturues që përfshihen në këto operime;

d) Janë krijuar procedurat operuese të cilat specifikojnë:

1) pajisjet që duhet të mbahen, duke përfshirë kufizimet e tyre operuese dhe përditësimet përkatëse në MEL

2) përbërjen e ekuipazhit të fluturimit dhe kërkesat e eksperiencës;

3) procedurat normale;

4) procedurat e emergjencës ku të përfshihen edhe ato të specifikuara nga autoriteti përgjegjës për hapësirën ajrore në fjalë;

5) Monitorimin dhe raportimin e incidenteve.

NËNPJESA D.
OPERIMET NË HAPËSIRËN AJRORE ME MINIMUMIN E REDUKTUAR TË NDARJES VERTIKALE (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operimet RVSM

Avioni do të operohet në hapësirën ajrore të caktuar kur aplikohet minimumi i reduktuar i ndarjes vertikale (RVSM) prej 300 m (1000 ft) midis nivelit të fluturimit (FL) 290 dhe 410 të përfshirë, vetëm n.q.s. operatorit i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për të kryer operime të tilla.

SPA.RVSM.105 Miratimi i operimit RVSM

Për të marrë një miratim të një operimi RVSM nga AAC-ja, operatori duhet të sigurojë dëshmi, që:

a) Është marrë miratimi për vlefshmërinë ajrore RVSM;

b) janë krijuar procedurat për monitorimin dhe raportimin e gabimeve të ruajtjes së lartësisë;

c) është krijuar një program trajnimi për anëtarët ekuipazhit të fluturimit të përfshirë në këto operime;

d) procedurat operuese janë vendosur dhe specifikojnë:

1) pajisjet që duhet të mbarten, përfshirë kufizimet operuese dhe përditësimet përkatëse në MEL;

2) kërkesat për përbërjen dhe eksperiencën e ekuipazhit të fluturimit;

3) planifikimin e fluturimit;

4) procedurat para fluturimit;

5) procedurat para hyrjes në hapësirën ajrore RVSM;

6) procedurat gjatë fluturimit;

7) procedurat pas fluturimit;

8) raportimin e incidenteve;

9) procedurat specifike operuese rajonale.

SPA.RVSM.110 Kërkesat për pajisjet RVSM

Avionët e përdorur për operime në hapësirën ajrore RVSM duhet të jenë të pajisur me:

a) dy sisteme të pavarura të matjes së lartësisë;

b) një sistem për paralajmërimin e lartësisë;

c) një sistem të kontrollit automatik të lartësisë

d) një transponder sekondar të radarit të zbulimit (SSR) me sistem raportues të lartësisë që mund të jetë i lidhur me sistemin e matjes së lartësisë në përdorim për kontrollin e lartësisë.

SPA.RVSM.115 Ruajta e gabimeve të lartësisë RVSM

a) Operatori duhet të raportojë ndodhitë e regjistruara ose ngjarjet e komunikimit për gabimet e ruajtjes së lartësisë të shkaktuara nga mosfunksionimi i pajisjeve të avionit apo të natyrës operuese, të barabarta me ose më të mëdha se:

1) një gabim total vertikal (TVE) prej ± 90 m (± 300 ft);

2) një gabim i sistemit të altimetrit (ASE) prej ± 75 m (± 245 ft); dhe

3) një devijim i lartësisë së caktuar (AAD) prej ± 90 m (± 300 ft).

b) Raportet e ndodhive të tilla duhet të dërgohen tek AAC-ja brenda 72 orëve. Raportet duhet të përfshijnë një analizë fillestare të faktorëve shkaktues dhe masat e marra për të parandaluar përsëritjen e ndodhive.

c) Kur gabimet e ruajtjes së lartësisë regjistrohen apo merren, operatorit duhet të marrë masa të menjëhershme për të korrigjuar kushtet që shkaktuan gabimet dhe të sigurojë në vazhdimësi raporte korrigjimi, nëse kërkohet nga AAC-ja.

NËNPJESA E.
OPERIMET ME DUKSHMËRI TË ULËT (LVO) DHE OPERIME ME KREDITE OPERACIONALE

SPA.LVO.100 Operimet me shikueshmëri të ulët dhe operimet me kredite operative

Operatori do të kryejë operimet e mëposhtme vetëm nëse ato miratohen nga AAC:

a) operimet e ngritjes me kushte shikueshmërie më pak se 400 m RVR;

b) operimet e afrimit me instrumente në kushte me shikueshmëri të ulët; dhe

c) operimet me kredite operative, me përjashtim të operimeve EFVS 200, të cilat nuk do t'i nënshtrohen një miratimi specifik.

SPA.LVO.105 Kriteret specifike të miratimit

Për të marrë një miratim specifik siç kërkohet nga SPA.LVO.100, operatori duhet të demonstrojë, se:

a) për operimet e afrimit me shikueshmëri të ulët, operimet LVTO në një RVR më pak se 125 m

dhe operimet me kredite operative, avioni të jetë i certifikuar për operimete synuara;

b) anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë kompetent për të kryer operimin e synuar dhe është krijuar një program trajnimi dhe kontrolli për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe personelin përkatës të përfshirë në përgatitjen për fluturim, në përputhje me SPA.LVO.120;

c) janë përcaktuar procedurat operative për operimet e synuara;

d) janë bërë ndryshimet përkatëse në listën e pajisjeve minimale (MEL);

e) janë bërë ndryshimet përkatëse në programin e mirëmbajtjes;

f) janë përcaktuar procedura për të garantuar përshtatshmërinë e aerodromeve, duke përfshirë procedurat e fluturimit me instrumente, për operimet e synuara, në përputhje me SPA.LVO.110; dhe

g) për operimet e synuara, është kryer një vlerësim sigurie dhe janë përcaktuar treguesit e performancës për të monitoruar nivelin e sigurisë.

SPA.LVO.110 Kërkesat në lidhje me aerodromin, duke përfshirë procedurat e fluturimit me instrument

Operatori duhet të sigurojë që vetëm aerodromet, duke përfshirë procedurat e fluturimit me instrumente, të përshtatshme për operimet e synuara duhet të përdoren për LVO dhe operime me kredite operacionale.

SPA.LVO.120 Kompetenca e ekuipazhit të fluturimit

a) Operatori duhet të garantojë se ekuipazhi i fluturimit është kompetent për të kryer operimet e synuara.

b) Operatori duhet të garantojë se çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit ka kryer me sukses trajnimin dhe kontrollin për të gjitha llojet e LVO-së dhe operimet me kredite operative për të cilat është dhënë miratimi. Ky trajnim dhe kontroll, duhet të:

1) përfshijë trajnimin dhe kontrollin fillestar dhe periodik;

2) përfshijë procedurat jonormale dhe të emergjencës;

3) përshtatet me llojin e teknologjive të përdorura në operimet e synuara; dhe

4) marrë parasysh rreziqet e faktorit njerëzor që lidhen me operimet e synuara.

c) Operatori duhet të mbajë rekorde lidhur me trajnimin dhe kualifikimet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

d) Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhen nga personel me kualifikimin e duhur. Në rastin e trajnimit dhe kontrollit të fluturimit dhe të simulimit të fluturimit, personeli që ofron trajnimin dhe kryen kontrollet do të jetë i kualifikuar në përputhje me aneksin I (Pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011.

SPA.LVO.125 Procedurat operuese

a) Operatori duhet të krijojë procedura dhe instruksione për t'u përdorur për LVO. Këto procedura dhe instruksione duhet të përfshihen në manualin e operimeve ose në manualin e procedurave dhe të përmbajnë detyrat e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit gjatë operimet në rulim, ngritje, afrim, rrafshimi mbi tokë, uljes, bredhjes në pistë, dhe kalimit në rreth të dytë, sipas rastit.

b) Para fillimit të LVO, piloti në komandë/komandanti duhet të jetë i sigurt, që:

1) statusi i pajisjes me apo pa shikim është i rregullt;

2) procedurat e duhura LVP janë në fuqi bazuar në informacionin e marrë nga shërbimi i trafikut ajror (ATS);

3) anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë me kualifikimet përkatëse.

SPA.LVO.130 Pajisjet minimale

a) Operatori duhet të përfshijë pajisjet minimale që duhet të jenë funksionale në nisje të një LVO në përputhje me Manualin e Fluturimit të Avionit (AFM) ose dokumente të tjerë të miratuar në

manualin e operimeve apo dhe në manualin e procedurave, sipas rastit.

b) Piloti në komandë/komandanti duhet të bindet se gjendja e avionit dhe e sistemeve të tij që përdoren në ajër janë të përshtatshme për operimin specifik që do të kryhet.

NËNPJESA F.
OPERIMET ME RREZE TË TEJZGJATUR ME AEROPLANË ME DY MOTORË (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Në operimet e transportit ajror tregtar, aeroplanët me dy motorë duhet të operohen përtej pikës së distancës të përcaktuar në përputhje me CAT.OP.MPA.140, vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim operimi ETOPS nga AAC-ja.

SPA.ETOPS.105 Miratimi operacional ETOPS

Për të marrë një miratim ETOPS nga AAC-ja, operatori duhet të sigurojë dëshmi që:

a) kombinimi aeroplan/motor ka një miratim të projektit të tipit dhe besueshmërisë ETOPS për operimin e synuar;

b) është krijuar një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit dhe gjithë personelin tjetër të përfshirë në këto operime, dhe anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe personeli tjetër i përfshirë në operim janë plotësisht të kualifikuar për të kryer operimin e synuar;

c) organizimi dhe eksperienca e operatorit janë të përshtatshme për mbështetjen e operimit të synuar;

d) janë krijuar procedurat operuese.

SPA.ETOPS.110 ETOPS Aerodromi alternativ në rrugëkalim

a) Një aerodrom alternativ në rrugëkalim duhet të konsiderohet si i përshtatshëm, nëse, në kohën e synuar të përdorimit, ai është i disponueshëm dhe i pajisur me shërbimet ndihmëse si ato të trafikut ajror (ATS), ndriçim të mjaftueshëm, radiokomunikim, raportim të motit, mjetet tokësore për lundrimin dhe shërbime të emergjencave dhe ka të paktën të një procedurë afrimi instrumental të gatshme.

b) Para kryerjes së një fluturimi ETOPS, operatori duhet të garantojë se gjatë rrugëkalimit është i disponueshëm një aerodrom alternativ, brenda kohës së devijimit të miratuar për operatorin, ose brenda një kohe devijimi të bazuar në gjendjen e avionit të marrë nga MEL, cilado qoftë më e shkurtër.

c) Operatori duhet të specifikojë çdo aerodrom alternativ ETOPS në rrugëkalim, në planin operacional të fluturimit dhe në planin e fluturimit të ATS.

SPA.ETOPS.115 ETOPS Minimumet e planifikimit të aerodromit alternativ në rrugëkalim

a) Operatori duhet të zgjedhë një aerodrom si alternativ në rrugëkalim vetëm kur raportet ose parashikimet e motit, apo ndonjë kombinim i tyre, tregojnë se midis kohës së synuar të uljes deri në një orë pas kohës së fundit të mundshme të uljes, kushtet do të jenë të barabarta ose mbi minimumet e planifikimit të llogaritura duke shtuar kohët shtesë sipas tabelës 1.

b) Operatori duhet të përfshijë në manualin e operimeve metodën për përcaktimin e minimumeve të operimit në ETOPS për aerodromin alternativ të planifikuar në rrugëkalim.

Tabela 1. Planifikimi i minimumeve për ETOPS për në aerodromin alternativ në rrugëkalim

Lloji i afrimit	**Planifikimi i minimumeve**
Afrimi preciz	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Afrimi jopreciz ose rregullim të afrimit	MDA/H + 400 ft (*)

	RVR/VIS + 1500 m

(*) VIS: Shikimi" MDA/H: Humbja minimale e lartësisë/lartësia

NËNPJESA G.
TRANSPORTI I MALLRAVE TË RREZIKSHME

SPA.DG.100 – Transporti i mallrave të rrezikshme

Me përjashtim të kërkesave që përcaktohen në aneksin IV (Part CAT), aneksin VI (pjesa-NCC), aneksin VII (pjesa-NCO) dhe aneksin VIII (pjesa-SPO), operatori kryen transportin e mallrave të rrezikshme vetëm pas një miratimi paraprak nga AAC-ja.".

SPA.DG.105 Miratimi për transportin e mallrave të rrezikshëm

Për të marrë miratimin për transportin e mallrave të rrezikshëm, operatori në përputhje me instruksionet teknike duhet:

a) Të krijojë dhe të mbajë një program trajnimi për personelin e përfshirë dhe t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që gjithë personelit i është dhënë trajnimi i duhur;

b) Të përcaktojë procedurat operuese për të garantuar trajtim të sigurt të mallrave të rrezikshme në të gjithë hapat e transportit ajror, të cilat të përmbajnë informacione dhe instruksione, për:

1) politikat e operatorit për transportin e mallrave të rrezikshme;

2) kërkesat për pranimin, trajtimin, ngarkimin, vendosjen dhe ndarjen e mallrave të rrezikshme;

3) veprimet që duhet të ndërmerren në një rast aksidenti ose incidenti në një avioni me mallra të rrezikshme në bord;

4) reagimin në një situatë emergjente ku përfshihen mallrat e rrezikshme;

5) heqjen e ndonjë ndotjeje të mundshme;

6) detyrat e personelit të përfshirë, veçanërisht kur kanë të bëjnë me trajtimin në tokë

7) inspektimin për dëmtime, rrjedhje ose ndotje;

8) raportimin e aksidenteve dhe incidenteve me mallra të rrezikshme.

SPA.DG.110 Informacioni i mallrave të rrezikshme dhe dokumentimi

Operatori, në përputhje me instruksionet teknike, duhet:

a) të informojë me shkrim pilotit në komandë/komandantin:

1) për mallrat e rrezikshme që do të merren në bordin e avionit;

2) për përdorim ndaj emergjencave në fluturim.

b) të përdorë listë kontrollin për pranim;

c) të sigurojë që mallrat e rrezikshme janë shoqëruar nga dokumenti i kërkuar i plotësuar nga personi që ofron transportin e mallrave të rrezikshme, përveç kur informacioni i aplikueshëm i mallrave të rrezikshme është siguruar në një formë elektronike;

d) të sigurojë që, kur dokumenti i transportit të mallrave të rrezikshëm është siguruar në një formë të shkruar, një kopje e dokumentit mbahet në tokë ku do të jetë i mundur të arrihet aksesi brenda një periudhe të arsyeshme deri sa mallrat të arrijnë destinacionin final;

e) të sigurojë që një kopje e informacionit për pilotin-në-komandë ose komandantin të ruhet në tokë dhe që kopja ose informacioni në të, të jetë i disponueshëm për oficerët (punonjësin) e operimit të fluturimit, planifikuesin e fluturimeve ose personelin e caktuar në tokë, përgjegjës për pjesën e tyre të operimeve të fluturimit, deri pas përfundimit të fluturimit të cilit i referohet informacioni;

f) të mbajë listëkontrollin e pranimit, dokumentin e transportit dhe informacionin për pilotin në komandë për të paktën 3 muaj pas përfundimit të fluturimit;

g) të ruajë rekordet/të dhënat e trajnimit të të gjithë personelit për të paktën tre vjet.

NËNPJESA H.
OPERIMET E HELIKOPTERIT ME SISTEMET E PAMJEVE TË SHIKIMIT NATËN

SPA.NVIS.100 Operimet me sisteme të pamjeve të shikimit natën (NVIS)

a) Helikopterët duhet të operohen në kushte vizuale VFR natën vetëm me ndihmën e NVIS nëse operatori është miratuar nga AAC-ja.

b) Për të marrë një miratim të tillë nga AAC-ja, operatori duhet:

1) të operojë në transportin tregtar ajror (CAT) dhe të zotërojë një AOC CAT në përputhje me shtojcën III (PART-ORO);

2) të dëshmojë tek AAC-ja:

i) pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të përmbajtura në këtë nënpjesë;

ii) integrim të suksesshëm të të gjitha elementeve të NVIS-së.

SPA.NVIS.110 Kërkesat e pajisjeve për operimet NVIS

a) Para kryerjes së operimeve NVIS çdo helikopteri dhe të gjitha pajisjeve shoqëruese NVIS duhet t'i jetë lëshuar miratimi përkatës i vlefshmërisë ajrore në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 326, datë 29.8.2019 "Për miratimin e rregullores 'Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit'", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

b) *Radiolartësimatësi*. Helikopteri duhet të jetë i pajisur me radiolartësimatës në gjendje që të emetojë paralajmërime audio nën lartësitë e paracaktuara dhe paralajmërime audio dhe vizuale në lartësitë e zgjedhura nga piloti, të dukshme dhe të menjëhershme gjatë të gjitha fazave të fluturimit NVIS.

c) *Ndriçimi i përshtatshëm NVIS i avionit*. Për të zbutur sinjalet e reduktuara periferike të shikimit dhe nevojën për të përforcuar të dhënat e situatës, duhet të sigurohen si vijon:

1) ndriçim të panelit të instrumenteve të përshtatshëm NVIS, nëse është i instaluar, që mund të ndriçojë të gjitha instrumentet thelbësore të fluturimit;

2) drita të përshtatshme ndihmëse të NVIS-së;

3) elektrik dore i përshtatshëm për NVIS-në; dhe

4) një mënyrë për heqjen ose fikjen e dritave të brendshme të papërshtatshme për NVIS-në.

d) *Pajisjet suplementare NVIS*. Duhet të sigurohen pajisjet shtesë NVIS si më poshtë:

1) një burim rezervë ose i dytësor i energjisë për dylbitë e shikimit natën (NVG);

2) një kaskë me me kapës për mbërthimin e NVG-së përkatëse.

e) Të gjitha NVG e kërkuara në një fluturim NVIS duhet të jenë të të njëjtit lloj dhe duhet të sigurojnë një mprehtësi vizuale mjaftueshëm ekuivalente

f) *Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore*

1) Procedurat për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore duhet të përmbajnë informacionin e nevojshëm për kryerjen e mirëmbajtjes në vazhdim dhe inspektimeve të pajisjeve NVIS të instaluara në helikopter dhe duhet të mbulojnë, minimalisht:

i) transparencën dhe cilësinë e xhamit ballor të helikopterit;

ii) ndriçimin NVIS;

iii) NVG; dhe

iv) çdo pajisje shtesë që mbështet operimet NVIS.

2) Çdo modifikim i mëvonshëm ose mirëmbajtje tek avioni duhet të bëhet në përputhje me miratimin e vlefshmërisë ajrore të NVIS.

SPA.NVIS.120 Minimumet operimeve me NVIS

a) Operimet nuk duhet të kryhen nën kushtet minimale të motit për llojin e operimeve që kryhen natën.

b) Operatori duhet të vendosë lartësi minimale kalimtare ku mund të vazhdohet një ndryshim për

në/nga një fluturim të kryer me mjete ndihmëse.

SPA.NVIS.130 Kërkesat ekuipazhit për operimet NVIS

a) Përzgjedhja. Operatori duhet të vendosë kritere për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit për detyrën NVIS.

b) Përvoja. Përvoja minimale për komandantin nuk duhet të jetë më pak se 20 orë fluturim VFR natën si piloti në komandë/komandant i një helikopteri para fillimit të trajnimit.

c) Trajnimi operacional. Të gjithë pilotët duhet të kenë përfunduar trajnimin operacional në përputhje me procedurat e NVIS që përmban manuali i operimeve.

d) Trajnimet periodike. Të gjithë pilotët dhe anëtarët teknike të ekuipazhit NVIS, që kryejnë operime NVIS, duhet të kenë përfunduar tri fluturime NVIS në 90 ditët e fundit. Trajnimi periodik mund të rivendoset në një fluturim trajnimi në helikopter ose simulator fluturimi të plotë (FFS), i cili do të përfshijë elementet e pikës (f) (1).

e) Përbërja e ekuipazhit. Minimumi i ekuipazhit duhet të jetë më i madh se sa specifikohet:

1) në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

2) për aktivitetin në fjalë; ose

3) në miratimin operues për operimet NVIS.

f) Trajnimet dhe kontrollet e ekuipazhit

1) Trajnimet dhe kontrollet duhet të kryhen në përputhje me një program të detajuar dhe të miratuar nga AAC-ja dhe duhet të përfshihen në manualin e operimeve.

2) Anëtarët e ekuipazhit

i) programet e trajnimit të ekuipazhit duhet të përmirësojnë njohuritë e NVIS-së në mjedisin e punës dhe pajisjet; të përmirësojnë koordinimin ekuipazhit; dhe të përfshijnë masa për të minimizuar rreziqet që lidhen me kushtet e shikimit të dobët, si dhe NVIS procedurat normale dhe emergjente.

ii) Masat e referuara në pikën (f) (2) (I) duhet të vlerësohen, gjatë:

A) Kontrollit të aftësive në fluturim natën; dhe

B) Kontrolli në fluturim sipas detyrës.

SPA.NVIS.140 Informacioni dhe dokumentimi

Operatori duhet të sigurojë që, si pjesë e analizave të rrezikut dhe procesit të menaxhimit, rreziqet e lidhura gjatë operimit në ambientin NVIS minimizohen duke specifikuar në manualin e operimeve: përzgjedhjen, përbërjen dhe trajnimin e ekuipazhit; nivelet e pajisjeve dhe kriteret e nisjes; procedurat operuese dhe minimumet, siç janë sipas rastit operimet normale dhe jonormale janë të përshkruara dhe zvogëlimin e tyre siç duhet.

NËNPJESA I.
OPERIMET ME GANXHE TË JASHTME NË HELIKOPTER

SPA.HHO.100 Operimet me ganxhë të varur nga jashtë në helikopter (HHO)

a) Helikopterët do të operojnë për qëllime me ngarkesa të varura CAT vetëm nëse operatori është aprovuar nga AAC-ja.

b) Për të marrë një miratim të tillë nga AAC-ja, operatori duhet:

1) të operojë në CAT dhe të ketë një AOC CAT në përputhje me aneksin III (pjesa ORO);

2) t'i dëshmojë Autoritetit të Aviacionit Civil përputhje me kërkesat e përmbajtura në këtë nënpjesë.

SPA.HHO.110 Kërkesat e pajisjeve për HHO-në

a) Instalimi i të gjitha pajisjeve ngritëse të helikopterëve, përveç PCDS-së së thjeshtë, përfshirë të gjitha pajisjet radio për të përmbushur pikën SPA.HHO.115, dhe çdo ndryshim pasues, do të duhet të marrin miratimin përkatës të vlefshmërisë ajrore për funksionin e synuar. Pajisjet ndihmëse do të projektohen dhe testohen për standardin e duhur siç kërkohet nga AAC-ja.

b) Instruksionet e mirëmbajtjes për pajisjet dhe sistemet HHO duhet të përcaktohen nga operatori në koordinim me prodhuesin dhe të përfshihen në programin e mirëmbajtjes së helikopterit siç kërkohet nga urdhri i ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014.

SPA.HHO.115 Komunikimi gjatë HHO-së

Komunikimi i dyanshëm me radio duhet të krijohet me organizatën për të cilën ofrohet HHO dhe, ku të jetë e mundur, një mjet komunikimi me personelin në tokë në bazën HHO, për:

a) Operimet ditën dhe natën larg bregut;

b) Operimet natën në breg në tokë, përveç për HHO-në në një bazë operimi për emergjencat mjekësore me helikopter (HEMS).

SPA.HHO.125 Kërkesat e performancës për HHO-në

Përveç HHO te një bazë operimi te HEMS, HHO duhet të jetë në gjendje të funksionojë gjatë një fikje motori kritik dhe me motorin (motorët) e mbetur, në regjimin e duhur pa rrezikuar personat apo ngarkesat e varura, palët e treta apo pronat.

SPA.HHO.130 Kërkesat e ekuipazhit për HHO-në

a) Përzgjedhja. Operatori duhet të përcaktojë kriteret për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit fluturues për detyrat e HHO, duke marrë në konsiderate përvojën e mëparshme.

b) Përvoja. Minimumi i nivelit të përvojës për komandantin që kryen fluturimet HHO nuk duhet të jenë më pak se:

1) Larg bregut;

i) 1000 orë si komandant/pilot në komandë i helikopterit, ose 1000 orë si pilot i dytë në HHO, nga të cilat 200 orë si pilot në komandë nën mbikëqyrje; dhe

ii) 50 cikle të varjes, të kryera larg bregut nga të cilat 20 cikle duhet të bëhen natën nëse operimet kryhen natën, kur një cikël ngritje e ngarkesave nënkupton një cikël të plotë ulje dhe ngritje të ganxhën varëse.

2) Në breg:

i) 500 orë si komandant/pilot në komandë të helikopterit, ose 500 orë si pilot i dytë në HHO, nga të cilat 100 orë si pilot në komandë nën mbikëqyrje.

ii) 200 orë përvojë operimi në helikopter e përftuar në një mjedis operimi të ngjashëm me operimet e synuara

iii) 50 cikle ngritjeje, në të cilat 20 cikle duhet të bëhen natën nëse kryhen operime natën.

c) Trajnimi dhe eksperienca operuese. Përfundimi i suksesshëm i trajnimit në përputhje me procedurat HHO që përmban manuali i operimeve dhe eksperienca përkatëse në rolin dhe mjedisin nën të cilin kryhen HHO.

d) Trajnimet periodike. Të gjithë pilotët dhe anëtarët e ekuipazhit që kryejnë HHO duhet të kenë përfunduar të paktën në 90 ditët paraardhëse:

1) Kur operojnë ditën, çdo kombinim i 3 cikleve të ngritjes ditën ose natën, në të cilën duhet të përfshijë një kalim për në varje dhe nga varja.

2) Kur operojnë natën, 3 cikle të ngritjes natën, në të cilën duhet të përfshijë një kalim për në varje dhe nga varja.

e) Përbërja e ekuipazhit. Minimumi i ekuipazhit për operimet ditën dhe natën duhet të deklarohet në manualin e operimeve. Minimumi i ekuipazhit do të varet nga tipi i helikopterit, kushtet e motit, lloji i detyrës dhe për me tepër për operimet larg bregut, vendi i mjedisit HHO, gjendja e detit dhe lëvizjes së anijes. në asnjë rast minimumi i ekuipazhit nuk duhet të jetë më pak se një pilot dhe një anëtar ekuipazhi HHO.

f) Trajnimi dhe kontrolli

1) Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhen në përputhje me programet e detajuara dhe të miratuara nga AAC-ja dhe të përfshirë në manualin e operimeve.

2) Anëtarët e ekuipazhit:

i) Programet e trajnimit të ekuipazhit duhet: të përmirësojnë njohuritë e mjedisit punues se HHO dhe pajisjet, të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit dhe të përfshijnë masat për minimizimin e rrezikut të lidhur me HHO, procedurat normale dhe emergjente, si dhe shkarkimin statik (të ngarkesave elektrike).

ii) Masat referuar në pikën (f)(2)(i) duhet të vlerësohen gjatë kontrollit në linjë, ditën me kushte meteorologjike vizuale, (VMC), ose (VMC) gjatë kontrollit të aftësive natën, kur HHO natën janë kryer nga operatori.

SPA.HO.135 Udhëzime për pasagjerët HHO

Para çdo fluturimi HHO, ose fluturime të njëpasnjëshme pasagjerët duhet të udhëzohen dhe duhet të vihen në dijeni të rreziqeve të shkarkimeve statike të elektricitetit dhe konsiderata të tjera HHO.

SPA.HHO.140 Informacioni dhe dokumentimi

a) Operatori duhet të sigurojë që, si pjesë e analizimit të rrezikut dhe procesit të menaxhimit, rreziqet e lidhura me ambientin HHO minimizohen duke specifikuar në manualin e operimeve: përzgjedhjen, përbërjen dhe trajnimin e ekuipazhit; nivelet e pajisjeve dhe kriteret e nisjes; procedurat e operimeve dhe minimumet, si ato normale dhe ka mundësi ato anormale të përshkruhen dhe shqyrtohen në mënyrën e duhur.

b) Ekstraktet përkatëse nga manuali i operimeve duhet të jenë të disponueshme tek organizata së cilës i ofrohet HHO-së.

NËNPJESA J.
OPERIMET PËR SHËRBIMET MJEKËSORE EMERGJENTE ME HELIKOPTERË

SPA.HEMS.100 Operimet për shërbimet mjekësore emergjente me helikopterë (HEMS)

a) helikopterët duhet të përdoren për qëllimet e operimeve HEMS nëse operatori është miratuar nga AAC-ja Shqiptar.

b) për të marrë të tilla miratime nga AAC-ja, operatori duhet:

1) të operojë në CAT dhe të zotërojë një AOC CAT në përputhje me aneksin III (Part-ORO)

2) t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil përputhje me kërkesat e kësaj nënpjese.

c) Operimet e natës në vendet e operimit HEMS, që nuk u janë nënshtruar një inspektimi/kontrolli paraprak jashtë zonave të mbipopulluara, që ofrojnë dritë të mjaftueshme artificiale të ambientit, do të kryhen sipas një miratimi të lëshuar në përputhje me pikën SPA.NVIS.100.

(Germa (c) do të zbatohet duke filluar nga data 25 maj 2026).

SPA.HEMS.105 Operimet HEMS HEC

a) Operimet HEMS HEC mund të kryhen me njërën nga sa vijon:

1) një ganxhë helikopteri, sipas kushteve të përshkruara në nënpjesën I (Operimet me ganxhë të jashtme me helikopter);

2) një ngarkesë të jashtme të varur, sipas kushteve të përcaktuara në pikën (b).

b) Për operimet HEMS HEC të kryera me një ngarkesë të jashtme të varur/ganxhë, operatori duhet:

1) të jetë në përputhje me kërkesat e pikës SPO.SPEC.HEC.105 të aneksit VIII;

2) përdorë një ganxhë të dyfishtë të aprovuar të ngarkesës, ose një sistem ganxhash ngarkese të miratuar sipas një standardi përkatës të vlefshmërisë ajrore;

3) të kufizojë operimet në fazën teknike të fluturimit për shpëtimin e personave të lënduar, të sëmurë ose të rrezikuar, ose për të transportuar persona që janë të nevojshëm për misionin;

4) të sigurojë që anëtarët e ekuipazhit teknik të ganxhave janë të pajisur, trajnuar, kontrolluar dhe informuar në mënyrën e duhur;

5) të zhvillojë SOP specifike HEMS HEC, pas vlerësimit të rrezikut të përmendur në pikën SPA.HEMS.140;

6) të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të përfshirë në operimet e HEMS HEC të kenë përvojë, të jenë të trajnuar dhe kontrolluar për operimet HEMS HEC dhe kanë përvojë të kohëve të fundit me një aktivitet të tillë.

SPA.HEMS.110 Kërkesat e pajisjeve për operimet HEMS

a) Instalimi i të gjitha pajisjeve mjekësore të helikopterit, dhe çdo modifikim i mëvonshëm i këtyre pajisjeve dhe ku të jetë e përshtatshme, dhe operimi i tyre duhet të aprovohet në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 326, datë 29.8.2019 "Për miratimin e rregullores 'Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit'", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

b) Për fluturimet VFR mbi rrugëkalimet e lundruara duke iu referuar shenjave vizuale, helikopteri duhet të pajiset me një pajisje që ofron një paraqitje të hartës lëvizëse me pozicionin dhe pengesat e veta. Baza e të dhënave e hartave dhe pengesave do të mbahet e përditësuar.

c) Me përjashtim të pikës CAT.IDE.H.240 të aneksit IV, helikopterët kompleksë, pa presion që operojnë në HEMS me një MOPSC prej nëntë ose më pak, duhet të jenë në përputhje me kërkesat e oksigjenit të zbatueshme për helikopterë të ndryshëm nga ato kompleks, jo helikopterë me presion.

d) Me përjashtim të pikave CAT.OP.MPA.285 dhe CAT.IDE.H.240 të aneksit IV, ekskursione të shkurtra mbi 13 000 ft pa përdorur oksigjen shtesë mund të ndërmerren gjatë ditës, në varësi të miratimit paraprak nga autoriteti kompetent, me kusht që të plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

1) ekskursioni mbi 13 000 ft është i nevojshëm për hipjen/zbarkimin e personave ose për operimet HEMS HEC;

2) fluturimi nuk kryhet mbi 16 000 ft;

3) kohëzgjatja e ekskursionit mbi 10 000 ft pa oksigjen është e kufizuar në 30 minuta brenda një misioni HEMS;

4) informimi i sigurisë në përputhje me pikën CAT.OP.MPA.170 të aneksit IV përfshin informacionin e duhur për anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët mbi efektet e hipoksisë;

5) PSV-të përfshihen në manualin e operimit që mbulon pikat (1) deri në (4);

6) përvoja e operatorit për kryerjen e operimeve në lartësi të mëdha pa përdorur oksigjen shtesë është e përshtatshme për operimet që do të kryhen;

7) përvoja e anëtarëve individualë të ekuipazhit dhe përshtatja e tyre fiziologjike në lartësi të mëdha janë të përshtatshme për operimet që do të kryhen;

8) të gjithë anëtarët e ekuipazhit të përfshirë në operime kanë marrë trajnim fillestar dhe të përsëritur për hipoksi;

9) asnjë nga anëtarët e ekuipazhit të përfshirë në operime nuk është diagnostikuar me një gjendje mjekësore që mund të çojë në hipoksi.

e) Për operimet me një pilot natën, helikopteri duhet të pajiset si më poshtë:

1) për një helikopter të lëshuar për herë të parë me një CofA individuale përpara datës 25 maj 2024 ose më herët, me një sistem të përshtatshëm të rritjes së stabilitetit ose autopilot;

2) për një helikopter të lëshuar për herë të parë me një CofA fillestare më ose pas datës 25 maj 2024, me një autopilot.

f) Për operimet HEMS gjatë ditës, helikopteri do të pajiset me instrumentet e fluturimit të kërkuara sipas pikave (a) (6) dhe (a) (7) të pikës CAT.IDE.H.130 të aneksit IV.

g) Helikopteri duhet të jetë i pajisur me një lartësimatës radio të aftë për të lëshuar një paralajmërim audio nën një lartësi të paracaktuar dhe një paralajmërim vizual në një lartësi të përzgjedhur nga piloti.

h) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara në pikat (e) dhe (g) do të miratohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore.

i) Operatori duhet të sigurojë që të gjitha informacionet përkatëse të dokumentohen në listën minimale të pajisjeve.

(Germa (e) do të zbatohet duke filluar nga data 25 maj 2028).

SPA.HEMS.115 Komunikimi

Plus kërkesave të CAT.IDE.H, helikopterët që kryejnë fluturime HEMS duhet të kenë pajisje komunikimi në gjendje për komunikim të dyanshëm me organizatën për të cilën HEMS fluturon dhe, ku të jetë e mundur, të komunikojë me personelin e shërbimit emergjent në tokë.

SPA.HEMS.120 Minimumet për operimin HEMS

a) Fluturimet HEMS që operohen nën VFR duhet të përputhen me minimumet e motit HEMS për fazat e nisjes dhe në rrugëkalim të fluturimit HEMS.

b) Në rast se gjatë fazës së rrugëkalimit, kushtet e motit dhe lartësia e poshtme e reve është nën minimumet e shikimit të treguar, helikopterët e certifikuar për fluturime sipas VMC duhet ta ndërpresin fluturimin ose të kthehen në bazë. Helikopterët e pajisur dhe të certifikuar për operime në kushte meteorologjike instrumentale (IMC) mund ta ndërpresin fluturimin, të kthehen në bazë ose të kalojnë në një fluturim instrumental (IFR), me kusht që ekuipazhi është i kualifikuar siç duhet.

c) Minimumi i funksionimit VFR do të jetë siç përcaktohet nga kërkesat e zbatueshme të hapësirës ajrore, me përjashtim të rasteve të mëposhtme kur mund të përdoret tavani i reduktuar, dukshmëria dhe distancat vertikale nga pengesat:

1) operime me shumë pilotë;

2) operime me një pilot të vetëm me një anëtar të ekuipazhit teknik të ulur në një ndenjëse të përparme me fytyrë përpara, i cili është i kualifikuar dhe i ngarkuar me detyrë në mënyrë të përshtatshme për të zbutur rrezikun shtesë.

SPA.HEMS.125 Kërkesat e performancës për operimet HEMS

a) Operimet e klasit 3 të performancës nuk duhet të kryhen në një ambient të papërshtatshëm.

b) Ngritja dhe ulja

1) Helikopterët që kryejnë operime në/nga një zonë për afrim final në zonën e ngritjes dhe uljes (FATO) të një spitali që ndodhet në një ambient të dendur të papërshtatshëm dhe që përdoret si bazë operimi për HEMS duhet të operohen në përputhje me klasin 1 të performancës.

2) Helikopterët që kryejnë operime në/nga një zonë e afrimit final dhe ngritjes (FATO) në një spital që ndodhet në një ambient të dendur të papërshtatshëm dhe që nuk përdoret si bazë operimi për HEMS duhet të operohen në përputhje me klasin 1 të performancës, përveçse kur operatori ka një aprovim në përputhje me CAT.POL.H.225.

3)Helikopterët që kryejnë operime në/nga një bazë HEMS operimi të vendosur në një ambient të dendur të papërshtatshëm duhet të operohen në përputhje me klasin 2 të performancës dhe të jetë i përjashtuar nga miratimi i kërkuar nga CAT.POL.305(a), duke siguruar përputhshmëri me CAT.POL.H.305 (b)(2) dhe (b)(3).

4) Baza operuese HEMS duhet të jetë në një madhësi të mjaftueshme për të siguruar toleranca të përshtatshme nga të gjitha pengesat. Për operime natën, baza duhet të jetë e ndriçuar për të lejuar

identifikimin e bazës dhe çdo pengese në të.

(Pika SPA.HEMS.125 do të zbatohet deri në datë 24 maj 2028).

SPA.HEMS.125/1 Kërkesat e performancës për operimet HEMS

a) Operimet e klasit 3 të performancës mbi një mjedis armiqësor do të kryhen vetëm me kusht që të plotësohet një nga kushtet e mëposhtme:

1) Vendi i operimit HEMS i përdorur për ngritje, ulje ose operime HEMS HEC ndodhet mbi 7 000 këmbë lartësi dhe helikopteri është i certifikuar si kategoria A ose ekuivalent, siç përcaktohet nga Agjencia;

2) Operimi i planifikuar HEMS nuk kërkon transportin e personelit mjekësor, furnizimeve mjekësore ose personave të sëmurë ose të lënduar, dhe ose helikopteri është i certifikuar si kategoria A ose ekuivalent, siç përcaktohet nga Agjencia, ose plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) helikopteri është i pajisur me sisteme karburanti rezistente ndaj përplasjes;

ii) helikopteri është i pajisur me një rrip sigurie me sistem frenimi të sipërm të trupit për t'u përdorur në secilën ndenjëse të pasagjerit për çdo pasagjer të moshës 24 muajsh ose më shumë;

iii) lartësia e të paktën një prej vendeve operative HEMS të përdorura gjatë operimit HEMS nuk është më e ulët se 3 000 ft;

iv) operatorit i është dhënë një miratim nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën CAT. POL.H.420 i aneksit IV;

3) Të paktën një vend operimi HEMS i përdorur për ngritje, ulje ose operimet HEMS HEC gjatë operimit HEMS ndodhet në ose mbi 8 000-ft lartësi dhe plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) helikopteri është i pajisur me sisteme karburanti rezistente ndaj përplasjes;

ii) helikopteri është i pajisur me një rrip sigurie me sistem frenimi të sipërm të trupit për t'u përdorur në secilën ndenjëse të pasagjerit për çdo pasagjer të moshës 24 muajsh ose më shumë;

iii) një helikopter i certifikuar si kategoria A ose ekuivalent, siç përcaktohet nga Agjencia, nuk është i disponueshëm ose i papërshtatshëm për operim për shkak të njërës prej arsyeve të mëposhtme:

A) marzhe të pamjaftueshme të performancës për të operuar në vendin e operimit HEMS, ose pa aftësi për të kryer operimet HEMS HEC, nëse është e aplikueshme;

B) helikopterë të certifikuar si kategoria A ose ekuivalent, siç përcaktohet nga Agjencia, dhe që mund përndryshe të dërgohen, janë në një mision HEMS ose nuk janë ende gati për misionin e radhës, duke çuar në një vonesë në ndërhyrje të papajtueshme me urgjencën;

iv) operatori ka vendosur një procedurë për të arritur përputhjen me pikën (iii);

v) operatorit i është dhënë një miratim nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën CAT. POL.H.420 i aneksit IV;

vi) operatori do të regjistrojë të gjitha misionet e kryera me një helikopter që nuk është i certifikuar si kategoria A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia.

b) Me përjashtim të pikës CAT.POL.H.400(d)(2) të aneksit IV, nëse plotësohen kriteret e pikës (a)(1), atëherë operimet e natës me helikopter mund të kryhen në klasën e performancës 3.

c) Ngritja dhe ulja

1) Helikopterët që kryejnë operime për në ose nga zona e afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO) në një spital që ndodhet në një mjedis armiqësor të ngjeshur dhe që përdoret si bazë operative HEMS do të operohen në përputhje me klasën e performancës 1.

2) Helikopterët që kryejnë operime drejt ose nga një FATO në një spital që ndodhet në një mjedis armiqësor të ngjeshur dhe që nuk është një bazë operative HEMS do të operohen në përputhje me klasën e performancës 1, përveç kur operatori ka një miratim në përputhje me pikën CAT.POL.H.225.

3) Helikopterët që kryejnë operime në ose nga një vend operimi HEMS i vendosur në një mjedis

armiqësor duhet të:

i) operohen në përputhje me klasën e performancës 2, ose nëse plotësohen kushtet e përcaktuara në pikën (a), në klasën e performancës 3;

ii) përjashtohen nga miratimi i kërkuar nga pika CAT.POL.H.305(a) të aneksit IV, me kusht që të tregohet përputhshmëria me pikën CAT.POL.H.305(b)(2) dhe (b)(3) të aneksit IV.

4) Karakteristikat e zonës së funksionimit HEMS duhet të sigurojnë pastrimin e duhur nga të gjitha pengesat dhe duhet të sigurojnë operime të sigurta. Për operimet e natës, sistemi i ndriçimit të helikopterit duhet të ndriçojë në mënyrën e duhur vendin e uljes dhe pengesat përreth.

(Pika SPA.HEMS.125/1 do të zbatohet nga data 25 maj 2028).

SPA.HEMS.130 Kërkesat për ekuipazhin

a) Përzgjedhja. Operatori duhet të vendosë kritere për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për detyrat HEMS, duke marrë parasysh eksperiencën e mëparshme.

b) *Eksperienca*. Niveli minimal i eksperiencës bazë për komandantin që kryen fluturime HEMS nuk do të jetë më pak se:

1) ose:

i) 1 000 orë si pilot në komandë/komandant në avion prej të cilave 500 orë të jenë si pilot në komandë/komandant në helikopterë; ose

ii) 1 000 orë si pilot i dytë në operime HEMS nga të cilat 500 orë të jenë si pilot në komandë nën mbikëqyrje dhe 100 orë si pilot në komandë/komandant të helikopterëve;

2) 500 orë eksperiencë operuese në helikopterë, e marrë në një ambient fluturimi/operues të ngjashëm me operimin e synuar; dhe

3) për pilotët e angazhuar në operimet e natës, 20 orë VMC natën si pilot në komandë/komandant.

c) Trajnimi operues. Përfundim të suksesshëm të trajnimit operues në përputhje me procedurat HEMS që përmban manuali i operimeve.

d) Trajnimi aktual. Të gjithë pilotët që kryejnë operime HEMS duhet të kenë përfunduar një minimum prej 30 minutash fluturim me referenca instrumentale në një helikopter ose simulator fluturimi brenda 6 muajve të fundit.

e) *Përbërja e ekuipazhit*

1) *Fluturimet ditën*. Ekuipazhi minimal për fluturime ditën duhet të jetë një pilot dhe një anëtar ekuipazhi teknik HEMS;

i) Kjo mund të reduktohet në një pilot vetëm kur:

A) Në bazën e operimit HEMS komandantit i kërkohet për të marrë pajisje mjekësore shtesë. Në raste të tilla anëtari i ekuipazhit teknik HEMS mund të lihet për të ndihmuar personat e sëmurë apo të plagosur teksa komandanti kryen fluturimin.

B) Pas mbërritjes në bazën operuese HEMS, instalimi i barelës e bën të pamundur uljen e anëtarit të ekuipazhit teknik HEMS në ndenjësen e parë.

C) Pasagjeri pacient kërkon ndihmën e anëtarit të ekuipazhit teknik HEMS në fluturim;

ii) në rastet e parashikuara në paragrafin (i), minimumet operuese duhet të jenë siç përcaktohen në kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore; minimumet operuese HEMS të përmbajtura në tabelën 1 të SPA.HEMS.120 nuk duhet të përdoren.

iii) vetëm në rastet e përshkruara në paragrafin (i)(A), komandanti mund të ulet në një bazë operimi HEMS pa ekuipazhin teknik që zakonisht ndihmon nga ndenjësja e parë.

2) *Fluturimet natën.* Minimumi i ekuipazhit për fluturime natën duhet të jetë:

i) dy pilotë; ose

ii) një pilot dhe një anëtar ekuipazhi teknik HEMS në zona specifike gjeografike të përcaktuara nga operatori në manualin e operimeve duke marrë parasysh pikat e mëposhtme:

A) referencat e duhura në terren;

B) sistemin e ndjekjes së fluturimit për gjithë misionin HEMS;

C) besueshmërinë e mjeteve tokësore të raportimit të motit;

D) listën minimale të pajisjeve HEMS;

E) vazhdimësinë e konceptit të një ekuipazhi;

F) kualifikimin, minimal të ekuipazhit, trajnimin fillestar dhe periodik;

G) procedurat operuese, përfshirë koordinimin e ekuipazhit;

H) minimumet e motit, dhe

I) konsideratat shtesë për shkak të kushteve lokale specifike.

f) *Trajnimi i ekuipazhit dhe kontrolli*

1) Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhet në përputhje me një program të detajuar të aprovuar nga AAC-ja dhe të përfshihet në manualin e operimeve.

2) Anëtarët e ekuipazhit:

i) programet i trajnimit të ekuipazhit duhet: të përmirësojnë njohuritë mbi ambientin dhe pajisjet e HEMS; të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit dhe të përfshijnë masa për të minimizuar rreziqet e lidhura me rrugën kalimtare të përkohshme në fluturim në kushte të shikimit të dobët, zgjedhjen e bazave operuese të HEMS dhe profilet e afrimit dhe nisjes;

ii) masat e referuar në pikën (f)(2)(i) duhet të vlerësohen gjatë:

A) Kontrolleve të aftësisë me kushte VMC ditën ose kontrolleve të aftësisë VMC natën kur nga operatori ndërmerren operime HEMS natën; dhe

B) Kontrollet në fluturim në detyrë.

(Pika SPA.HEMS.130 do të zbatohet deri në datë 24 maj 2026).

SPA.HEMS.130/1 Kërkesat për ekuipazhin

a) Përzgjedhja. Operatori duhet të vendosë kritere për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për detyrat HEMS, duke marrë parasysh eksperiencën e mëparshme.

b) Qëllimisht e lënë bosh.

c) Trajnimi operues. Anëtarët e ekuipazhit duhet të përfundojnë me sukses trajnimin operues në përputhje me procedurat HEMS të përfshira në manualin e operimeve.

d) Trajnimi fluturues duke iu referuar vetëm instrumenteve. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që kryejnë operime HEMS pa një klasifikim të vlefshëm instrumentesh duhet të përfundojnë trajnimin e fluturimit për të marrë kompetencën duke iu referuar vetëm instrumenteve në një helikopter ose në një FSTD për të patur aftësi për t'i shpëtuar kushteve të padëshiruara të IMC-së. Periudha e vlefshmërisë së trajnimit të fluturimit do të jetë 6 muaj kalendarik.

e) Përbërja e ekuipazhit

1) Fluturimet ditën. Përbërja minimale e ekuipazhit duhet të plotësojë të paktën kërkesat e mëposhtme:

i) përbëhet nga dy pilotë ose një pilot dhe një anëtar i ekuipazhit teknik HEMS;

ii) përbërja e ekuipazhit mund të reduktohet në vetëm një pilot vetëm nëse ndodh një nga situatat e mëposhtme; pasi përbërja e ekuipazhit të reduktohet në një pilot, komandanti do të operojë vetëm nga ose drejt vendeve operative HEM nëse kanë kryer më parë një zbulim gjatë fluturimit me dy anëtarë të ekuipazhit gjatë të njëjtit mision HEMS:

A) komandantit i kërkohet të marrë furnizime mjekësore shtesë, të furnizojë me karburant ose të ripozicionojë ndërkohë që anëtari i ekuipazhit teknik të HEMS ofron ndihmë mjekësore në terren;

B) pasagjeri mjekësor kërkon ndihmën e anëtarit teknik të ekuipazhit HEMS gjatë fluturimit;

C) anëtari teknik i ekuipazhit të HEMS zbarkon për të mbikëqyrur një operacion të ganxhës së ngarkesave HEMS HEC nga jashtë helikopterit;

2) Fluturimet natën. Përbërja minimale e ekuipazhit, duhet të jetë:

i) ose dy pilotë ose një pilot dhe një anëtar i ekuipazhit teknik HEMS;

ii) një pilot ku plotësohen kushtet e mëposhtme:

A) pasagjeri mjekësor kërkon ndihmën e anëtarit të ekuipazhit teknik HEMS gjatë fluturimit;

B) as nisja dhe as destinacioni nuk janë një vend operimi HEMS.

3) Operatori duhet të sigurojë që vazhdimësia e konceptit të ekuipazhit të ruhet gjatë gjithë misionit HEMS.

f) Trajnimi dhe kontrolli i ekuipazhit teknik dhe fluturues

1) Trajnimi dhe kontrolli do të kryhen nga personel i kualifikuar në përputhje me planprogramin e detajuar që është i përfshirë në manualin e operimit dhe i miratuar nga organi kompetent.

2) Anëtarët e ekuipazhit

i) Të gjithë elementët përkatës të programeve të trajnimit të ekuipazhit të përcaktuar në nënpjesën FC dhe TC të aneksit III (Pjesa-ORO), duke përfshirë trajnimin me helikopter/FSTD, duhet të përmirësojnë njohuritë e ekuipazhit për mjedisin dhe pajisjet e punës HEMS, të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit, dhe përfshijnë masat për të minimizuar rreziqet që lidhen me tranzitin gjatë rrugës në kushte me dukshmëri të ulët, zgjedhjen e vendeve operative HEMS dhe profilet e afrimit dhe nisjes.

ii) Masat e përmendura në pikën (i) do të vlerësohen në të dyja rastet e mëposhtme:

A) Kontrollet e aftësisë së VMC ditën, ose kontrollet e aftësisë së VMC natën kur operimet HEMS natën janë të ndërmarra nga operatori;

B) kontrollet e linjës.

iii) komponentët HEMS të kontrolleve të aftësisë dhe kontrolleve të linjës të përmendura në pikën (ii) do të kenë të dyja një periudhë vlefshmërie prej 12 muajsh kalendarikë.

(Pika SPA.HEMS.130/1 do të zbatohet nga data 25 maj 2026).

SPA.HEMS.135 Informimi i pasagjerëve paciente dhe i personelit tjetër HEMS

a) Pasagjerët paciente. Para çdo fluturimi HEMS, apo para serive të fluturimit, pasagjerët pacientë duhet të informohen për të siguruar se ata janë njohur me ambientin e punës dhe pajisjet HEMS, mund të operojnë pajisjet mjekësore dhe të emergjencave në bord dhe mund të marrin pjesë në procedurat emergjente të hyrje-daljeve.

b) Personeli i shërbimeve emergjente në tokë. Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyetueshme për të siguruar se personeli i shërbimeve emergjente në tokë është njohur me ambientin e punës dhe pajisjet HEMS dhe me rreziqet e lidhura me operimet në tokë në një bazë operimi HEMS.

c) Pacientet mjekësore. Pavarësisht CAT.OP.MPA.170, duhet t'u jepet një informacion vetëm nëse praktikisht kushtet mjekësore e lejojnë këtë gjë.

SPA.HEMS.140 Informacioni, procedura dhe dokumentacioni

a) Operatori do të vlerësojë, zbusë dhe minimizojë rreziqet që lidhen me mjedisin HEMS si pjesë e procesit të tij të analizës së rrezikut dhe menaxhimit. Operatori duhet të përshkruajë masat lehtësuese, duke përfshirë procedurat e funksionimit, në manualin e operimit.

b) Operatori duhet të sigurojë që komandanti HEMS vlerëson rreziqet specifike që lidhen me misionin e veçantë HEMS.

c) Pavarësisht nga pika CAT.OP.MPA.175 e aneksit IV, operatori nuk ka nevojë të plotësojë një plan operativ fluturimi nëse misioni HEMS përfshin një fluturim për në ose nga një vend operimi HEMS që nuk i është nënshtruar një inspektimi/kontrolli paraprak.

d) Ekstraktet përkatëse nga manuali i operimeve do t'i vihen në dispozicion organizatës për të cilën operatori kryen operimet HEMS.

SPA.HEMS.145 Ndërtesat dhe mjetet e bazës operuese HEMS

a) Nëse kërkohet që ekuipazhi të qëndrojë në gatishmëri me një kohë reagimi prej më pak se 45 minuta, duhet të sigurohet një akomodimi i përshtatshëm pranë çdo bazë operuese.

b) Në secilën bazë operuese pilotëve duhet t'iu sigurohen komoditetet për të marrë informacionin aktual dhe atë të parashikimit të motit, si dhe duhet t'iu sigurohen në mënyrë të kënaqshme komunikime me njësinë e shërbimit të trafikut ajror (ATS). Ndërtesat dhe mjetet e përshtatshme duhet të jenë të disponueshme për planifikimin e të gjitha detyrave.

SPA.HEMS.150 Furnizimi me karburant/energji – lehtësimi

Si një alternativë ndaj pikave CAT.OP.MPA.191 (b), (c) dhe (d), kur misioni i shërbimeve mjekësore të urgjencës së helikopterit (HEMS) kryhet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR) brenda një zone gjeografike lokale dhe të përcaktuar, politika e karburantit/energjisë siguron që pas përfundimit të misionit, karburanti/energjia rezervë përfundimtare të jetë e mjaftueshme për:

a) 30 minuta kohë fluturimi me një shkallë të shpejtësisë më të mirë; ose

b) koha e fluturimit 20 minuta me një shkallë të shpejtësisë më të mirë gjatë ditës, nëse operon brenda një zone që ofron vende të vazhdueshme dhe të përshtatshme operimi.

SPA.HEMS.151 Sistemi i gjurmimit të avionëve

Operatori do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem gjurmimi të monitoruar të avionit për operacionet HEMS për të gjithë kohëzgjatjen e misionit HEMS.

SPA.HEMS.155 Rifurnizimi me karburant gjatë kohës që pasagjerët janë në bord Një procedurë furnizimi me karburant gjatë kohës kur helikat kanë ndalur ose rrotullohen duhet të sigurohet në përputhje me pikën CAT.OP.MPA.200 "Furnizimi ose shkarkim i posaçëm i karburantit në avioni.

NËNPJESA K.
OPERIMET E HELIKOPTERIT NË DET TË HAPUR (OFFSHORE)

SPA.HOFO.100 Operimet e helikopterëve në det të hapur (HOFO)

Kërkesat e kësaj nënpjese zbatohen, për:

a) një operator transporti ajror tregtar që ka një AOC të vlefshme në përputhje me pjesën-ORO;

b) një operator operimesh të specializuara që ka deklaruar aktivitetin e tij në përputhje me pjesën ORO; ose

c) një operator jotregtar që ka deklaruar aktivitetin e tij në përputhje me pjesën-ORO.

SPA.HOFO.105 Miratimi për operime helikopterësh në det të hapur (*offshore*)

a) Përpara përfshirjes në operime sipas kësaj nënpjese, operatorit duhet t'i jepet një miratim specifik nga AAC

b) Për të marrë një miratim të tillë, operatori do t'i paraqesë një kërkesë autoritetit i aviacionit civil siç specifikohet në SPA.GEN.105 dhe do të demonstrojë pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj nënpjese.

c) Operatori, përpara se të kryejë operime nga një shtet anëtar i ndryshëm nga ai që ka lëshuar miratimin sipas pikës (a), do të informojë autoritetet kompetente në të dy shtetet për operimin e synuar.

SPA.HOFO.110 Procedurat operative

a) Operatori, si pjesë e procesit të tij të menaxhimit të sigurisë, duhet të zbusë dhe minimizojë rreziqet dhe rreziqet specifike për operimet e helikopterëve në det të hapur. Operatori duhet të specifikojë në manualin e operimit:

1) përzgjedhjen, përbërjen dhe trajnimin e ekuipazheve;

2) detyrat dhe përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit dhe personelit tjetër të përfshirë;

3) pajisjet e kërkuara dhe kriteret e shpërndarjes; dhe

4) procedurat operative dhe minimumet, të tilla që operimet normale dhe të mundshme jonormale të përshkruhen dhe të zbuten në mënyrën e duhur.

b) Operatori duhet të sigurojë, që:

1) një plan operativ fluturimi të përgatitet para çdo fluturimi;

2) informimi për sigurinë e pasagjerëve të përfshijë gjithashtu çdo informacion specifik që ka të bëjë me temat përkatëse të fluturimit në det të hapur dhe të ofrohet përpara hipjes në helikopter;

3) çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit të veshë një kostum të miratuar mbijetese:

i) kur raporti i motit ose parashikimet në dispozicion të pilotit/komandantit tregojnë se temperatura e detit do të jetë më e vogël se plus 10°C gjatë fluturimit; ose

ii) kur koha e parashikuar e shpëtimit tejkalon kohën e llogaritur të mbijetesës; ose

iii) kur fluturimi është planifikuar të kryhet natën në një mjedis armiqësor;

4) në rastet kur është përcaktuar, të ndiqet struktura e rrugës në det të hapur e ofruar nga ATS-ja përkatëse;

5) pilotët të përdorin në mënyrë optimale sistemet automatike të kontrollit të fluturimit (AFCS) gjatë gjithë fluturimit;

6) të përcaktohen profile specifike afrimi në det, duke përfshirë parametrat e qëndrueshëm të afrimit dhe veprimet korrigjuese që duhen ndërmarrë nëse një qasje bëhet e paqëndrueshme;

7) për operimet me shumë pilotë, të jenë përcaktuar procedura që një anëtar i ekuipazhit të fluturimit të monitorojë instrumentet e fluturimit gjatë një fluturimi në det, veçanërisht gjatë afrimit ose nisjes, për të siguruar që të ruhet një rrugë e sigurt fluturimi;

8) ekuipazhi i fluturimit të ndërmarrë veprime të menjëhershme dhe të përshtatshme kur aktivizohet një alarm për lartësinë;

9) të jenë përcaktuar procedura për të kërkuar që sistemet emergjente të të lundrimit në ujë të armohen, kur është e sigurt për ta bërë këtë, për të gjitha nisjet dhe mbërritjet mbi ujë; dhe

10) operimet të kryhen në përputhje me çdo kufizim në rrugët ose zonat e operimit të specifikuara nga AAC-ja ose autoriteti përkatës përgjegjës për hapësirën ajrore.

SPA.HOFO.115 Përdorimi i vendndodhjeve në det të hapur

Operatori do të përdorë vetëm vendndodhje në det të hapur që janë të përshtatshme në lidhje me madhësinë dhe masën e llojit të helikopterit dhe me operimet në fjalë.

SPA.HOFO.120 Përzgjedhja e aerodromeve dhe e vendeve operative

a) *Aerodromi alternativ i destinacionit në tokë.* Pavarësisht pikave CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 dhe SPO.OP.151, piloti në komandë/komandanti nuk ka nevojë të specifikojë një aerodrom alternativ të destinacionit në planin operativ të fluturimit kur kryen fluturime nga një vend në det të hapur në një aerodrom me destinacion tokësor, me kusht që të ketë kontigjencë të mjaftueshme operative për të garantuar kthimin e sigurt nga deti i hapur.

b) *Heliporti alternativ i destinacionit në det të hapur.* Operatori mund të zgjedhë një heliport alternativ të destinacionit në det të hapur kur plotësohen të gjitha kriteret e mëposhtme:

1) Një heliport alternativ i destinacionit në det të hapur do të përdoret vetëm pas pikës së pakthimit (PNR) dhe kur një aerodrom alternativ i destinacionit tokësor nuk është gjeografikisht i disponueshëm. Përpara PNR, duhet të përdoret një aerodrom alternativ i destinacionit në tokë.

2) Aftësia e uljes me një motor jofunksional (OEI) duhet të arrihet në heliportin alternativ të destinacionit në det të hapur.

3) Për aq sa është e mundur, disponueshmëria e heliportit do të garantohet përpara PNR. Përmasat, konfigurimi dhe pastrimi i pengesave të çdo heliporti ose vendeve të tjera duhet të jenë të përshtatshme për t'u përdorur si një heliport alternativ nga çdo lloj helikopteri që synohet të përdoret.

4) Minimumet e motit përcaktohen duke marrë parasysh saktësinë dhe besueshmërinë e informacionit meteorologjik.

5) MEL do të përmbajë dispozita specifike për këtë lloj operimi.

6) Një heliport alternativ i destinacionit në det të hapur do të zgjidhet vetëm nëse operatori ka përcaktuar një procedurë në manualin e operimeve.

SPA.HOFO.125 Procedurat standarde të afrimit në det të hapur (OSAP)

a) Një operator përcakton procedurat për të garantuar që procedurat standarde të afrimit në det të hapur (OSAP) të ndiqen vetëm nëse:

1) helikopteri mund të ofrojë informacione për lundrimin dhe pengesat në mjedis në kohë reale për pastrimin e pengesave; dhe

2) ose:

i) lartësia minimale e zbritjes (MDH) përcaktohet nga një altimetër me radio ose një pajisje që ofron performancë ekuivalente; ose

ii) zbatohet lartësia minimale e zbritjes (MDA) dhe përfshin një marzh të përshtatshëm.

b) Nëse operatori ndjek OSAP në platforma ose anije në tranzit, fluturimi do të kryhet me operacione me shumë pilotë.

c) Gama e vendimit duhet të sigurojë pastrimin e duhur të pengesave në afrimin e humbur nga çdo destinacion për të cilin është planifikuar një OSAP.

d) Afrimi do të vazhdojë vetëm përtej gamës së vendimit ose nën lartësinë minimale të zbritjes (MDA/H) vetëm kur të jetë përcaktuar referenca vizuale për destinacionin.

e) Për operimet me një pilot të vetëm, do t'i bëhen shtesat e duhura MDA/H dhe gamës së vendimit.

f) Kur një OSAP ndiqet në një vend fiks në det të hapur (p.sh. instalim fiks ose anije e ankoruar) dhe një pozicion i besueshëm GNSS për vendndodhjen është i disponueshëm në sistemin e lundrimit, sistemi i lundrimit GNSS/të zonës do të përdoret për të rritur sigurinë e OSAP.

g) Operatori duhet të përfshijë OSAP në programet e tij të trajnimit dhe kontrollit fillestar dhe periodik.

SPA.HOFO.130 Kushtet meteorologjike

Pavarësisht pikave CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 dhe SPO.OP.170, kur fluturohet midis vendndodhjeve në det të hapur të vendosura në hapësirën ajrore të klasës G ku sektori mbi ujë është më pak se 10 NM, fluturimet VFR mund të kryhen kur kufijtë janë në, ose më lart se, sa vijon:

Minimumet për fluturimin midis vendeve në det të hapur të vendosura në hapësirën ajrore të klasës G

	Ditë		**Natë**	
	Lartësia (*)	*Dukshmëria*	*Lartësia (*)*	*Dukshmëria*
Pilot i vetëm	300ft	3 km	500ft	5 km
Dy pilotë	300ft	2 km (**)	500ft	5km (***)

(*) Baza e reve duhet të lejojë që fluturimi në lartësinë e specifikuar të jetë poshtë dhe pa re.

(**) Helikopterët mund të operohen në dukshmëri fluturimi deri në 800 m, me kusht që destinacioni ose një strukturë e ndërmjetme të jetë vazhdimisht e dukshme.

(***) Helikopterët mund të operohen në dukshmëri fluturimi deri në 1 500 m, me kusht që destinacioni ose një strukturë e ndërmjetme të jetë vazhdimisht e dukshme.

SPA.HOFO.135 Kufizimet e erës për operimet në vendndodhje në det të hapur

Operimi në një vend në det të hapur do të kryhet vetëm kur shpejtësia e erës në heliport raportohet të jetë jo më shumë se 60 nyja duke përfshirë rrymat e ajrit.

SPA.HOFO.140 Kërkesat e performancës në vendndodhjet në det të hapur

Helikopterët që ngrihen dhe ulen në vendndodhje në det të hapur do të operohen në përputhje me kërkesat e performancës të aneksit përkatës sipas llojit të funksionimit të tyre.

SPA.HOFO.145 Sistemi i monitorimit të të dhënave të fluturimit (FDM).

a) Kur kryen operime CAT me një helikopter të pajisur me një regjistrues të të dhënave të fluturimit, operatori do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem FDM, si pjesë e sistemit të tij të integruar

të menaxhimit, deri më 1 janar 2019.

b) Sistemi FDM nuk do të jetë ndëshkues dhe duhet të përmbajë masa mbrojtëse të përshtatshme për të mbrojtur burimin(et) e të dhënave.

SPA.HOFO.150 Sistemi i gjurmimit të avionëve

Një operator duhet të krijojë dhe mirëmbajë një sistem gjurmimi të monitoruar të avionit për operimet në det të hapur në një mjedis armiqësor që nga momenti kur helikopteri niset deri në mbërritjen në destinacionin e tij përfundimtar.

SPA.HOFO.155 Sistemi i monitorimit të gjendjes së dridhjeve (VHM).

a) Helikopterët e mëposhtëm që kryejnë operime CAT në det të hapur në një mjedis armiqësor duhet të pajisen me një sistem VHM të aftë për të monitoruar statusin e sistemeve kritike të rotorit dhe vënies në funksionim të rotorit deri më 1 janar 2019:

1) helikopterë kompleksë me motorë të pajisur për herë të parë me një Certifikatë individuale të Vlefshmërisë Ajrore (C të A) pas 31 dhjetorit 2016;

2) të gjithë helikopterët me një konfigurim maksimal operativ të ndenjëseve të pasagjerëve (MOPSC) prej më shumë se 9 dhe të pajisur për herë të parë me një certifikatë individuale C të A përpara 1 janarit 2017;

3) të gjithë helikopterët e pajisur fillimisht me një certifikatë individuale C të A pas 31 dhjetorit 2018.

b) Operatori do të ketë një sistem për:

1) mbledhjen e të dhënave duke përfshirë alarmet e gjeneruara nga sistemi;

2) analizimin dhe të përcaktimin e shërbimit të komponentit; dhe

3) përgjigjet ndaj dështimeve/avarive fillestare të zbuluara.

SPA.HOFO.160 Kërkesat për pajisje

a) Operatori duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme të pajisjeve:

1) Sistemi i Adresave Publike (PA) në helikopterët e përdorur për operimet CAT dhe jotregtare me helikopterë kompleksë me motor (NCC):

i) Helikopterët me një konfigurim maksimal operativ të sediljeve të pasagjerëve (MOPSC) prej më shumë se 9 do të pajisen me një sistem PA.

ii) Helikopterët me një MOPSC prej 9 ose më pak nuk duhet të pajisen me një sistem PA nëse operatori mund të demonstrojë se zëri i pilotit është i kuptueshëm në të gjitha vendet e pasagjerëve në fluturim.

3) Radioaltimetri

Helikopterët duhet të pajisen me një radioaltimetër që është në gjendje të lëshojë një paralajmërim akustik nën një lartësi të paracaktuar dhe një paralajmërim vizual në një lartësi të përzgjedhur nga piloti.

b) Daljet e emergjencës

Të gjitha daljet emergjente, duke përfshirë daljet emergjente të ekuipazhit, dhe çdo derë, dritare ose hapje tjetër që është e përshtatshme për dalje emergjente, dhe mjetet për hapjen e tyre duhet të shënohen qartë për drejtimin e pasagjerëve që i përdorin ato ditën ose në errësirë. Shenja të tilla duhet të projektohen që të mbeten të dukshme nëse helikopteri përmbyset ose kabina zhytet.

c) Sistemi i paralajmërimit për tërheqjen e vëmendjes për terrenin të helikopterit (HTAWS)

Helikopterët e përdorur në operimet CAT me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje më shumë se 3 175 kg ose një MOPSC prej më shumë se 9 dhe të pajisur për herë të parë me një certifikatë individuale C të A pas datës 31 dhjetor 2018 duhet të pajisen me një HTAËS që plotëson kërkesat për pajisje të klasës A siç specifikohet në një standard të pranueshëm.

SPA.HOFO.165 Procedura dhe pajisje shtesë për operime në një mjedis armiqësor

a) Jelekët e shpëtimit

Jelekët e aprovuar të shpëtimit do të vishen gjatë gjithë kohës nga të gjithë personat në bord, përveç rasteve kur vishen kostume shpëtimi të integruara që plotësojnë kërkesat e kombinuara të kostumit të mbijetesës dhe jelekut të shpëtimit.

b) Kostume mbijetese

Të gjithë pasagjerët në bord duhet të veshin një kostum të miratuar mbijetese:

1) kur raporti i motit ose parashikimet në dispozicion të komandantit/pilotit në komandë tregojnë se temperatura e detit do të jetë më e vogël se plus 10°C gjatë fluturimit; ose

2) kur koha e parashikuar e shpëtimit tejkalon kohën e llogaritur të mbijetesës; ose

3) kur fluturimi është planifikuar të kryhet natën.

c) Sistemi i frymëmarrjes emergjente

Të gjithë personat në bord duhet të mbajnë dhe të udhëzohen për përdorimin e sistemeve të frymëmarrjes emergjente.

d) Gomone shpëtimi

1) Të gjitha gomonet e shpëtimit të transportuara duhet të instalohen në mënyrë që të jenë të përdorshme në kushtet e detit në të cilat janë vlerësuar për certifikimin e karakteristikave të uljes emergjente të kontrolluar në ujë (*distching*), pluskimit dhe rregulluesit/ekuilibruesit (*trim*) të pozicionit të helikopterit.

2) Të gjitha gomonet e shpëtimit të transportuara duhet të instalohen në mënyrë që të lehtësojnë përdorimin e tyre të gatshëm në rast emergjence.

3) Numri i gomoneve të shpëtimit të instaluara:

i) në rastin e një helikopteri që transporton më pak se 12 persona, të paktën një gomone shpëtimi me kapacitet të vlerësuar jo më pak se numri maksimal i personave në bord; ose

ii) në rastin e një helikopteri që transporton më shumë se 11 persona, të paktën dy gomone shpëtimi, të mjaftueshme së bashku për të akomoduar të gjithë personat e aftë për t'u transportuar në bord dhe, nëse njëra humbet, gomonet e mbetura të shpëtimit që kanë mbingarkesën e kapacitetit të mjaftueshëm për të akomoduar të gjithë personat në helikopter.

4) Çdo gomone shpëtimi duhet të përmbajë të paktën një transmetues gjetës/lokalizues emergjence mbijetese (ELT(S)); dhe

5) Çdo gomone shpëtimi duhet të përmbajë pajisje shpëtimi, duke përfshirë mjete të jetesës, sipas nevojës për fluturimin që do të ndërmerret.

e) Ndriçimi emergjent i kabinës

Helikopteri duhet të jetë i pajisur me një sistem ndriçimi emergjent me një furnizim të pavarur me energji elektrike për të siguruar një burim ndriçimi të përgjithshëm të kabinës për të lehtësuar evakuimin e helikopterit.

f) Transmetuesi emergjent i lokalizimit e dislokueshme automatikisht (ELT(AD))

Helikopteri duhet të jetë i pajisur me një ELT(AD) që është në gjendje të transmetojë njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

g) Sigurimi i dyerve që nuk hiqen

Dyert që nuk hiqen/shkëputen, të cilat janë përcaktuar si dalje emergjente të uljes në ujë duhet të kenë një mjet për t'i fiksuar ato në pozicionin e hapur, në mënyrë që të mos ndërhyjnë në daljen e pasagjerëve në të gjitha kushtet e detit deri në kushtet maksimale të detit që kërkohen për t'u vlerësuar për uljen në ujë dhe pluskimin.

h) Daljet e emergjencës dhe dyert e vogla të shpëtimit

Të gjitha daljet e emergjencës, duke përfshirë daljet emergjente të ekuipazhit, dhe çdo derë, dritare ose hapje tjetër e përshtatshme për t'u përdorur për qëllime të arratisjes nënujore, duhet të pajisen në mnyrë që të funksionojnë në raste urgjente.

i) Pavarësisht pikave (a), (b) dhe (c) më lart, operatori, bazuar në një vlerësim të rrezikut, mund t'i

lejojë pasagjerët, të paaftë nga pikëpamja mjekësore në një vend në det të hapur, të veshin ose jo pjesërisht jelek shpëtimi, kostume mbijetese ose sisteme frymëmarrje urgjente në fluturimet e kthimit ose fluturimet ndërmjet vendndodhjeve në det të hapur.

SPA.HOFO.170 Kërkesat e ekuipazhit

a) Operatori duhet të vendosë:

1) kriteret për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, duke marrë parasysh përvojën e mëparshme të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

2) një nivel minimal eksperience për një komandant/pilot në komandë që synon të kryejë operime në det të hapur; dhe

3) një program trajnimi dhe kontrolli të ekuipazhit të fluturimit që çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet ta përfundojë me sukses. Një program i tillë do të përshtatet me mjedisin në det dhe do të përfshijë procedura normale, jonormale dhe emergjente, menaxhimin e burimeve të ekuipazhit, trajnimin për hyrjen në ujë dhe mbijetesën në det.

b) *Kërkesat e kohëve të fundit*

Një pilot duhet të drejtojë një helikopter që transporton pasagjerë vetëm:

1) në një vendndodhje në det të hapur, si komandant ose pilot në komandë, ose bashkëpilot, kur ai ka kryer në 90 ditët e mëparshme të paktën 3 ngritje, nisje, afrime dhe ulje në një vendndodhje në det të hapur në një helikopter të të njëjtit lloj ose një simulator të plotë fluturimi (FFS) që përfaqëson atë lloj; ose

2) natën në një vend në det të hapur, si komandant ose pilot në komandë, ose bashkëpilot, kur ai/ajo ka kryer në 90 ditët e mëparshme të paktën 3 ngritje, nisje, afrime dhe ulje gjatë natës në një vendndodhje në det të hapur në një helikopter të të njëjtit lloj ose një FFS që përfaqëson atë tip.

Tri ngritje dhe ulje do të kryhen në operime me shumë pilotë ose me një pilot, në varësi të operimit që do të kryhet.

c) Kërkesat specifike për CAT-in:

1) Periudha 90-ditore e paraqitur në pikat (b) (1) dhe (2) më sipër mund të zgjatet në 120 ditë për sa kohë që piloti kryen fluturime në linjë nën mbikëqyrjen e një instruktori ose ekzaminuesi të klasifikimit të tipit.

2) Nëse piloti nuk i përmbush kërkesat në (1), ai duhet të kryejë një fluturim stërvitor në helikopter ose një FFS të tipit të helikopterit që do të përdoret, i cili duhet të përfshijë të paktën kërkesat e përshkruara në (b) (1) dhe (2) përpara se ai të mund të ushtrojë privilegjet e tij.

NËNPJESA L.
OPERIMET E AEROPLANËVE ME TURBINA ME NJË MOTOR TË VETËM GJATË NATËS OSE NË KUSHTET METEOROLOGJIKE ME INSTRUMENTE (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operimet SET-IMC

Në operimet e transportit ajror tregtar "CAT", aeroplanët me turbina me motor të vetëm mund të kryejnë fluturime vetëm gjatë natës ose në KMI nëse operatorit i është dhënë miratimi SET-IMC nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

SPA.SET-IMC.105 Miratimet për operimet SET-IMC

Për të marrë miratimin e SET-IMC nga AAC-ja, operatori siguron përmes dëshmive nëse janë plotësuar të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) është arritur një nivel i pranueshëm i besueshmërisë së motorit me turbinë në shërbim nga flota botërore pas një kombinimi të veçantë trup-motor të avionit;

b) janë krijuar udhëzime dhe procedura specifike të mirëmbajtjes për të garantuar nivelet e synuara të përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim dhe të besueshmërinë së aeroplanit dhe të

sistemit të shtytjes, dhe janë përfshirë në programin e mirëmbajtjes së aeroplanit të operatorit, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014, duke përfshirë sa më poshtë:

1) një program për monitorimin e tendencave të motorit, përveç aeroplanëve që u është lëshuar fillimisht një certifikatë individuale e vlefshmërisë për fluturim pas datës 31 dhjetori 2004 të cilët kanë një sistem automatik të monitorimit të tendencave;

2) një program i besueshmërisë së sistemeve të shtytjes dhe atyre shoqëruese;

c) për përbërjen e ekuipazhit të fluturimit është bërë një program për trajnim/kontrollin për ekuipazhin e fluturimit që merr pjesë në këto operime;

d) janë vendosur procedurat operuese që specifikojnë të gjitha si më poshtë:

1) pajisjet që duhet të merren, duke përfshirë kufizimet e tyre operuese dhe përditësimet e duhura në listën minimale të pajisjeve "MEL";

2) planifikimin e fluturimit;

3) procedurat normale;

4) procedurat e rasteve emergjente, duke përfshirë procedurat që pasojnë rastet e avarisë së sistemit të shtytjes, si dhe procedurat e uljes së detyruar në të gjitha kushtet e motit;

5) monitorimi dhe raportimi i incidenteve.

e) është kryer një vlerësim i riskut të sigurisë, duke përfshirë përcaktimin e një periudhe të pranueshme të riskut nëse një operator ka për qëllim ta përdorë atë.

SPA.SET-IMC.110 Kërkesat e pajisjeve për operimet SET-IMC

Avionët e përdorur për operimet SET-IMC duhet të pajisen me të gjitha pajisjet e mëposhtme:

a) dy sisteme të veçuara të prodhimit elektrike, ku secili mundëson furnizim me fuqi të mjaftueshme të gjitha instrumenteve kryesore të fluturimit, sistemet e lundrimit dhe sistemet e avionit të kërkuara për vazhdimësinë e fluturimit në destinacion ose aerodromin alternativ;

b) dy tregues të pozicionit të avionit, secili i ushqyer me energji nga burime të pavarura;

c) për operimet me pasagjerëve, rripa shtrëngimi sigurie sipër supeve ose një rrip sigurie diagonal sipër supeve për secilin vend të pasagjerit;

d) pajisje ajrore e zbulimi të motit (gjatë fluturimit të avionit);

e) në aeroplanët me hermetizim, nivel shtese oksigjeni i mjaftueshëm për të gjithë udhëtarët për të lejuar humbje lartësie të avionit në rast avarie të motorit në lartësinë maksimale të certifikuar për fluturim horizontal, në shpejtësinë më të mirë të planerimit dhe konfigurim më të mirë të planerimit, duke marrë si të mirëqenë shkallën maksimale të çhermetizimit të kabinës, deri sa të arrihet në lartësitë e qëndrueshme të kabinës nën 13.000 ft;

f) një rajon sistemi lundrimi, të jetë në gjendje të programohet sipas pozicioneve të zonës së uljes dhe që siguron të dhëna anësore (majtas-djathtas) për ekuipazhin e fluturimit për të arritur në atë zonë;

g) një radiolartësimatës;

h) drita për uljen, që të mundësojë ndriçimin e pikës së prekjes me tokën sipas profilit të uljes më të mirë me motor fikur nga një distancë 200 ft;

i) një sistem ushqimi emergjent elektrik me kapacitet të mjaftueshme të qëndrueshëm për të dhënë energji, në rast të fikjes së gjeneratorëve, për ngarkesat shtesë, të nevojshme për rastet që vijojnë:

1) instrumentet thelbësore të fluturimit dhe të lundrimit të zonës gjatë planerimit nga lartësia maksimale operuese pas avarisë të motorit;

2) mjetet për të siguruar një rast për lëshimin e motorit në ajër;

3) nëse është e përshtatshme, lëshimin e rrotave të uljes dhe flatrave;

4) përdorimi i radiolartësimatësit gjatë gjithë afrimit për ulje;

5) dritat e uljes;

6) ngrohës të tubit pito;

7) mjetet elektrike, nëse janë instaluar, për të siguruar mbrojtje të mjaftueshme për ruajtjen e shikimit të pistës me shikim nga ana e pilotit për ulje;

j) një sistem ndezje që aktivizohet automatikisht ose i aftë për të lejuar operim manual, për ngritje, ulje dhe gjatë fluturimit, dhe në raste të lagështisë së dukshme;

k) një mjet për të monitoruar vazhdimisht sistemin e lubrifikimit në grupin motorit për të zbuluar praninë e mbeturinave që sjellin avari të menjëhershme të grupit të motorit, duke përfshirë një sinjal paralajmërues në dhomën e ekuipazhit të fluturimit;

l) një pajisje emergjente për kontrollin e fuqisë së motorit që lejon funksionimin e vazhdueshëm të motorit në një masë të mjaftueshme fuqie për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin në rast të ndonjë mosfunksionimi të arsyeshëm të mundshëm të njësisë së kontrollit të karburantit/energjisë.

NËNPJESA M.
ÇANTA ELEKTRONIKE E FLUTURIMIT (EFBs- ÇEF)

SPA.EFB.100 Përdorimi i çantave elektronike të fluturimit (EFBs-ÇEF) – miratimi operacional

a) Një operator i transportit tregtar ajror do të përdorë vetëm një aplikim të tipit B ÇEF, nëse operatorit i është dhënë miratimi nga autoriteti kompetent për këtë lloj përdorimi.

b) Për të marrë miratimin e operimit nga autoriteti kompetent për përdorimin e një aplikimi të tipit B ÇEF, operatori duhet të ofrojë dëshmi se:

1) është bërë një vlerësim i riskut në lidhje me përdorimin e pajisjes ÇEF që përmban aplikacionin dhe përdorimin e ÇEF dhe funksionet e tij shoqëruese, duke identifikuar dhe zvogëluar risqet dhe siguruar që ato janë menaxhuar në mënyrë të përshtatshme;

2) ndërfaqjet njerimakinë të pajisjes ÇEF dhe aplikacioni ÇEF janë vlerësuar kundrejt parimeve të faktorëve njerëzorë;

3) operatori ka vendosur një sistem të administrimit ÇEF dhe se kërkesat e trajnimit dhe procedurat për administrimin dhe përdorimin e pajisjes ÇEF dhe aplikimin ÇEF janë vendosur dhe zbatuar; këto duhet të përfshijnë procedurat për:

i) të operuar një ÇEF;

ii) menaxhimin e ndryshimeve në ÇEF;

iii) menaxhimin e të dhënave ÇEF;

iv) Mirëmbajtja e ÇEF; dhe

v) Siguria e ÇEF;

4) platforma pritëse ÇEF është e përshtatshme për përdorimin e synuar të aplikacionit ÇEF.

Ky demonstrim duhet të jetë specifik për aplikacionin ÇEF dhe platformën pritëse ÇEF në të cilën aplikacioni është instaluar.

NËNPJESA N.
AFRIMET DHE NISJET NGA PIKAT E HELIKOPTERËVE NË HAPËSIRË ME MINIMUME TË REDUKTUARA VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Afrimet dhe nisjet nga pikat e helikopterëve në hapësirë (PinS) me

minimume të reduktuara VFR

a) Operatori do të përdorë minimumet e reduktuara operative VFR vetëm kur plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

1) operimet nuk kryhen sipas një miratimi HEMS;

2) operatorit i është dhënë miratimi nga autoriteti kompetent.

b) Minimumet e reduktuara operative VFR zbatohen vetëm për një fluturim me helikopter që përfshin një segment të përshkruar nën IFR dhe vetëm në një nga rastet e mëposhtme:

1) segmenti i fluturimit të përshkruar nën VFR zhvillohet menjëherë pas afrimit me helikopter PinS me synimin për t'u ulur në një heliport ose në një vend operativ afër;

2) segmenti i fluturimit i përshkruar nën VFR kryhet menjëherë pas afrimit me helikopter PinS me synimin për të kryer operime ngritjeje në një vend HEC ose HHO aty pranë;

3) segmenti i fluturimit i përshkruar nën VFR është një nisje me synimin për të kaluar në IFR në nisjen fillestare fikse dhe të afërt.

c) Operatori duhet të përcaktojë procedurat operative që janë të zbatueshme kur fluturohet me minimume operative të reduktuara VFR.

d) Operatori duhet të garantojë se anëtarët e ekuipazhit të fluturimit kanë përvojë dhe janë të trajnuar për të operuar me minimume operative të reduktuara VFR.

ANEKSI VI
OPERIMET AJRORE JOTREGTARE ME MJETË FLUTURIMI KOMPLEKSE ME FUQI MOTORIKE [PJESA NCC]

NËNPJESA A.
KËRKESA TË PËRGJITHSHME

NCC.GEN.100 Autoriteti kompetent

AAC-ja duhet të jetë autoriteti i përcaktuar nga Republika e Shqipërisë, në të cilin operatori ka qendrën e tij kryesore të biznesit, ku është themeluar apo ku banon.

NCC.GEN.101 Kritere shtesë për organizatat e trajnimeve për fluturimet

Organizatat e miratuara për trajnimet që kërkohen të jenë në përputhje me këtë aneks, do të jenë gjithashtu në përputhje me:

a) pikën ORO.GEN.310, sipas rastit;

b) pikën ORO.MLR.105.

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 duhet 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 duhet të qëndrojë në kontroll të komandimit të mjetit të fluturimit gjatë gjithë kohës.

e) Anëtari i ekuipazhit nuk duhet të ndërmarrë detyra në një avion:

1) nëse ai/ajo e di ose dyshon se ai/ajo vetë vuan nga lodhja (mbingarkesa fizike ose mendore), sipas VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" ose nuk ndihet mirë dhe nuk i plotëson kushtet në atë masë që rrezikon fluturimin, ose

2) kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive ose për arsye të tjera të referuara në shtojcën V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", ose nuk ndihet mirë dhe nuk i plotëson kushtet e duhura për fluturim të sigurt;

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

1) duhet të ruajë të dhënat individuale të tij/të saj të regjistruara në lidhje me fluturimet dhe oraret në detyrë, si dhe periudhat e çlodhjes, siç janë të referuara në aneksin III (Part ORO), nënpjesën FTL të kësaj rregulloreje; dhe

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

g) Pjesëtari i ekuipazhit duhet të raportojë te piloti në komandë:

1) çdo gabim, mosfunksionim, keqfunksionim ose defekt, i cili/e cila beson se mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore ose operimin e sigurt të avionit, përfshirë sistemet e emergjencës; dhe

2) çdo incident që po rrezikon ose mund të rrezikojë sigurinë e operimit.

NCC.GEN.106 Përgjegjësitë dhe autoriteti i pilotit në komandë

a) Piloti në komandë do të jetë përgjegjës:

1) për sigurinë e avionit dhe të të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesave në bord gjatë operimeve të avionit, të referuara në pikën 1.3 të shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore 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 listë kontrollet janë në përputhje me manualin e operimeve dhe sipas referencës 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", i ndryshuar;

4) për të filluar një fluturim vetëm nëse ai/ajo është i/e bindur se të gjitha kufizimet operuese i referohen shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" janë në përputhje me sa vijon:

i) avioni është i gatshëm për fluturim;

ii) avioni është i regjistruar siç duhet;

iii) instrumentet dhe pajisjet e nevojshme për realizimin e atij fluturimi janë të instaluara/vendosura në avion 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 kërkesave të NCC.IDE.A.105 ose NCC.IDE.H.105;

iv) masa e avionit 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 duhet;

vi) kufizimet operuese të avionit, siç specifikohen në manualin e fluturimit të mjeteve të fluturimit (AFM) nuk duhet të tejkalohen në asnjë moment gjatë fluturimit;

vii) secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit ka një licencë të vlefshme në përputhje me urdhër ministri nr. 250, datë 2014 "Formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të Aviacionit Civil"; dhe

viii)anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë me kualifikimet e duhura dhe plotësojnë aktualisht kriteret e kompetencës;

ix) çdo bazë të dhënash lundruese e kërkuar për navigacion bazuar në performancë (PBN) është e

përshtatshme dhe aktuale;

5) për të mos filluar një fluturim nëse cilido anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk është në gjendje të kryejë detyrat e tij, nga çfarëdo lloj shkaku, 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 kapaciteti i çdo anëtar të ekuipazhit të fluturimit i janë zvogëluar ndjeshëm si rezultat i lodhjes, sëmundjes apo mungesës së oksigjenit për të kryer detyrat,;

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 pas përfundimit të fluturimit, ose seritë e fluturimit, në ditarin teknik të avionit ose ditarin e udhëtimit për avionin; dhe

9) për të siguruar se:

i) regjistruesit e fluturimit nuk janë të paaktivizuar ose të fikur gjatë fluturimit; dhe

ii) në rastin e një ngjarje, ndryshe nga aksidenti ose një incidenti serioz që janë subjekt i raportimit të detyrueshëm sipas ORO.GEN.160 (a), regjistrimet e regjistruesit të fluturimit nuk janë fshire qëllimisht; dhe

iii) në rast aksidenti ose incidenti të rëndë, ose nëse ruajtja e regjistrimeve të regjistruesit të fluturimit drejtohet nga autoriteti i investigimit:

A) regjistrimet e regjistruesve të fluturimit nuk janë fshirë në mënyrë të qëllimshme;

B) regjistruesit e fluturimit janë ç "aktivizuar pas përfundimit të fluturimit; dhe

C) masa parandaluese për ruajtjen e regjistrimeve të regjistruesve të fluturimit janë kryer para se ekuipazhi i fluturimit të largohet nga kabina e pilotimit.

b) Piloti në komandë duhet të ketë autoritetin për të refuzuar transportimin ose zbritjen nga avioni 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 në komandë duhet që, sa më shpejt që të jetë e mundur, 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 avionit.

d) Pavarësisht nga dispozita e pikës (a)(6), në një operim me disa pjesëtarë ekuipazhi, piloti në komandë mund të vazhdojë një fluturim përtej aerodromit më të afërt që lejojnë kushtet e motit, kur janë procedurat e duhura lehtësuese.

e) Piloti në komandë, në një situatë emergjence që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, duhet të ndërmarrë çdo veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshëm në rrethanat në përputhje me pikën 7.3 të shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore 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 në komandë duhet të paraqesë një raport të ndonjë akti ndërhyrjeje të paligjshme, pa vonesë tek AAC-ja shqiptare dhe do të informojë autoritetin lokal përkatës.

g) Piloti në komandë duhet të njoftojë autoritetin e duhur më të afërt me mënyrat/mjetet më të shpejta të disponueshme për çdo aksident që përfshin avionin dhe i cili rezulton në dëmtim serioz ose vdekje të çdo personi ose dëme të konsiderueshme të avionit ose në prona (në tokë).

NCC.GEN.110 Përputhja me ligjet, rregulloret dhe procedurat

a) Piloti në komandë duhet të jetë në përputhje me ligjet, rregullat dhe procedurat e Republikës së Shqipërisë dhe atyre shteteve ku kryhen operimet.

b) Piloti në komandë duhet të njohë mirë ligjet, rregulloret dhe procedurat, të cilat lidhen me

performancën e detyrave të tij/të saj, të përshkruara për hapësirat që do të kalojë, aerodromet ose vendndodhjet operuese që do të shfrytëzohen dhe pajisjet përkatëse të lundrimit ajror siç referohen në pikën 1.2 të shtojcës IV të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore 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.119 Lëvizja e ngadalte e avionëve para ngritjes ose pas uljes

Operatori duhet të përcaktojë procedurat për lëvizjen e avionit në rrugët lidhëse të aerodromit, me qëllimin për të siguruar funksionimin e sigurt dhe për të rritur sigurinë e pistës.

NCC.GEN.120 Lëvizja e aeroplanëve në rrugët lidhëse të aerodromit

Operatori duhet të sigurojë se një aeroplan lëviz vetëm në hapësirën e përcaktuar për lëvizje në një aerodrom, nëse personi në komandim (në kabinë të fluturimit):

a) është një pilot i kualifikuar siç duhet; ose

b) është vendosur nga operatori dhe:

1) është i trajnuar për të lëvizur aeroplanin në rrugët lidhëse;

2) është i trajnuar për të përdorur radiotelefonin, nëse janë të nevojshme komunikimet me radio;

3) ka marrë udhëzime në lidhje me planimetrinë e aerodromit, drejtimet, sinjalistikën vertikale, sinjalistikën horizontale (vijëzimet në piste), 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 aeroplanit 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 komandim (në kabinë).

NCC.GEN.130 Pajisje elektronike të lëvizshme

Operatori nuk duhet të lejojë asnjë person që të përdorë një pajisje elektronike të lëvizshme (PED) në bordin e një avioni që mund të ndikojë në mënyrë të pafavorshme në performancën e sistemeve dhe pajisjeve të avionit.

NCC.GEN.131 Përdorimi i çantave elektronike të fluturimit (ÇEF)

a) Kur një ÇEF përdoret në bordin e një avioni, operatori duhet të sigurojë që ai të mos këtë efekt të kundërt në performancën e sistemeve ose pajisjeve të avionëve, ose aftësinë e anëtarit të ekuipazhit të fluturimit për të operuar avionin.

b) Para përdorimit të një aplikimi të tipit B ÇEF, operatori duhet:

1) të kryejë një vlerësim të riskut në lidhje me përdorimin e pajisjes ÇEF që mban aplikacionin dhe aplikacioni – ÇEF në fjalë dhe funksionet e tij shoqëruese, identifikimin e risqeve që e shoqërojnë të lidhura dhe sigurimin si ato menaxhohen dhe zbuten në mënyrën e duhur; vlerësimi i riskut duhet të adresojë risqet që lidhen me marrëdhëniet njeri-makinë të pajisjes – ÇEF dhe aplikimin ÇEF në fjalë; dhe

2) të krijojë një sistem administrimi të ÇEF, duke përfshirë procedurat dhe kërkesat e trajnimit për administrimin dhe përdorimin e pajisjes dhe aplikacionit ÇEF."

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, manualet dhe informacioni që do të mbarten në bord

a) Dokumentet, manualet 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-ja 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), të kësaj rregulloreje;

6) lista e aprovimeve specifike, nëse është e aplikueshme;

7) licenca e radios së avionit, nëse është e aplikueshme;

8) certifikata/t e siguracionit të përgjegjësisë për palët e treta;

9) ditari i udhëtimit ose ekuivalenti i tij, për avionin;

10) detajet e planit të fluturimit ATS të depozituar, nëse është e aplikueshme;

11) skemat e hartave aeronautike aktuale dhe të nevojshme për rrugëkalimin e fluturimit të propozuar dhe për të gjitha rrugëkalimet përgjatë të cilave është e pranueshme që mund të ndodhi devijimi i fluturimit;

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 përkatëse të anëtarëve të ekuipazhit, të cilat do të jenë lehtësisht të përdorshme (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) deri në (a)(8), operimi mund të vazhdojë derisa fluturimi të arrijë destinacionin e tij ose në një vend ku mund të ofrohet zëvendësimi i dokumenteve.

NCC.GEN.145 Trajtimi i regjistrimeve të regjistruesit të fluturimeve: ruajtja, prodhimi, mbrojtja dhe përdorimi

a) Pas një aksidenti, incidenti të rëndë ose ngjarjeje të identifikuar nga autoriteti hetues, operatori i një avioni ruan të dhënat origjinale të regjistruara të regjistruesve të fluturimit për një periudhë 60 ditore ose derisa të udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetues.

b) Operatori kryen kontrolle operacionale dhe vlerësime të regjistrimeve për të garantuar funksionimin e vazhdueshëm të regjistruesve të fluturimit, të cilët kërkohet të mbahen.

c) Operatori garanton që të ruhen regjistrimet e parametrave të fluturimit dhe mesazhet e komunikimit të lidhjeve të të dhënave që nevojitet të regjistrohen në regjistruesit e fluturimit. Megjithatë, për arsye të testimit dhe mirëmbajtjes së këtyre regjistruesve të fluturimit, mund të fshihen deri në 1 orë të të dhënave më të vjetra të regjistruara nga momenti i testimit.

d) Operatori mban dhe përditëson dokumentacionin që paraqet informacionet e nevojshme për të kthyer të dhënat e fluturimit të papërpunuara në parametra fluturimi të shprehura në njësi inxhinierike.

e) Operatori vë në dispozicion të gjitha regjistrimet e regjistruesit të fluturimit që janë ruajtur, nëse kështu është përcaktuar nga AAC-ja.

f) Pa cenuar rregulloren "Për investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në

aviacionin civil që përafron rregulloren e BE-së nr. 996/2010 dhe rregulloren "Për mbrojtjen e personave fizikë në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe qarkullimin e lirë të këtyre të dhënave", që transpozon rregulloren e BE-së 2016/679:

1) Me përjashtim garantimin e funksionimit të regjistruesit të fluturimit, regjistrimet audio nga regjistruesi i fluturimit nuk nxirren të dhënat ose përdoren ato, nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është vendosur një procedurë në lidhje me trajtimin e këtyre regjistrimeve audio dhe deshifrimet e tyre;

ii) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin paraprak;

iii) këto regjistrime audio përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë.

1a) Kur inspekton regjistrimet audio të regjistruesit të fluturimit për të garantuar funksionimin e regjistruesit të fluturimit, operatori mbron privatësinë e regjistrimeve audio dhe garanton që ato të mos nxirren të dhënat ose të përdoren për qëllime të tjera që nuk lidhen me funksionimin e shërbimit të regjistruesit të fluturimit.

2) Parametrat e fluturimit ose mesazhet e lidhjeve të të dhënave të regjistruara nga një regjistrues fluturimi nuk përdoren për qëllime të tjera që nuk lidhen me hetimin e një aksidenti ose incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyrueshëm, përveç nëse këto regjistrime plotësojnë një nga kushtet e mëposhtme:

i) përdoren nga operatori vetëm për qëllime të vlefshmërisë ajrore ose për qëllime mirëmbajtjeje;

ii) është fshehur identiteti;

iii) bëhen me dije sipas procedurave të sigurta.

3) Përveçse për të garantuar funksionimin e regjistruesit të fluturimit, imazhet e kabinës së ekuipazhit të fluturimit që regjistrohen nga regjistruesi i fluturimit nuk bëhen me dije ose përdoren nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është vendosur një procedurë në lidhje me trajtimin e këtyre regjistrimeve pamore;

ii) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin paraprak;

iii) këto regjistrime pamore përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë.

3a) Kur imazhet e kompartimentit të ekuipazhit të fluturimit që janë regjistruar nga një regjistrues fluturimi, inspektohen për të garantuar funksionalitetin e regjistruesit të fluturimit, atëherë:

i) ato imazhe nuk bëhen me dije ose përdoren për qëllime që nuk lidhen me funksionimin e regjistruesit të fluturimit;

ii) nëse ka gjasa që të jenë të dukshme pjesët e trupit të anëtarëve të ekuipazhit në imazhe, operatori duhet të garantojë privatësinë e këtyre imazheve

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 gabimeve të shtypit.

b) Mallrat e rrezikshme do të transportohen vetëm nga një operator i aprovuar në përputhje me aneksin V (pjesa SPA), nënpjesa G, e kësaj rregullore 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 pa dashje.

d) Operatori duhet të ofrojë personel me informacionet e nevojshme që i mundësojnë ata të kryejnë me përgjegjësi detyrën, 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 rreth mallrave e rrezikshme në përputhje me udhëzimet teknike.

g) Operatori duhet të sigurojë se njoftimet që japin informacione rreth transportit të mallrave të rrezikshme jepen në pikat e pranimit (marrjes) për mallrat/ngarkesat, siç kërkohen nga udhëzimet teknike.

NËNPJESA B.
PROCEDURA OPERACIONALE

NCC.OP.100 Shfrytëzimi i aerodromeve dhe vendeve operuese

Operatori duhet të shfrytëzojë vetëm aerodrome dhe vende operuese që janë të përshtatshme për tipin e avionit dhe operimin e caktuar.

NCC.OP.101 Kontrolli altimetrik dhe parametrat

a) Operatori vendos procedurat për kontrollin altimetrik përpara çdo nisjeje

b) Operatori vendos procedurat për përcaktimin e parametrave altimetrike për të gjitha fazat e fluturimit, të cilat marrin parasysh procedurat e vendosura nga shteti i aerodromit ose shteti i hapësirës ajrore, nëse është e zbatueshme.

NCC.OP.105 Specifikimi i aerodromeve të izoluara – aeroplanët

Për përzgjedhjen e aerodromeve alternative dhe politikat e planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit, operatori duhet ta konsiderojë këtë aerodrom si një aerodrom të izoluar, nëse koha e fluturimit për në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërt të lejuar nga moti është më shumë sesa:

a) për avionët me motorë të alternueshëm, 60 minuta; ose

b) për avionët me motorë turbinë, 90 minuta.

NCC.OP.110 Minimumet në aerodromin operues – të përgjithshme

a) Operatori duhet të përcaktojë minimumin operativ të aerodromit për çdo nisje, destinacion ose aerodrom alternativ që është planifikuar të përdoret për të siguruar ngritjen e avionit nga toka dhe shkëputjen nga pengesat dhe për të zbutur rrezikun e humbjes së referencave vizuale gjatë segmentit vizual të fluturimit të operimeve të afrimit me instrumente.

b) Metoda e përdorur për të përcaktuar minimumin operativ të aerodromit duhet të marrë parasysh të gjithë elementët e mëposhtëm:

1) llojin, performancën dhe karakteristikat e drejtimit të avionit;

2) pajisjet e disponueshme në avion me qëllim lundrimin, përvetësimin e referencave vizuale dhe/ose kontrollin e trajektores së fluturimit gjatë ngritjes, afrimit, uljes dhe afrimit të humbur;

3) çdo kusht ose kufizim të parashikuar në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

4) dimensionet dhe karakteristikat e pistave/zonave të afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO) që mund të zgjidhen për përdorim;

5) përshtatshmërinë dhe performancën e mjeteve dhe infrastrukturës së disponueshme vizuale dhe jovizuale;

6) lartësinë e pastrimit të pengesave (OCA/H) për procedurat e afrimit me instrument (IAP);

7) pengesat në zonat e ngritjes dhe marzhet e nevojshëm të pastrimit;

8) çdo karakteristikë jostandarde e aerodromit, IAP ose mjedisi;

9) përbërjen e ekuipazhit të fluturimit, kompetencën dhe përvojën e tyre;

10) IAP;

11) karakteristikat e aerodromit dhe shërbimet e disponueshme të lundrimit ajror (ANS);

12) çdo minimum që mund të shpallet nga shteti i aerodromit;

13) kushtet e përshkruara në çdo miratim specifik për operimet me shikueshmëri të ulët (LVO) ose operime me kredite operative; dhe

14) përvojën përkatëse operative të operatorit.

c) Operatori duhet të specifikojë një metodë për përcaktimin e minimumeve operative të aerodromit në manualin e operimeve.

NCC.OP.112 Minimumet e operimit të aerodromit– operimet me rrotullim majtas djathtas (gjatë afrimit për në ulje) me aeroplanë

a) MDH për një operim afrimi qarkullimi me aeroplanë nuk duhet të jetë më i ulët se maksimalja e:

1) OCH të publikuar për qarkullimin për kategorinë e aeroplanëve;

2) lartësisë minimale të qarkullimit të nxjerrë nga tabela 1; ose

3) DH/MDH e IAP paraardhëse.

b) Shikueshmëria minimale për një operim afrimi me lëvizje qarkullimi me aeroplanë duhet të jetë më e larta nga:

1) shikueshmëria e qarkullimit për kategorinë e aeroplanit, nëse publikohet; ose

2) shikueshmëria minimale që rrjedh nga tabela 1.

Tabela 1. MDH dhe shikueshmëria minimale për qarkullime për kategori aeroplanësh

	Kategoria e avionit			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH(ft)	400	500	600	700
VIS minimale (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Minimumet e aerodromit gjatë operimit – operimet majtas-djathtas me helikopterë në breg

MDH për operimet majtas-djathtas në breg me helikopterë nuk duhet të jetë më e ulët se sa 250 ft dhe shikueshmëria meteorologjike jo më pak se sa 800 m.

NCC.OP.115 Procedurat e nisjes dhe afrimit – avionët dhe helikopterët

a) Piloti në komandë duhet të përdori procedurat e nisjes dhe përafrimit të përcaktuara nga shteti i aerodromit, nëse procedura të tilla për pistën janë publikuar ose FATO-n që do të përdoret.

b) Pavarësisht nga pika (a), në komandë duhet të pranojë vetëm me lejen e ATC-s për të devijuar nga një procedurë e publikuar:

1) me kusht që të shikohen kriteret e tolerancës së lartësisë nga pengesat dhe të merren plotësisht në konsiderate kushtet operuese; ose

2) kur drejtohen me radar nga një njësi ATC;

c) Në çdo rast, segmenti i afrimit përfundimtar duhet të fluturohet në mënyrë vizuale ose në përputhje me procedurat e publikuara të afrimit.

NCC.OP. 116 Lundrimi me bazë performance – aeroplanë dhe helikopterë

Operatori duhet të sigurojë që/nëse PBN kërkohet për rrugëkalimin ose procedura që do të fluturohet:

a) specifikimi përkatës i PBN-së është shkruaju në AFM ose në dokument tjetër që është aprovuar nga autoriteti certifikues si pjesë e një vlerësimi të vlefshmërisë ose është i bazuar në atë miratim; dhe

b) avioni është operuar në përputhje me specifikimet përkatëse të lundrimit dhe kufizimeve në AFM ose në dokumentet e tjera të përmendura më lart.

NCC.OP.120 Procedurat e zvogëlimit të zhurmës

Operatori duhet të krijojë procedurat operuese duke marrë parasysh nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së avionëve, duke siguruar që siguria teknike të ketë përparësi ndaj zvogëlimit të zhurmës.

NCC.OP.125 Lartësitë minimale të parrezikshme të lejuara mbi pengesa – 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 se sa ato të publikuara nga shteti, i cili mbikalohet.

NCC.OP.130 Skema e karburantit/energjisë – aeroplanët dhe helikopterët

a) Operatori përcakton, zbaton dhe mirëmban një skemë të karburantit/energjisë që përfshin:

1) një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit; dhe

2) një politikë e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.

b) Skema e karburantit/energjisë duhet:

1) të jetë e përshtatshme për llojin(et) e operimiit të kryer; dhe

2) të korrespondojë me aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e tij.

NCC.OP.131 Skema e karburantit/energjisë – planifikimi i karburantit/energjisë dhe politika e riplanifikimit gjatë fluturimit – aeroplanët dhe helikopterët

a) Si pjesë e skemës së karburantit/energjisë, operatori përcakton një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që avioni të mbartë një sasi të mjaftueshme karburanti/energjie të përdorshme për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar devijimet nga operacioni i planifikuar.

b) Operatori siguron që planifikimi i karburantit/energjisë së fluturimeve të bazohet në të paktën elementët e mëposhtëm:

1) procedurat e përfshira në manualin e operimeve si dhe:

i) të dhënat aktuale specifike të avionit që janë përftuar nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë, ose, nëse nuk është e disponueshme;

ii) të dhënat e siguruara nga prodhuesi i avionit; dhe

2) kushtet e operimit në të cilat do të kryhet fluturimi duke përfshirë:

i) të dhënat në lidhje me konsumin e karburantit/energjisë së avionit;

ii) masat e parashikuara;

iii) kushtet e parashikuara meteorologjike;

iv) efektet që lindin nga mirëmbajtja e shtyrë e makinerive ose devijimeve të konfigurimit, ose të dyja; dhe

v) vonesat e parashikuara.

c) Për aeroplanët, operatori siguron që para fluturimit llogaritja e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:

1) karburantin/energjinë e rrugës që nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;

2) karburanti/energjia e udhëtimit është sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mundësuar aeroplanin të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimit, deri në ulje në aerodromin e destinacionit;

3) karburanti/energjia emergjente është sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar;

4) karburanti/energjia e destinacionit alternativ:

i) është sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të fluturuar nga aerodromi i destinacionit në aerodromin alternativ të destinacionit kur një fluturim kryhet me të paktën një aerodrom alternativ destinacioni; ose

ii) është sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mbajtur në funksion aeroplanin në aerodromin e destinacionit për të kompensuar mungesën e një aerodromi alternativ destinacioni kur një fluturim kryhet pa një aerodrom alternativ destinacioni;

5) karburanti/energjia rezervë përfundimtare që është sasia e karburantit/energjisë që llogaritet me shpejtësinë 1 500 ft (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, sipas masës së vlerësuar të avionit në mbërritjen në aerodromin alternativ të destinacionit ose destinacionin aerodrom kur nuk kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni dhe nuk duhet të jetë më i vogël se:

i) për aeroplanët me motorë reciprokë në fluturimet me rregullat e fluturimit vizual (VFR) gjatë natës dhe rregullat e fluturimit me instrument (IFR), karburanti/energjia për të fluturuar për 45 minuta; ose

ii) për aeroplanët me motorë reciprokë në fluturimet VFR gjatë ditës, karburanti/energjia për të fluturuar për 30 minuta;

iii) për aeroplanët me motor turbinë, karburanti/energjia për të fluturuar për 30 minuta;

6) karburanti/energjia shtesë, nëse kërkohet nga lloji i funksionimit; është sasia e karburantit/energjisë për t'i mundësuar aeroplanit të kryejë një ulje të sigurt në një aerodrom alternativ me karburant/energji gjatë rrugës (skenari kritik i aerodromit të karburantit/energjisë) në rast të mosfunksionimit të motorit ose humbjes së presionit, cilado që kërkon sasinë më të madhe të karburantit/energjisë, bazuar në supozimin se një mosfunksionim i tillë ndodh në pikën më kritike përgjatë rrugës; ky karburant/energji shtesë kërkohet vetëm nëse sasia minimale e karburantit/energjisë që llogaritet sipas pikave (c) (2) deri në (c) (5) nuk është e mjaftueshme për një rast të tillë;

7) karburanti/energjia shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

8) karburanti/energjia opsionale, nëse kërkohet nga komandanti.

d) Për helikopterët, operatori siguron që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që kërkohet për një fluturim përfshin të gjitha si në vijim:

1) karburantin/energjinë për të fluturuar drejt aerodromit ose në vendin e operimit të uljes së synuar;

2) nëse kërkohet një alternativë destinacioni, karburantin/energjinë alternative të destinacionit, e cila duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të realizuar një afrim të humbur në aerodromin ose vendin e operimit të uljes së synuar, dhe më pas, për të fluturuar, afruar dhe zbritur në alternativën e destinacionit të specifikuar,; dhe

3) rezervën përfundimtare të karburantit/energjisë, e cila nuk duhet të jetë më e vogël se:

i) për fluturimet nën VFR, karburanti/energjia për të fluturuar për të paktën 20 minuta me shpejtësinë më të mirë; ose

ii) për fluturimet IFR, karburanti/energjia për të fluturuar për të paktën 30 minuta me shpejtësi mbajtëse në 450 m (1 500 ft) mbi aerodromin ose vendin e operimit të uljes ose destinacionit alternativ të synuar në kushte standarde të temperaturës.

e) Operatori duhet të sigurojë që nëse një fluturim duhet të vazhdojë në një aerodrom destinacioni tjetër nga ai i planifikuar fillimisht, procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së nevojshme të përdorshme janë të disponueshme dhe janë në

përputhje me pikat (c) (2) deri (c)(7) për aeroplanët dhe pika (d) për helikopterët.

f) Piloti në komandë duhet të fillojë një fluturim ose të vazhdojë atë në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, vetëm kur është i sigurt se avioni mbart të paktën sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë dhe vajit të përdorshëm për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin**.**

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 duhet dhe në mënyrë të sigurt çohen në kabinën e pasagjerëve; dhe

b) të gjitha bagazhet dhe ngarkesat që mund të shkaktojnë plagosje ose dëme ose që mund të bllokojnë kalimin midis ndenjëseve/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 ndenjëseve;

2) daljeve të emergjencës; dhe

3) skedave me udhëzimet e emergjencës për pasagjerët; dhe, nëse janë të aplikueshme:

dhe nëse aplikohet:

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 fluturimi, pasagjerët udhëzohen për veprimet e emergjencës që kryhen sipas rastit.

NCC.OP.145 Përgatitja e fluturimit

a) Para fillimit të një fluturimi, piloti në komandë duhet të bindet me çdo mjet të arsyeshëm në dispozicion, që mjetet e bazuara në hapësirë, objektet tokë dhe/ose depozitat e ujit, duke përfshirë pajisjet e komunikimit dhe mjetet ndihmëse të lundrimit të disponueshme dhe të nevojshme drejtpërdrejt për një fluturim të tillë, për operimin e sigurt të avionit, janë të përshtatshme për llojin e operimit sipas të cilit do të kryhet fluturimi.

b) Përpara fillimit të një fluturimi, piloti në komandë duhet të njihet me të gjithë informacionin e disponueshëm meteorologjik të përshtatshëm për fluturimin e synuar. Përgatitja për një fluturim larg nga rrethinat e vendit të nisjes dhe për çdo fluturim sipas IFR, përfshin:

1) një studim të raporteve dhe parashikimeve aktuale meteorologjike në dispozicion; dhe

2) planifikimin e veprimeve alternative për të përballuar rastet kur fluturimi nuk mund të kryhet siç ishte planifikuar, për shkak të kushteve meteorologjike.

NCC.OP.147 Minimumet e planifikimit të aerodromeve alternative të destinacionit – aeroplanët

Një aerodrom nuk duhet të specifikohet si aerodrom alternativ i destinacionit, përveç rasteve kur informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër:

a) për një aerodrom alternativ me një operacion afrimi me instrument të disponueshëm me DH më pak se 250 ft,

1) një lartësi tavan prej të paktën 200 ft mbi DH ose MDH lidhur me operimin e afrimit me instrument; dhe

2) një shikueshmëri të paktën më të lartë se 1500 m dhe 800 m mbi minimumin operativ RVR/VIS të afrimit me instrumentet; ose

b) për një aerodrom alternativ me një operim afrimi me instrumente me DH ose MDH 250 ft ose më shumë,

1) një lartësi tavan prej të paktën 400 ft mbi DH ose MDH lidhur me operimin e afrimit me instrumente; dhe

2) një shikueshmëri nga të paktën 3 000 m; ose

c) për një aerodrom alternativ pa procedurë afrimi me instrumente,

1) një lartësi tavan prej të paktën më shumë se 2 000 ft dhe lartësia minimale e sigurt IFR; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 5 000 m.

NCC.OP.148 Minimumet e planifikimit të aerodromit alternativ të destinacionit – helikopterët

Operatori duhet të zgjedhë vetëm një aerodrom si aerodrom alternativ destinacioni, nëse informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër,

a) për një aerodrom alternativ me një procedurë afrimi me instrument (IAP):

1) një lartësi tavan prej të paktën 200 ft mbi DH ose MDH të lidhur me IAP; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 1 500 m gjatë ditës ose 3 000 m gjatë natës; ose

b) për një aerodrom alternativ pa IAP:

1) një lartësi tavan prej të paktën 2 000 ft ose lartësia minimale e sigurt IFR - cilado qoftë më e madhe; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 1 500 m gjatë ditës ose 3 000 m gjatë natës;

NCC.OP.150 Ngritja në aerodromet alternative – aeroplanët

a) Për fluturimet IFR, piloti në komandë specifikon të paktën një aerodrom alternativ për ngritjen e lejuar nga kushtet e motit në planin e fluturimit nëse kushtet meteorologjike në aerodromin e nisjes janë në ose nën minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit ose nëse nuk do të ishte i mundur kthimi në aerodromin e nisjes për arsye të tjera.

b) Aerodromi alternativ për ngritje duhet të këtë vendndodhjen brenda distancës së mëposhtme nga aerodromi i nisjes:

1) për aeroplanët që kanë dy motorë, në distancë ekuivalente jo më shumë se 1 orë fluturimi me një motor me shpejtësi normale në fluturim horizontal në kushtet standarde të ajrit; dhe

2) për aeroplanët që kanë tre ose më shumë motorë, në distancë ekuivalente jo më shumë se 2 orë fluturimi me një motor të fikur (OEI) me shpejtësi normale të fluturimit horizontal bazuar në AFM në kushtet standarde të ajrit.

c) Për një aerodrom që zgjidhet që të jetë një aerodrom alternativ, informacioni i gatshëm që merret duhet të tregojë që, afërsisht në kohën e përdorimit, kushtet duhet të jenë njëlloj ose më të mira (më lart) së minimumet e aerodromit që do të operohet për atë operim.

NCC.OP.151 Aerodromet e destinacionit alternativ – aeroplanët

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 ulja mund të kryhen sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC); ose

b) vendi i uljes së synuar është caktuar si një aerodrom i izoluar dhe;

1) një procedurë afrimi me instrumente përshkruhet për aerodromin e uljes së synuar; dhe

2) informacioni i disponueshëm rreth kushteve meteorologjike aktuale tregon se kushtet e mëposhtme meteorologjike do të ekzistojnë 2 orë para deri në 2 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes:

i) një bazë reje prej të paktën 300 m (1 000 ft) mbi minimumin lidhur me procedurën e afrimit me instrument; dhe

ii) shikimi prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë se minimumi shoqëruar 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 procedure afrimi me instrumente për në aerodromin e planifikuar të uljes dhe informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijojnë 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, cilado periudhë të jetë më e shkurtër:

1) hapësira e poshtme, baza e reve prej të paktën 120 m (400ft) mbi minimumet e shoqëruar nga procedura e përafrimit me instrumente; dhe

2) shikimi i ajrit prej të paktën 1500 m më shumë se sa minimumi që shoqërohet me procedurën; ose

b) vendi i planifikuar për ulje është i izoluar dhe:

1) është përcaktuar një procedurë afrimi me instrumente për në aerodromin e planifikuar të uljes;

2) informacioni meteorologjik aktual i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike që vijojnë do të ekzistojnë nga 2 orë përpara deri në 2 orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes:

i) baza e poshtme e reve është të paktën 120 m (400ft) mbi minimumet shoqëruar nga procedura e afrimit me instrument;

ii) shikimi i ajrit prej të paktën 1500 m më shumë se sa minimumi që shoqërohet me procedurë; dhe

NCC.OP.153 Aerodromet e destinacionit – operimet e afrimit me instrumente

Piloti në komandë duhet të sigurohet që janë në dispozicion mjetet e mjaftueshme për lundrim për t'u ulur në aerodromin e destinacionit ose në cilindo aerodrom alternativ në rast të humbjes së mundësive për afrimin e synuar dhe operimin për ulje.

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 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 tjera të karburantit/energjisë, duhet të merren masat e nevojshme paraprake dhe avioni duhet të drejtohet siç duhet nga personel i kualifikuar i gatshëm për të nisur dhe drejtuar një evakuim të avionit me mjetet më praktike dhe më të shpejta të disponueshme.

NCC.OP.157 Furnizim me karburant gjatë funksionimit të motorëve dhe/ose helikave-helikopterë

(a) Furnizimi me karburant gjatë funksionimit të motorëve dhe/ose helikave që rrotullohen duhet të kryhet vetëm:

(1) pa pasagjerë që hipin dhe zbarkojnë;

(2) nëse operatori i aerodromit/vendit operativ lejon operime të tilla;

(3) në përputhje me çdo procedurë dhe kufizim specifik në manualin e fluturimit të avionit

(AFM);

(4) me llojet e karburantit JET A ose JET A-1; dhe

(5) në prani të objekteve ose pajisjeve të përshtatshme të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit (RFF).

(b) Operatori duhet të vlerësojë rreziqet që lidhen me karburantin për motorët dhe/ose helikat që janë në funksionim.

(c) Operatori duhet të përcaktojë procedurat e duhura që duhen ndjekur nga i gjithë personeli i përfshirë, si anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i operimeve tokësore.

(d) Operatori duhet të trajnojë anëtarët e ekuipazhit të tij dhe sigurojë që personeli i përfshirë në operimet tokësore të trajnohet siç duhet.

(e) Operatori duhet të sigurojë që procedura e furnizimit me karburant të helikopterit me motorët dhe/ose helikat në funksionim të jenë të specifikuara në manualin e operimit. Kjo procedurë dhe çdo ndryshim i saj kërkon miratim paraprak nga AAC-ja.

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 nga ATC-ja nëpërmjet komunikimit zanor; dhe

ii) kur motorët janë në punë.

2) gjatë fluturimit:

i) nën lartësinë kalimtare; ose

ii) 10000ft,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

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 avionit;

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 ndenjëse 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 (disa ndenjëse) lejohet vetëm në ato vende/ndenjëse të specifikuara të avionit ku ulet një i rritur dhe një foshnje, të siguruar siç duhet me një rrip suplementar ose me pajisje të tjera shtrënguese.

NCC.OP.170 Sigurimi i kabinës së pasagjerëve/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 avionit;

c) kur avioni është në sipërfaqe (tokë, platformë, VQA), 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);

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 oksigjeni është vendosur për t'u shfrytëzuar.

NCC.OP.180 Kushtet meteorologjike

a) Piloti në komandë duhet të fillojë ose vazhdojë një fluturim VFR vetëm nëse informacioni më i fundit meteorologjik i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike përgjatë itinerarit dhe në destinacionin e synuar në kohën e parashikuar të përdorimit janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ VFR.

b) Piloti në komandë duhet të fillojë ose vazhdojë një fluturim IFR drejt aerodromit të destinacionit të planifikuar vetëm nëse informacioni më i fundit meteorologjik i disponueshëm tregon se, në kohën e pritshme të mbërritjes, kushtet meteorologjike në destinacion, ose të paktën në një aerodrom alternativ destinacioni, janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit.

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 përshtatshëm për këto lloj operimesh.

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 mos-krijimin e tij, si dhe inspektimet përkatëse të avionit për të lejuar operimin e sigurt të avionit.

b) Piloti në komandë duhet të fillojë ngritjen vetëm nëse avioni nuk ka asnjë depozitim (akull, ngrica) që mund të ndikojë në mënyrë të pafavorshme në performancë ose kontrollueshmërinë e avionit, 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 në komandë duhet të fillojë një fluturim ose do të fluturojë duke pranuar kushtet e pritshme ose ekzistuese të ngricës vetëm nëse avioni është i certifikuar dhe i pajisur siç duhet për t'u përballuar me këto kushte, siç referohen në shtojcën V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

c) Nëse akullimi tejkalon intensitetin e ngricës, për të cilin avioni është i certifikuar ose, nëse një avion që nuk është i certifikuar për fluturim në kushtet e ngricës, përballet me ngricë, piloti në komandë duhet 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-ja.

NCC.OP.195 Kushtet e ngritjes - aeroplanët dhe helikopterët

Para fillimit të ngritjes, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se:

a) kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një ngritje dhe nisje të sigurt; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.OP.200 Situatat e simuluara në fluturim

a) Piloti në komandë, 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 instrumente (IMC).

b) Pavarësisht nga pika (a), kur fluturimet stërvitore kryhen nga një organizatë trajnuese e referuar në urdhrin e ministrit nr. 250, datë 12.9.2014, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (EU) nr. 1178/2011, situata të tilla mund të simulohen me pilotët studentë në bord.

NCC.OP.205 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/ energjisë gjatë fluturimit

a) Operatori duhet të përcaktojë procedura për të siguruar që janë kryer kontrollet e karburantit/energjisë gjatë fluturimit dhe menaxhimit të karburantit/energjisë.

b) Piloti në detyrë duhet të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia që kërkohet për të vazhduar në një aerodrom ose vend operimi ku mund të bëhet një ulje e sigurt.

c) Piloti në komandë duhet të lajmërojë kontrollin e trafikut ajror (ATC) për një gjendje "karburanti/energji minimale" duke deklaruar "KARBURANT MINIMAL" kur piloti në detyrë:

1) zotohen të ulen në një aerodrom ose lokacion specifik; dhe

2) ka llogaritur se çdo ndryshim në lejen (*clearance*) ekzistuese në atë aerodrom, vend operimi, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojë në ulje me karburant/energji rezervë përfundimtare më pak nga sa është planifikuar.

d) Piloti në komandë duhet të deklarojë një situatë "emergjente karburanti/energjie" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energjia e përdorshme që vlerësohet të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ose vendin ku mund të bëhet një ulje e sigurt është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.

NCC.OP.210 Përdorimi i oksigjenit suplementar

Piloti në komandë duhet të sigurojë se ai/ajo dhe anëtarët e ekuipazhit në fluturimi, të angazhuar në kryerjen e detyrave themelore për operim e sigurt të një avioni në fluturim, përdorin oksigjen suplementar në mënyrë të vazhdueshme, sa herë që lartësia e kabinës tejkalon 10 000 ft për një periudhë prej më shumë se sa 30 minuta dhe sa herë që lartësia e kabinës tejkalon 13 000 ft.

NCC.OP.215 Zbulimi i afërsisë 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 avionit për shmangie nga aksidenti në ajër (ACAS)

Operatori duhet të krijojë procedura operuese dhe programe trajnimi kur ACAS-ja të instalohet dhe të përdoret në mënyrë që ekuipazhi i fluturimit të trajnohet në mënyrë të përshtatshme për të shmangur përplasjet dhe të jetë kompetent për përdorimin e pajisjeve ACAS II.

NCC.OP.225 Kushtet e afrimit dhe uljes – aeroplanët dhe helikopterët

Përpara se të fillojë një operim afrimi, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se:

a) kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një afrim, ulje ose ringritje të sigurt, duke marrë parasysh informacionin e performancës që gjendet në manualin e operacioneve; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit; dhe

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.OP.226 Kushtet e afrimit dhe uljes - helikopterët

Para se të fillojë afrimin ndaj tokës, piloti në komandë duhet të jetë i bindur që, sipas informacionit të disponueshëm, moti në aerodrom ose në vendin e operimit dhe gjendja e zonës së afrimit final dhe e ngritjes (FATO) që synohet të përdoret nuk do të parandalojë një afrim, ulje ose afrim të humbur.

NCC.OP.230 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit

a) Për aeroplanët, nëse shikueshmëria e raportuar (VIS) ose RVR kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më e vogël se minimumi i zbatueshëm, atëherë një operacion afrimi me instrument nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën avioni është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në segmentin e afrimit përfundimtar (FAS) nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

b) Për helikopterët, nëse RVR e raportuar është më pak se 550 m dhe RVR kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më e vogël se minimumi i zbatueshëm, atëherë një operacion afrimi me instrumente nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën helikopteri është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në FAS nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

c) Nëse referenca e nevojshme vizuale nuk është përcaktuar, do të realizohet afrimi i humbur në ose përpara DA/H ose MDA/H.

d) Nëse referenca vizuale e nevojshme nuk ruhet pas DA/H ose MDA/H, do të realizohet menjëherë një ringritje.

e) Pavarësisht nga pika (a), në rastin kur nuk raportohet RVR dhe VIS i raportuar është më i vogël se minimumi i zbatueshëm, por shikueshmëria meteorologjike e konvertuar (CMV) është e barabartë ose më e madhe se minimumi i zbatueshëm, atëherë afrimi me instrumente mund të vazhdohet drejt DA/H ose MDA/H';

f) Pavarësisht nga pikat (a) dhe (b), nëse nuk ka synim për ulje, afrimi me instrumente mund të vazhdohet me DA/H ose MDA/H. Afrimi i humbur do të realizohet në ose përpara DA/H ose MDA/H.

NCC.OP.235 Operacionet EFVS 200

a) Një operator që synon të kryejë operacione EFVS 200 me kredite operative dhe pa një miratim specifik, duhet të sigurojë që:

1) avioni është i certifikuar për operimet e synuara;

2) do të përdoren vetëm pistat, FATO dhe IAP të përshtatshme për operimet EFVS;

3) anëtarët e ekuipazhit të fluturimit janë kompetent për të kryer operimin e synuar dhe është krijuar një program trajnimi dhe kontrolli për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe personelin përkatës të përfshirë në përgatitjen për fluturim;

4) janë përcaktuar procedurat operative;

5) çdo informacion përkatës është i dokumentuar në listën e pajisjeve minimale (MEL);

6) çdo informacion përkatës është i dokumentuar në programin e mirëmbajtjes;

7) janë kryer vlerësime të sigurisë dhe përcaktuar treguesit e performancës për të monitoruar nivelin e sigurisë së operimit; dhe

8) Minimumet operative të aerodromit marrin parasysh aftësinë e sistemit të përdorur.

b) Operatori nuk do të kryejë operacione EFVS 200 kur kryen LVO.

c) Pavarësisht nga pika (a)(1), operatori mund të përdorë EVS që plotësojnë kriteret minimale për të kryer operime EFVS200, me kusht që kjo të miratohet nga AAC-ja.

NËNPJESA C.

PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET OPERUESE

NCC.POL.100 Kufizimet operuese – të gjithë avionët

a) Gjatë çfarëdo lloj faze të operimit, ngarkimit, masa dhe, përveç balonave, pozicioni i qendrës së gravitetit (CG) të avionit duhet të jetë në përputhje me çdo kufizim të specifikuar në AFM, ose në manualin e operimeve, dhe ndoshta më të kufizuar.

b) Tabelat e vogla (metalike ose plastike), rreshtimet, shënimet në instrumente ose kombinimet e tyre, të cilat përmbajnë këto kufizime operuese që përshkruhen në AFM për prezantim vizual, duhet të tregohen në avion.

NCC.POL.105 Masa dhe balancimi, ngarkimi

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 akumuluara të modifikimeve dhe ndryshimet në masë dhe balancim duhet të llogariten dhe dokumentohen si duhet. Avioni duhet të ripeshohet nëse nga efekti i modifikimeve, nuk ka të dhëna të sakta në masë dhe balancim.

b) Masa duhet të bëhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë e aprovuar për mirëmbajtje.

c) Operatori duhet të përcaktojë masën e të gjitha pajisjeve operuese dhe anëtarët e ekuipazhit që përfshihen në masën bosh operues të avionit me peshim aktual, duke përfshirë çdo bagazh të ekuipazhit ose duke përdorur masat standarde. Duhet përcaktuar influenca e pozicionit të tyre në qendrën e rëndesës së avionit. Kur përdoren masat standarde, vlerat e masës së anëtarëve të ekuipazhit duhet të përdoret për të përcaktuar masën operuese bosh si më poshtë:

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 në komandë të përcaktojë masën e ngarkesës së trafikut, përfshi të gjitha materialet për të siguruar balancim, nga:

1) peshimi aktual;

2) nga përcaktimi i masës së ngarkesës së trafikut në përputhje me masat standarde të pasagjerëve dhe bagazheve; ose

3) llogaritja e masës së pasagjerëve mbi bazën e një deklarate nga, ose në emër të, për çdo pasagjer dhe duke shtuar në te, një peshë të paracaktuar për llogaritjen e bagazheve të dorës dhe rrobat, kur numri i aktual ndenjëseve për ulje të pasagjerëve në avion është:

i) më pak se 10 për avionët; ose

ii) më pak se gjashtë për helikopterët.

e) Kur përdoren masa standarde, duhet të përdoren vlerat e masës si më poshtë:

1) për pasagjerët, ata në tabelat 1 dhe 2, ku bagazhi i dorës dhe masa e çdo fëmije që mbahet nga një i rritur në një ndenjëse pasagjeri, përfshihen:

Tabela 1. Masat 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	88 kg	70 kg	84 kg
Fëmijë	35 kg	35 kg	35 kg

Tabela 2. Masat standarde për pasagjerët – avion me një numër total ndenjësesh për pasagjerë prej 19 ose 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 totali disponueshëm i ndenjëseve të pasagjerëve në avion është 20 ose më shumë, vlerat masës standarde për bagazhin e kontrolluar në tabelën 3.

Tabela 3. Peshat standard për bagazhe – avionë me një numër total ndenjësesh për pasagjerë prej 20 ose më shumë

Lloji i fluturimit	Masa standarde e bagazhit
Brenda shtetit	11 kg
Brenda rajonit Evropian	13 kg
Nder-kontinental	15 kg
Të gjithë të tjerët	13 kg

ii) për helikopterët, kur numri total i disponueshëm i ndenjëseve të pasagjerëve në helikopterë është 20 ose më shumë, vlera standarde e masës 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 peshimin; ose

2) duke bërë llogaritje mbi bazën e një deklarate nga, ose në emër të çdo pasagjeri. Aty ku nuk është praktike, duhet të përdoret një masë standarde minimale prej 13 kg.

g) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për t'i mundësuar pilotit në komandë që të përcaktojë ngarkesën e masës 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 në komandë duhet të sigurojë se ngarkimi, i:

1) avionit realizohet nën mbikëqyrjen e personelit të kualifikuar; dhe

2) ngarkesa e trafikut është konstante me të dhënat që përdoren për llogaritjen e masës dhe balancës së avionit.

i) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për t'i mundësuar pilotit në komandë që të veprojë në përputhje me kufizimet shtese strukturale, siç janë kufizimet e fortësisë së dyshemesë, ngarkesa maksimale për çdo metër të përshkuar, masa maksimale për hambarin e mallrave dhe kufiri maksimal i ndenjëseve (udhëtareve që ulen).

j) Operatori duhet të specifikojë, në manualin e operimeve, 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 masës dhe balancimit dhe të paraqesë dokumentimin e masës dhe balancës përpara çdo fluturimi duke specifikuar ngarkesën dhe shpërndarjen e saj në mënyrë të tillë që kufijtë e masës dhe balancimit të avionit të mos tejkalohen. Dokumentimi i masës dhe balancimit duhet të përmbajë informacionin që vijon:

1) regjistrimin dhe tipin e avionit;

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) masën bosh të operimit dhe qendrën e gravitetit të avionit (CG);

6) masën e karburantit/energjisë në ngritje dhe masën e karburantit/energjisë së udhëtimit;

7) masën e materialeve të konsumit përveç karburantit/energjisë, nëse është e aplikueshme;

8) komponentët e ngarkesës duke përfshirë pasagjerët, bagazhet, mallrat dhe balast;

9) masën e ngritjes, masën e uljes dhe masën zero të karburantit/energjisë;

10) pozicionet e aplikueshme të qendrës së gravitetit (CG) në avion; dhe

11) vlerat kufizuese të masës dhe qendrës së rëndesës (CG).

b) Aty ku të dhënat për masën dhe balancimin merren nga një sistem i kompjuterizuar për masën dhe balancimin, operatori do të verifikojë saktësinë e të dhënave të nxjerra.

c) Kur ngarkimi i avionit nuk është nën kontrollin e pilotit në komandë, personi që kryen mbikëqyrjen e avionit duhet të konfirmojë me aprovim me dore ose një mënyrë ekuivalente se ngarkesa dhe shpërndarja e saj janë në përputhje me dokumentacionin për masën dhe balancimin, i cili është përcaktuar nga piloti në komandë. Piloti në komandë duhet të tregojë pranimin e tij/të saj me aprovim me 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 masën dhe balancimin, futet në dokumentet e planifikimit të fluturimit, të cilat përmbajnë dokumentacionin e masës 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 masën dhe balancimin nëse tejkalohet ky numër maksimal.

NCC.POL.111 Të dhënat për masën, balancimin dhe dokumentimi – lehtësimet

Pavarësisht nga NCC.POL.110(a)(5), pozicioni i qendrës së rëndesës (CG)mund të mos jetë në dokumentacionin e masës 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 në komandë duhet të operojë avionin vetëm nëse performanca është e përshtatshme për të qenë në përputhje me rregullat e ajrit në fuqi dhe çdo kufizim tjetër që aplikohet për fluturimin, 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 masës në ngritje – avionët

Operatori duhet të sigurojë se:

a) masa e avionit në fillim të ngritjes nuk duhet të tejkalojë kufizimet e masës:

1) në ngritje, siç kërkohet sipas NCC.POL.125;

2) gjatë rrugëkalimit, me një motor të fikur (OEI) siç kërkohet sipas NCC.POL.130; dhe

3) në ulje siç kërkohet sipas NCC.POL.135;

duke lejuar për një reduktim të pritshëm në masë për sa kohë fluturimi vazhdon, si edhe për derdhje të karburantit.

b) masa në fillim të ngritjes nuk duhet të tejkalojë asnjëherë masën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM sipas presionit të lartësisë të aerodromit të duhur ose të vendit operues, dhe nëse përdoret si parametër për të përcaktuar masën maksimale të ngritjes, në çdo lloj kushti tjetër lokal atmosferik; dhe

c) masa e pritshme për kohën e pritshme të uljes në aerodrom ose në vendin operues të planifikuar të uljes në çdo aerodrom alternativ të destinuar, nuk duhet të tejkalojë asnjëherë masën maksimale të uljes të specifikuar në AFM sipas presionit përkatës të lartësisë së atyre aerodromeve ose vendeve operuese, dhe nëse përdoret si parametër për të përcaktuar masën maksimale të uljes, në çdo lloj kushti tjetër lokal atmosferik.

NCC.POL.125 Ngritja – aeroplanët

a) Kur përcaktohet masa maksimale e ngritjes, piloti në komandë duhet të marrë në konsideratë

sa vijon:

1) distanca e llogaritur e ngritjes nuk duhet të tejkalojë distancën e disponueshme të ngritjes dhe lartësinë e parrezikshme (jo më pak se 75 ft =25m), 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 të vrapimit 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 (ngricë, borë, akull), masa 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 aeroplani të pajisur me motorë turbo-helikë dhe me masë maksimale në ngritje 5700 kg ose më pak, në rastin e fikjes së motorit gjatë ngritjes, piloti në komandë 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 distancës së pistës; ose

2) të vazhdojë ngritjen duke kaluar mbi lartësinë e lejuar mbi pengesat gjatë trajektores së fluturimit me një hapësirë sigurie deri sa aeroplani 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 – aeroplanët

Piloti në komandë duhet të sigurojë se në çfarëdo aerodromi apo vendi operues, pas shmangies të të gjitha pengesave në trajektoren e afrimit me një tolerancë sigurie të lartësisë mbi to, aeroplani do të jetë në gjendje të ulet dhe të ndalojë, ose një hidroplan mund të arrijë një shpejtësi të ulët të pranueshme, brenda distancës së pranueshme për ulje. Toleranca duhet të bëhet për ndryshimet e pritshme me teknikat e afrimit dhe uljes, nëse kjo tolerancë nuk është bërë në programimin e të dhënave të performancës.

NËNPJESA D.
INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET

Seksioni 1.
Aeroplanët

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, janë:

1) në përdorim nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar rrugëkalimin e fluturimit;

2) në përdorim për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.A.245;

3) në përdorim për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.A.250; ose

4) të instaluara në aeroplan.

b) Pjesët e mëposhtme, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratim pajisjesh:

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 shtrënguese për fëmijë.

c) instrumentet dhe pajisjet apo mjetet ndihmëse që nuk janë përfshirë në këtë aneks si dhe të gjitha pajisjet e tjera që nuk janë përfshirë në këtë rregullore, por mbahen në fluturim, do të përmbushin kriteret e mëposhtme::

1)të dhënat e marra nga këto instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të përmbushur kriteret e shtojcës II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo pikave NCC.IDE.A.245 dhe NCC.IDE.A.250 të këtij aneksi.

; dhe

2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të kenë ndikim në vlefshmërinë ajrore të aeroplanit, edhe në rast avarie apo keqfunksionimi.

d) instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë lehtësisht në përdorim ose për t'u përdorur nga vendi ku është ulur anëtari i ekuipazhit të fluturimi që synon t'i përdorë.

e) Ato instrumente që përdoren nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të jenë të rregulluara në mënyrë të tillë që të lejojnë anëtarin e ekuipazhit të fluturimit të shikojë lehtësisht treguesit që nga vendi i tij/saj, me devijimin minimal praktik nga pozicioni dhe linja e shikimit që ai/ajo ka normalisht kur shikon përpara përgjatë rrugëkalimit të fluturimit.

f) Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës duhet 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 aeroplanit, njësitë e pajisjeve ose funksionet, e kërkuara për fluturimin e synuar janë jofunksionale ose mungojnë, përveçse kur:

a) aeroplani operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL) të operatorit;

b) operatori merr miratimin e Autoritetit të Aviacionit Civil për të fluturuar avionin brenda kufizimeve të listës minimale master të pajisjeve ("MMEL") sipas pikës ORO.MLR.105(j) të aneksit III; ose

c) aeroplani është subjekti një lejeje për fluturim, në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCC.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezervë

Aeroplanët 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 e operimit

Aeroplanët që operojnë gjatë natës, duhet të pajisen me:

a) një sistem dritash të shmangies së përplasjes;

b) drita navigacioni/pozicionit në ajër;

c) dritë për uljen;

d) furnizimi i dritave nga sistemi elektrik i aeroplanit për të garantuar ndriçimin e duhur për të gjitha instrumentet dhe pajisjet kryesore për operimin e sigurt të aeroplanit;

e) furnizimi i dritave nga sistemi elektrik i aeroplanit për të garantuar ndriçim në të gjitha kabinat e pasagjerëve;

f) një dritë të pavarur për çdo vend pune për secilin anëtar të ekuipazhit; dhe

g) drita për të qenë në përputhje me rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në

det, nëse aeroplani operon si hidroplan.

NCC.IDE.A.120 Operimet vizuale VFR – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

a) Aeroplanët që operojnë sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës duhet të kompletohen me pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

1) drejtimin magnetik;

2) kohëmatësin në orë, minuta dhe sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) shpejtësimatësin;

5) rrëshqitjen; dhe

6) numrin "M", kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit "M".

b) Aeroplanët që operojnë sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC) mbi ujë dhe larg nga shikimi i tokës, ose sipas VMC-së natën, ose në kushtet kur aeroplani 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 në hapësirë;

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, aeroplanët duhet të jenë të disponueshëm mjete të tjera shtesë të veçanta për të treguar për pilotin e dytë sa vijon:

1) lartësia barometrike;

2) shpejtësimatësin;

3) treguesin e kthesave dhe rrëshqitjes, si të jetë e aplikueshme;

4) pozicionin në hapësirë, nëse aplikohet;

5) shpejtësinë vertikale, nëse aplikohet;

6) drejtimin e stabilizuar, nëse aplikohet; dhe

7) numrin "M", kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit "M", nëse aplikohet.

NCC.IDE.A.125 Operimet sipas IFR-së – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

Aeroplanët që operohen sipas IFR-së duhet të pajisen me:

a) një mjet për matjen dhe tregimin, si më poshtë:

1) drejtimin magnetik;

2) kohëmatësin në orë, minuta dhe sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) shpejtësimatësin;

5) shpejtësinë vertikale;

6) kthesat dhe rrëshqitjen;

7) pozicionin në ajër;

8) drejtimin e stabilizuar;

9) temperaturën e jashtme të ajrit; dhe

10) numrin "M", kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit "M";

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 operimin, atëherë duhet të jenë të disponueshëm mjete të tjera shtesë, për të treguar për pilotin e dytë, sa vijon:

1) lartësia barometrike;

2) shpejtësimatësin;

3) shpejtësinë vertikale;

4) kthesat dhe rrëshqitjen;

5) pozicionin në hapësirë;

6) drejtimin e stabilizuar; dhe

7) numrin "M", kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit "M", 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 alternativ presioni statik;

f) një mbajtës hartash, në një pozicion lehtësisht të lexueshëm, i cili mund të ndriçohet për operimet gjatë natës;

g) një mjet të dytë të pavarur të matjes dhe të tregimit të lartësisë; dhe

h) furnizimi me energji në raste emergjencash, është i pavarur nga sistemi kryesor gjenerues elektrik, për funksionimin dhe ndriçimin e sistemit, që tregon gjendjen aktuale për një periudhë minimale prej 30 minutash. Furnizimi me energji në raste emergjencash do të funksionojë automatikisht pas avarisë së plotë të sistemit kryesor gjenerues elektrik dhe do të jepen tregues të qartë për instrumentin apo panelin e instrumenteve që treguesi i aviohorizontit është duke funksionuar me energji të emergjencës.

NCC.IDE.A.130 Pajisjet shtesë për operimet me një pilot sipas IFR-së

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)

Aeroplanët me motor me turbinë që kanë një MCTOM (masë maksimale të certifikuar për ngritje) prej më shumë se 5 700 kg ose një MOPSC (konfigurim maksimal i ndenjëseve 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 aeroplanëve për të cilët është lëshuar një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA), të lëshuar për herë të parë mbas 1 janarit 2011; ose

b) pajisje të klasit B, siç specifikohet në një standard të pranueshëm, në rastin e aeroplanëve për të cilët është lëshuar një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA), të lëshuar për herë të parë në ose para 1 janarit 2011.

NCC.IDE.A.140 Sistemi i shmangies së përplasjeve ajrore (ACAS)

Përveçse kur parashikohet ndryshe nga urdhri i ministrit nr. 124, datë 28.9.2015 "Për miratimin e rregullores për kërkesat e përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurave të operimit për shmangien e përplasjeve ajrore" apo përditësimeve të tij në fuqi, transpozim i rregullores (EU) nr. 1332/2011, dhe ndryshimeve të saj, avionët me motorë me turbinë, me një MCTOM prej më shumë se 5 700 kg, ose një MOPSC-je prej më shumë se 19, do të pajiset me ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Pajisjet zbuluese të motit në fluturim

Aeroplanët e mëposhtëm duhet të kenë pajisje zbuluese të motit në fluturim, kur operojnë gjatë natës ose në kushte meteorologjike me instrument (IMC) në zonat ku pritet 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 përgjatë 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 (pasagjerë).

NCC.IDE.A.150 Pajisjet shtesë për operimet në kushtet e akullimeve gjatë natës

a) Aeroplanët që operojnë në kushte faktike ose të pritshme të akullimeve gjatë natës do të kompletohen 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 vështirësojë kryerjen e detyrave nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.A.155 Sistemi i brendshëm telefonik i ekuipazhit të fluturimit

Aeroplanët që operojnë me më shumë se një anëtar të ekuipazhit të fluturimit duhet të pajisen me një sistem të brendshëm telefonik 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) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një regjistrues zëri në kabinën e pilotimit (CVR):

1) aeroplanët me një MCTOM, prej më shumë se 27 000 kg dhe të lëshuar fillimisht me një CofA individuale në ose mbas datës 1 janar 2016; dhe

2) aeroplanët me një MCTOM, prej më shumë se 2 250 kg:

i) të certifikuar për funksionimin me një ekuipazh minimal me të paktën dy pilotë;

ii) të pajisur me motor (a) turbo-reaktivë ose me më shumë se sa një motor turbo-helikë; dhe

iii) për të cilët është lëshuar fillimisht një certifikatë tip në ose mbas datës 1 janar 2016.

b) CVR-ja duhet të jetë në gjendje të mbajë të dhënat e regjistruara përgjatë, të paktën:

1) 25 orëve të mëparshme, për aeroplanë me një MCTOM, më shumë se 27 000 kg me një CofA individuale të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 Janarit 2022; ose

2) 2 orëve të mëparshme, në të gjitha rastet e tjera.

c) CVR-ja duhet të regjistrojë, me referencë, në një afat kohor:

1) komunikimet zanore të transmetuara ose të marra me radio në kabinën e ekuipazhit të fluturimit;

2) komunikimet zanore të anëtarëve të fluturimit duke përdorur sistemin e brendshëm telefonik dhe sistemin e njoftimit të pasagjerëve, nëse janë të instaluar;

3) mjedisin zanor të kabinës së fluturimit të ekuipazhit, duke përfshirë, por pa ndërprerje, sinjalet zanore të marra nga çdo mikrofon dhe mikrofoni i maskës në përdorim; dhe

4) sinjalet zanore ose radioje që tregojnë lundrim ose mjeteve ndihmëse të afrimit që vijnë nga kufjet ose altoparlanti.

d) CVR-ja duhet të fillojë të regjistrojë automatikisht të dhënat, përpara se aeroplani të lëvizë me motorët e tij, dhe do të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit, kur aeroplani të mos jetë më në gjendje për të lëvizur me motorët e tij.

e) Krahas pikës (d), në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, CVR-ja 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.

f) Nëse CVR-ja nuk mund të dalë (jashtë gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar vendndodhjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja mund dali (jashtë gjatë aksidentit), duhet të ketë një transmetues automatik të emergjencës së vendndodhjes.

NCC.IDE.A.165 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Aeroplanët me një MCTOM, prej më shumë se 5 700 kg, dhe të lëshuar fillimisht me një CofA individuale, në ose mbas datës 1 janar 2016, duhet të pajisen me një regjistrues të të dhënave të fluturimit (FDR), i cili përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave, e cila ka në gjendje gatishmërie një metodë të marrjes së të dhënave nga regjistrimet.

b) FDR-ja do të regjistrojë parametrat e nevojshëm për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit të aeroplanit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit, konfigurimin dhe operimin dhe të jetë në gjendje 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 përputhjen e saktë me informacionin e shfaqur ekuipazhit të fluturimit.

d) FDR-ja do të fillojë automatikisht regjistrimin e të dhënave, përpara se avioni të mund të lëvizë me fuqinë e tij, dhe do të ndalojë automatikisht, pasi avioni të mos jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse FDR-ja nuk mund të dalë (jashtë gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar vendndodhjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR del (jashtë gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues automatik të emergjencës së vendndodhjes.

NCC.IDE.A.170 Regjistrimi i të dhënave të lidhjes

a) Aeroplanëve, që u është lëshuar fillimisht një CofA individuale në ose mbas datës 1 janar 2016, të cilët kanë kapacitetin që të operojnë për komunikimet e lidhjes së të dhënave dhe që kërkohet të pajisen me një CVR, duhet të regjistrojnë në regjistrues, aty ku është e aplikueshme:

1) mesazhet komunikuese të lidhjes së të dhënave që kanë të bëjnë me komunikimet ATS për dhe nga aeroplani, duke përfshirë mesazhet, zbatohen në aplikimet e mëposhtme:

i) fillimi i lidhjes së të dhënave;

ii) komunikimi kontrollor – pilot;

iii) zbulimi i adresuar;

iv) informacioni i fluturimit;

v) për sa kohë të jetë e praktikueshme, shpërndarja e të dhënave të zbulimit të avionit, duke pasur parasysh strukturën e sistemit;

vi) për sa kohë të jetë e praktikueshme, të dhënat e kontrollit të operimit të avionit, duke pasur parasysh strukturën e sistemit;

vii) për sa kohë të jetë e praktikueshme, grafikët, duke marrë parasysh strukturën e sistemit;

2) informacionin që bën të mundur përputhshmërinë me të gjitha regjistrimet shoqëruese që kanë të bëjnë me komunikimet e lidhjes së të dhënave dhe të ruajtura veçmas nga aeroplani; dhe

3) informacionin në kohën dhe prioritetin e mesazheve të komunikimit të lidhjes së të dhënave, duke marrë në konsideratë ndërtimin e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave dhe informacionit dhe një metodë për marrjen e të dhënave. Metoda regjistruese duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje t'i ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën me të njëjtën kohëzgjatje, siç parashtrohet për CVR-të në NCC.IDE.A.160.

d) Nëse regjistruesi nuk mund të dalë (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e vendndodhjes së tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së emergjencës.

e) Kërkesat e aplikueshme për rregullin e fillimit dhe ndalimit të regjistruesit janë të njëjta me kërkesat e aplikueshme me rregullin 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 me:

a) një regjistrues të kombinuar për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit, në rastin e aeroplanëve që duhet të pajisen me një CVR dhe një FDR; ose

b) dy regjistrues të kombinuar për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit, në rastin e aeroplanëve që duhet të pajisen me një CVR dhe një FDR.

NCC.IDE.A.180 Ndenjëset, rripat e sigurimit të ndenjëses, sistemet shtrënguese dhe mjetet shtrënguese për fëmijët

a) Aeroplanët duhet të pajisen me:

1) një ndenjëse ose mbajtëse për çdo person në bord, i cili është 24 muajsh ose më shumë;

2) një rrip sigurimi për çdo ndenjëse pasagjeri dhe rripa kufizuese për çdo ndenjëse mbajtëse;

3) një pajisje shtrënguese fëmijësh (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muajsh;

4) një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi sipër supeve, e cila përmban një pajisje që shtrëngon 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 shtrëngimi sipër supeve, në secilën sedilje për minimumin e nevojshëm të ekuipazhit të kabinës, në rastin e aeroplanëve të pajisur për herë të parë me një CofA individuale pas 31 dhjetorit 1980.

b) Një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi sipër supeve duhet të ketë:

1) një pikë të vetme zbërthimi;

2) në ndenjëset për numrin minimal të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, dy rripa supesh dhe një rrip sigurimi që mund të përdoret në mënyrë të pavarur; dhe

3) në ndenjëset e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit dhe në çdo vend përkrah ndenjëses së së pilotit, një nga sa vijon:

i) dy rripa shpatullash dhe një rrip sigurie për t'u përdorur në mënyrë të pavarur; ose

ii) një rrip diagonal shpatulle dhe një rrip sigurie që mund të përdoren në mënyrë të pavarur për avionët e mëposhtëm:

A) aeroplanë me një MCTOM më pak se 5 700 kg dhe me një MOPSC, me më pak se nëntë, që janë në përputhje me kushtet dinamike të uljes emergjente, të përcaktuara në specifikimet e certifikimit;

B) aeroplanët me një MCTOM më pak se 5 700 kg, dhe me një MOPSC me më pak se nëntë, që nuk janë në përputhje me kushtet dinamike të uljes së emergjencave, të përcaktuara në specifikimet e certifikimit dhe që kanë një CofA individuale, fillimisht të lëshuar përpara 25 gushtit 2016.

NCC.IDE.A.185 Sinjalistika për lidhjen e rripit të sigurimit dhe ndalimin e duhanit

Aeroplanët 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

a) Aeroplanët 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
501 ose më shumë	6

b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

1) lehtësisht e arritshme për përdorim;

2) e përditësuar.

NCC.IDE.A.195 Oksigjeni shtesë – aeroplanët e hermetizuar

a) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në lartësi të tilla fluturimi ku është i nevojshëm furnizimi me oksigjen, në përputhje me pikën (b), duhet të pajisen me bombola oksigjeni që të mund të ruajnë dhe të shpërndajnë furnizimin me oksigjenin e nevojshëm.

b) Aeroplanët e hermetizuar, që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat presioni i lartësisë në kabinat e pasagjerëve është mbi lartësinë 10 000 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 presioni i lartësisë së kabinës tejkalon 15000 ft, po në asnjë rast jo më pak se sa 10 minuta furnizim;

ii) të paktën 30% të pasagjerëve, për çdo periudhë kur në rast të humbjes së hermetizmit dhe duke marrë në konsideratë rrethanat e fluturimit, presioni i lartësisë në kabinën e pasagjerit duhet të jetë midis 14 000ft dhe 15 000ft; dhe

iii) të paktën 10% të pasagjerëve, për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta, kur presioni i lartësisë në kabinën e pasagjerit do të jetë midis 10 000 ft dhe 14 000 ft;

2) të gjithë personat në bord, në kabinën e pasagjerëve, për jo më pak se sa 10 minuta, në rastin e aeroplanëve 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 lartësinë me presionin që i takon 13 000 ft, brenda 4 minutave.

c) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi mbi 25 000 ft, si shtesë duhet të jenë të pajisur me:

1) një pajisje për të dhënë një paralajmërim për ekuipazhin e fluturimit në lidhje me humbjen e hermetizimit; dhe

2) maska për t'u vendosur shpejt nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.A.200 Oksigjeni shtesë – aeroplanët e pahermetizuar

a) Aeroplanët e pahermetizuar, që operojnë në lartësi fluturimi kur furnizimi me oksigjen është i nevojshëm në përputhje me pikën (b), duhet të pajisen me aparate për ruajtjen dhe shpërndarjen e oksigjenit për furnizimin e nevojshëm.

b) Aeroplanët e pahermetizuar, që operojnë në lartësi fluturimi mbi të cilat presioni i lartësisë në kabinat e pasagjerëve është mbi lartësinë 10 000 ft, duhet 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 presioni i lartësisë në kabinën e pasagjerit do të jetë midis lartësisë 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

2) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët, për çdo periudhë kur presioni i lartësisë në kabinën e pasagjerëve do të jetë mbi lartësinë 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Zjarrfikësët e dorës

a) Aeroplanët 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 që janë në kabinë.

NCC.IDE.A.206 Sëpata dhe leva për thyerje

a) Aeroplanët 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.

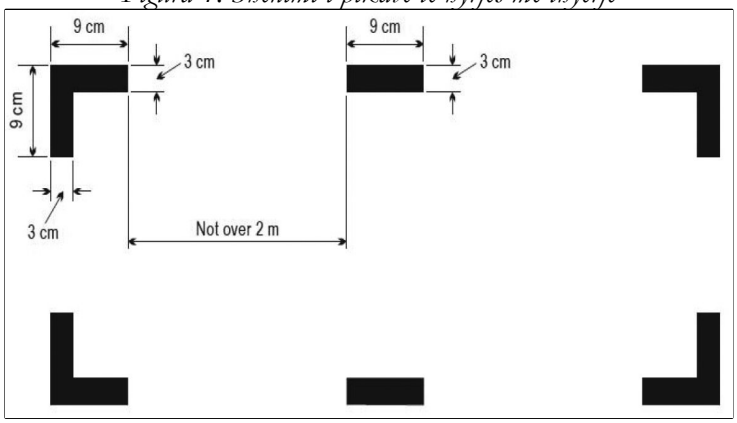
b) Në rastin e avionëve me një MOPSC prej më shumë se 200 pasagjerë, duhet të instalohet një sëpatë dhe një levë shtesë në zonën më të largët të kuzhinës ose pranë saj.

c) Sëpata dhe levat shkatërruese të ndodhura në kabinën e pasagjerëve nuk duhet të jenë të dukshme 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.

Figura 1. Shënimi i pikave të hyrjes me thyerje



NCC.IDE.A.215 Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT)

a) Aeroplanët duhet të jenë të pajisur me:

1) një ELT të çdo tipi ose një tregues të vendndodhjes së avionit, do të thotë përmbushjen e kërkesës së aneksit IV (pjesa CAT), CAT.GEN.MPA.210 të kësaj rregulloreje, kur është lëshuar fillimisht një CofA individuale në ose para 1 korrikut 2008;

2) një ELT automatike ose një tregues të vendndodhjes së avionit, që arrin të përmbushi kërkesat e aneksit IV (pjesa CAT), CAT.GEN.MPA.210 të kësaj rregulloreje fillimisht e lëshuar me një CofA individuale pas 1 korrikut 2008.

b) ELT të çdo lloji duhet të jenë në gjendje të transmetojnë njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Fluturimi mbi ujë

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose të ngjashme të qëndrimit mbi ujë, për secilin person në bord më të vogël se 24 muaj, e vendosur në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë:

1) aeroplanët (që ulen në tokë), por që operojnë mbi ujë, në një distancë prej më shumë se 50 nm

nga bregu ose kur ngrihen ose ulen në një aerodrom ose vend operimi, ku sipas opinionit të pilotit në komandë trajektorja e ngritjes apo afrimit shmanget mbi ujë dhe ku ekziston probabilitet i uljes së detyruar në ujë;

2) hidroplanët, që operojnë mbi ujë.

b) Secili jelek shpëtimi ose pajisje e ngjashme e qëndrimit mbi ujë, duhet të pajiset me një mjet ndriçimi elektrik me qëllim lehtësimin e gjetjes së 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, të përshtatshme për madhësinë e tij, peshën dhe karakteristikat e manovrimit; dhe

2) pajisje për sinjale zanore, siç parashtrohen në Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, aty ku është e aplikueshme.

d) Piloti në komandë, i një avioni që operon në një distancë nga toka, me larg se ajo që i korrespondon 30 minutave me shpejtësi normale ose 50 nm, cilado qoftë më pak, kur një ulje emergjente është ndoshta e mundshme, duhet të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e aeroplanit në rast të një uljeje të detyruar në ujë, bazuar në atë që ai/ajo duhet të përcaktojë marrjen 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 tyre të menjëhershëm në një emergjencë; dhe

3) pajisjeve shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë, në bazë të fluturimit që do të kryhet.

NCC.IDE.A.230 Pajisjet e mbijetesës

a) Aeroplanët që fluturojnë mbi hapësira në të cilat operimet e kërkim-shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me:

1) pajisje sinjalizimi për lëshimin e sinjaleve të alarmit;

2) të paktën një ELTs; dhe

3) pajisje shtesë për mbijetesë për rrugëkalimin 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 operimet e kërkim-shpëtimit nuk janë veçanërisht të vështira të kryhen, që korrespondon me:

i) 120 minuta, me një motor të fikur (OEI), me shpejtësi normale fluturimi horizontal, për aeroplanët që vazhdojnë fluturimin drejt një aerodromi, me një motor në gjendje kritike dhe që fiket në çfarëdo pike përgjatë rrugëkalimeve apo devijimeve të planifikuara; ose

ii) 30 minuta, me shpejtësi normale të fluturimit horizontal, për të gjithë aeroplanët e tjerë; ose

2) qëndron brenda një distance jo më të madhe se ajo që i korrespondon një kohe prej 90 minutash, me shpejtësi normale të fluturimit horizontal, nga një zonë e përshtatshme për kryerjen e uljeve të emergjencës për aeroplanët e certifikuar në bazë të standardit të aplikueshëm të vlefshmërisë ajrore.

NCC.IDE.A.240 Kufjet

a) Aeroplanët duhet të pajisen me një komplet kufjesh me një mikrofon të thjeshtë apo laringofon apo ekuivalente, për çdo pjesëtar të ekuipazhit të fluturimit në pozicionet e tyre të paracaktuara në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

b) Aeroplanët që operojnë në kushte instrumentale IFR ose gjatë natës, duhet të pajisen me një buton transmetimi të vendosur në dorezën e komandimit për secilin nga pjesëtarët e nevojshëm të

ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.A.245 Pajisjet e radiokomunikimit

a) Aeroplanët që operojnë sipas IFR-së ose natën, ose kur është e nevojshme sipas kritereve të aplikueshme të hapësirës ajrore, duhet të pajisen me mjete radiokomunikimi, të cilat, në kushte normale të transmetimit me radio duhet të jenë në gjendje:

1) të kryejnë komunikime të dyanshme për qëllime të kontrollit të aerodromit;

2) të marrin informacione meteorologjike në çdo kohë gjatë fluturimit;

3) 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) të ofrojnë komunikim mbi frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5MHz.

b) Kur duhet më shumë se sa një njësi pajisje komunikimi, secila do të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat, deri në atë masë që mosfunksionim i njërës prej tyre të mos rezultojë në mosfunksionimin e tjetrës.

NCC.IDE.A.250 Pajisjet naviguese

a) Aeroplanët duhet të pajisen me pajisje lundrimi që do t'u mundësojnë atyre të vazhdojnë në përputhje me:

1) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe

2) kriteret e aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Aeroplanët duhet të kenë pajisje të mjaftueshme lundrimi për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pjese të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten duhet të lejojnë lundrimin e sigurt, në përputhje me pikën (a), ose një veprim rezerve të duhur për t'u kryer në mënyrë të sigurt teknike.

c) Aeroplanët që operojnë në fluturime, të cilat synohen që të ulen sipas IMC-së, duhet të pajisen me mjetet e duhura për të qenë në gjendje të japin të dhëna drejt asaj pike nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje duhet të ofrojë të dhëna për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC-së 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.

e) Aeroplanët duhet të pajisen me pajisje mbikëqyrjeje, në përputhje me kërkesat e zbatueshme për kërkesat e hapësirës ajrore.

NCC.IDE.A.255 Transponderi

Aeroplanët duhet të pajisen me një transponder me radar mbikëqyrës sekondar për raportimin e lartësisë sipas presionit, si dhe me pajisje të tjera transponderi SSR, të kërkuara për rrugëkalimin që do fluturohet.

NCC.IDE.A.260 Menaxhimi i bazës së të dhënave aeronautike

a) Baza e të dhënave aeronautike e përdorur në aplikimet e sistemeve të avionëve të certifikuar duhet të plotësojë cilësinë e kërkuar, që janë të sakta për të dhënat e dëshiruara për përdorim.

b) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen në kohën e duhur dhe futjen e të dhënave aeronautike aktuale dhe ato të pandryshuara, te të gjithë avionët që i kërkojnë ato.

c) Megjithatë, për çdo kërkesë për raportimin e ngjarjes, të përcaktuar sipas rregullores (EU) nr. 376/2014, operatori duhet të raportojë tek ofruesi i bazës së të dhënave njoftimet e gabuara, të papajtueshme ose mungesën e të dhënave që mund të ketë arsye dhe pritet rasti që të bëhet e rrezikshme për fluturimin.

Në një rast të tillë, operatori duhet të informojë ekuipazhin e fluturimit dhe personelin tjetër përkatës dhe duhet të sigurojë që të dhënat me pasoja të tilla të mos përdoren.

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 NCC.IDE.H.245;

3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCC.IDE.H.250; ose

4) janë të instaluara në helikopter.

b) Pajisjet që vijojnë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratimin si pajisje:

1) dritat e pavarura portative;

2) pajisjet për matjen e saktë të kohës;

3) mbajtësit e hartave;

4) kutia e ndihmës së shpejtë;

5) mjetet për mbijetesë dhe sinjalizim;

6) spiranca dhe mjetet për ankorim, parkim; dhe

7) pajisjet shtrënguese për fëmijët.

c) Instrumentet, pajisjet apo mjetet ndihmëse që nuk janë parashikuar në këtë aneks, si dhe çdo pajisje tjetër që nuk është parashikuar në këtë rregullore, por mbahet në fluturim, do të përmbushin kriteret e mëposhtme:

1) të dhënat e marra nga këto instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit për të përmbushur kriteret e shtojcës II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo pikave NCC.IDE.H.245 dhe NCC.IDE.H.250 të këtij aneksi;

2) instrumentet dhe pajisjet nuk do të kenë ndikim mbi vlefshmërinë ajrore të helikopterit, edhe në raste avarie apo keqfunksionimi.

d) Instrumentet dhe pajisjet do të funksionojnë dhe do të jenë lehtësisht të arritshme nga pozicioni ku është ulur anëtari i ekuipazhit të fluturimit që synon ta përdorë atë.

e) Ato instrumente që përdoren nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të jenë vendosur në mënyrë të tillë që i lejon anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të shikojnë nga pozicioni i tij/saj, me një lëvizje të lehtë praktike të shikimit që ai/ajo parashikon kur është duke parë drejt ose përgjatë trajektores së fluturimit.

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 e helikopterit, pjesë e pajisjes ose funksion i kërkuar për fluturimin e dhënë, nuk punon ose mungon, në të kundërt:

a) helikopteri përdoret në përputhje me listën minimale të pajisjeve të operatorit (MEL), nëse ka një të tillë; ose

b) operatori merr miratimin nga AAC-ja për të operuar helikopterin brenda kufizimeve të pajisjeve minimale të listës origjinale (MMEL) sipas pikës ORO.MLR.105(j) të aneksit III; ose

c) helikopteri është subjekt i një lejeje për fluturim në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCC.IDE.H.115 Dritat e operimit

Helikopterët që operojnë gjatë natës duhet të pajisen, me:

a) një sistem ndriçimi për mënjanimin e përplasjes;

b) drita për lundrim/pozicioni në ajër;

c) një projektor të uljes;

d) ushqimin e ndriçimit nga sistemi elektrik i helikopterit, për dhënien e ndriçimit të përshtatshëm për të gjithë instrumentet dhe pajisjet, kryesisht për operimin e sigurt të helikopterit;

e) ushqimin e ndriçimit nga sistemi elektrik i helikopterit, për dhënien e ndriçimit të përshtatshëm për të gjitha kabinat e pasagjerëve;

f) një dritë portative, të pavarur për secilin nga anëtarët e ekuipazhit, 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 (model +) amfib.

NCC.IDE.H.120 Operimet sipas VFR-së gjatë ditës – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit, si dhe pajisjet shoqëruese

a) Helikopterët që operojnë sipas VFR-së gjatë ditës duhet të kenë pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

1) drejtimin magnetik;

2) kohën në orë, minuta dhe sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) treguesin e shpejtësisë; dhe

5) treguesin e rrëshqitjes.

b) Helikopterët që operojnë sipas VMC-së mbi ujë dhe larg nga shikimi i tokës, ose sipas VMC-së natën, 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 në ajër;

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 operimin, atëherë helikopteri duhet të jetë i pajisur me mjete të tjetra shtesë të veçanta për të treguar sa vijon:

1) lartësia barometrike;

2) shpejtësinë e treguar të ajrit;

3) rrëshqitjen;

4) pozicionin në ajër, nëse është i aplikueshëm;

5) shpejtësinë vertikale, nëse është e aplikueshme; dhe

6) drejtimin e stabilizuar, nëse është i aplikueshëm.

NCC.IDE.H.125 Operimet sipas IFR-së – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit, si dhe pajisjet shoqëruese

Helikopterët që operojnë sipas IFR-së duhet të kenë pajisjet e mëposhtme:

a) Instrumentet për matjen dhe tregimin e të dhënave të mëposhtme:

1) orientimin magnetik;

2) kohën në orë, minuta dhe sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) shpejtësimatësin;

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 operimin, atëherë duhet të jetë i pajisur me mjete të tjera shtesë të veçanta, për të treguar sa vijon:

1) presionin në lartësi;
2) shpejtësinë e treguar të ajrit;
3) shpejtësinë vertikale;
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 operimet gjatë natës.

g) Një pajisje shtesë matëse dhe treguese e pozicionit në hapësirë, në gatishmëri.

NCC.IDE.H.130 Pajisje shtesë për operime me një pilot të vetëm sipas IFR-së

Helikopterët me një pilot, që operojnë sipas IFR-së, duhet të pajisen me një autopilot, për 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-së ose gjatë natës, duhet të pajisen me një aparaturë të zbulimit të motit gjatë fluturimit në rastet kur të dhënat aktuale meteorologjike tregojnë se, mund të jenë të pritshme dhe ekzistojnë stuhi me vetëtimë apo kushte të tjera atmosferike potencialisht të rrezikshme gjatë rrugëkalimit të fluturimit, të zbuluar nga pajisjet meteorologjike të kushteve atmosferike.

NCC.IDE.H.150 Pajisje shtesë për operimet në kushtet e akullimeve gjatë natës

a) Helikopterët që operojnë në kushte të akullimeve 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 shkëlqim ose reflektim që mund të vështirësojë kryerjen e detyrave nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit.

NCC.IDE.H.155 Sistemi i komunikimit me telefon të brendshëm 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 mikrofonat 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 ose mbas datës 1 janar 2016, duhet të pajisen me një CVR.

b) CVR-ja duhet të jetë në gjendje të ruajë të gjitha të dhënat e regjistruara të paktën gjatë 2 orëve paraardhëse.

c) CVR-ja duhet të regjistrojë duke iu referuar ndarjes kohore:

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 të pasagjerëve me megafon, nëse është i instaluar;

3) mjedisin zanor të kabinës së ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë, por pa ndërprerje, sinjalet zanore të marra nga secili prej mikrofonave të ekuipazhit; dhe

4) sinjalet zanore ose audio që identifikojnë aparaturat ndihmëse të lundrimit ose afrimit të përfshira në kufje ose në altoparlant.

d) CVR-ja duhet të nisë automatikisht regjistrimin përpara se helikopteri të lëvizë me fuqinë e vet, si dhe të vazhdojë regjistrimin deri në përfundim të fluturimit kur helikopteri nuk është në gjendje të lëvizë më me fuqinë e vet.

e) Gjithashtu, përveç pikës (d), në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, CVR-ja duhet të nisë regjistrimin më herët se fillimi i kontrolleve të kabinës së pilotimit përpara se motori të fillojë të punojë për fillim të fluturimit deri në momentin e kontrolleve të kabinës menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

f) Nëse CVR-ja nuk mund të dalë (nga aksidenti), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar përcaktimin e vendndodhjes për gjetjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale transmetimi nën ujë prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja mund të dalë (nga aksidenti), ajo duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

NCC.IDE.H.165 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 3 175 kg dhe të pajisur për herë të parë me një CofA individuale në ose mbas datës 1 janar 2016, duhet të pajisen, gjithashtu, me një FDR që përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe të ruajtjes së të dhënave për të cilat të jetë në dispozicion një metodë e gatshme e nxjerrjes së të dhënave nga brenda regjistrimit.

b) FDR-ja do të regjistrojë parametrat e nevojshëm për të përcaktuar saktësisht rrugëkalimin e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit, konfigurimin dhe operimin dhe aftësinë për të mbajtur të dhënat e regjistruara e të paktën 10 orëve paraardhëse.

c) Të dhënat duhet të merren nga burime të helikopterit që mundësojnë përputhje të sakta me informacionin që i tregohet ekuipazhit të fluturimit.

d) FDR-ja duhet të fillojë automatikisht të regjistrojë të dhënat përpara se helikopteri të jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij dhe të ndalojë automatikisht pasi helikopteri të mos ketë mundësi të lëvizë më me fuqinë e tij.

e) Nëse FDR-ja nuk del (në rast aksidenti), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar për përcaktimin e vendndodhjes së tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janar 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale transmetimi nën ujë prej 90 ditësh. Nëse FDR-ja del (në rast aksidenti), ai duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

NCC.IDE.H.170 Regjistrimi i të dhënave të linkut

a) Helikopterët që janë pajisur për herë të parë me një certifikatë individuale CofA në ose mbas datës 1 janar 2016, të cilët kanë kapacitetin për të operuar komunikimet e lidhjes së të dhënave dhe që duhet të pajisen me një CVR, duhet të regjistrojë në një regjistrues, ku të jenë të aplikueshme:

1) mesazhet për komunikimin e të dhënave të lidhjes që kanë të bëjnë me komunikimet e ATS-së për dhe nga helikopteri, duke përfshirë mesazhet, aplikohen në funksionet e mëposhtme:

i) fillimin e lidhjes së të dhënave;

ii) komunikimin kontrollor – pilot;

iii) zbulimin e adresuar;

iv) informacionin e fluturimit;

v) për sa kohë që është praktike, duke pasur parasysh ndërtimin e sistemit, transmetimin e zbulimit të avionit;

vi) për sa kohë që është praktike, duke pasur parasysh ndërtimin e sistemit, kontrollin e të dhënave të operimit të avionit; dhe

vii) për sa kohë që është praktike, duke pasur parasysh ndërtimin e sistemit, grafikët;

2) informacionin që mundëson përputhjen me çdo regjistrim të dhënash shoqëruese që kanë të bëjnë me komunikimin e lidhjes së të dhënave të ruajtura veçmas nga helikopteri; dhe

3) informacionin në kohë dhe me prioritet të mesazheve të komunikimit të lidhjes së të dhënave, duke marrë parasysh ndërtimin e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave dhe informacioneve dhe një metodë për nxjerrjen lehtësisht të të dhënave. Metoda e regjistrimit duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje të marrë të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje, që është vendosur për CVR-të në NCC.IDE.H.160.

d) Nëse regjistruesi nuk del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje të ndihmojë në vendndodhjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, pajisja duhet të ketë një kohë minimale transmetimi nën ujë prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi del (gjatë aksidentit), duhet të ketë një transmetues emergjent automatik të vendndodhjes.

e) Kërkesat e aplikueshme për rregullin e fillimit dhe ndalimit të regjistruesit janë të njëjta si kërkesat e aplikueshme për rregullin e fillimit dhe ndalimit të CVR-së që janë në NCC.IDE.H.160 (d) dhe (e).

NCC.IDE.H.175 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotit

Pajtueshmëria me kërkesat e CVR-së dhe FDR-së mund të arrihet me ane të një regjistruesi të kombinuar të të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotëve.

NCC.IDE.H.180 Ndenjëset, rripat e sigurimit të ndenjëses, sistemet e shtrëngimit dhe pajisjet e shtrëngimit për fëmijë

a) Helikopterët duhet 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 sedije pasagjeri dhe rripa shtrëngimi për secilin shtrat;

3) për helikopterët që për herë të parë i është lëshuar një CofA individuale pas datës 31 dhjetor 2012, një rrip sigurimi që të ketë një sistem shtrëngimi sipër supeve për përdorim në çdo ndenjëse pasagjeri i cili është i moshës 24 muaj ose më shumë;

4) një pajisje shtrëngimi për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muaj;

5) një rrip sigurimi që të ketë një sistem shtrëngimi sipër supeve për të bashkëvepruar me një pajisje që do të shtrëngojë automatikisht gjoksin e personit, në rast të zvogëlimit të menjëhershëm të nxitimit, për çdo ndenjëse të ekuipazhit të fluturimit; dhe

6) një rrip sigurimi që të ketë një sistem shtrëngimi sipër supeve, në ndenjëset për minimumin e kërkuar 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 një sistem shtrëngimi të pjesës së sipërme të gjoksit, duhet:

1) të ketë vetëm një pikë hapjeje/zbërthimi; dhe

2) në ndenjëset e ekuipazhit të fluturimit, dhe në çdo ndenjëse pranë ndenjëses së pilotit dhe për ndenjëset për ekuipazhin minimal të kërkuar të kabinës, të përfshijë dy rripat e sipërm të supeve dhe një rrip për ndenjësen, që mund të përdoret në mënyrë të pavarur.

NCC.IDE.H.185 Simbolet e lidhjes së rripit të sigurimit dhe ndalimit të 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 pajisura 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), duhet të pajisen me aparate për ruajtjen e oksigjenit dhe aparate që të jenë në gjendje për shpërndarjen e oksigjenit të nevojshëm.

b) Helikopterët e pahermetizuar që operojnë në lartësi fluturimi ku presioni sipas lartësisë në kabinat e pasagjerëve është mbi lartësinë 10000 ft duhet 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 presioni sipas lartësisë së kabinës së pasagjerëve do të jetë ndërmjet lartësisë 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

2) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët për çdo periudhë, kur lartësia sipas 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

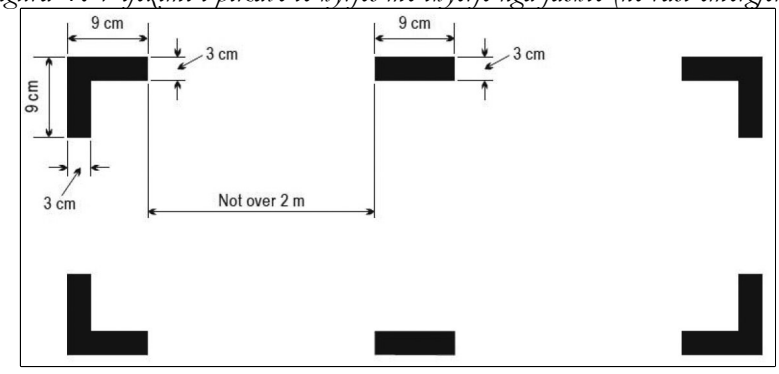
2) në çdo kabinë pasagjeri që është veç nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, me përjashtim të rasteve nëse kabina është lehtësisht e arritshme për ekuipazhin e fluturimit.

b) Lloji dhe sasia e preparatit kimik shues për zjarrfikëset e nevojshme duhet 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 e zëna nga udhëtarët.

NCC.IDE.H.210 Vijëzimi i pikave të hyrjes me thyerje nga jashtë (në rast emergjence)

Nëse në trupin e helikopterit janë vijëzuar pika të përshtatshme për hyrje emergjente për ekuipazhet/skuadrat e shpëtimit, zona të tilla duhet të shënohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1. Vijëzimi i pikave të hyrjes me thyerje nga jashtë (në rast emergjence)



NCC.IDE.H.215 Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT)

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një ELT automatike.

b) 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 të qëndrimit mbi ujë për çdo person më të vogël se 24 muajsh në bord, e cila jepet dhe

mund të vishet ose vendoset 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 horizontal, ku në rast të fikjes së motorit kritik të helikopterit, helikopteri është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal;

2) operon në fluturime mbi ujë më larg se distanca e vetërrotullimit, larg tokës (gjatë fikjes së motorit dhe vetërrotullimit të helikës kryesore) ku në rast të fikjes së motorit kritik të helikopterit, helikopteri nuk është në gjendje që të ruajë lartësinë në fluturim horizontal; ose

3) ngritja ose ulja në një aerodrom ose vend operimi, kur trajektorja e ngritjes ose e afrimit është mbi ujë.

b) Çdo jelek shpëtimi apo pajisje ekuivalente e qëndrimit mbi ujë, duhet të jetë e pajisur me një mjet ndriçimi elektrik për qëllim të lehtësimit të përcaktimit të vendndodhjes së personave.

NCC.IDE.H.226 Kostumet e mbijetesës për ekuipazhin

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të veshë një kostum mbijetese, kur përcaktohet nga piloti në komandë, bazuar në vlerësimin e riskut që merret parasysh sipas kushteve të mëposhtme:

a) fluturimet mbi ujë më larg se distanca e vetërrotullimit ose ulje e sigurt e detyruar në distancë nga toka, kur në rast të fikjes së motorit kritik, helikopteri nuk është në gjendje të ruajë fluturimin horizontal; dhe

b) të dhënat ose parashikimet e motit të disponueshme për komandantin/pilotin në komandë tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak se sa 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 normale të fluturimit horizontal, ku në rast të fikjes së motorit kritik të helikopterit, helikopteri është në gjendje 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 të fluturimit horizontal, ku në rast të fikjes së motorit kritik të helikopterit, helikopteri nuk është në gjendje të ruajë fluturimin horizontal, dhe nëse është kështu, përcaktohet nga piloti në komandë 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 një varkë shpëtimi, me një vlerësim të kapacitetit 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 të tillë që të lehtësojnë përdorimin e tyre në një emergjencë, të dyja të mjaftueshme për të vendosur të gjithë personat në bord dhe, në qoftë se një prej tyre humbet, varka e mbetur të ketë kapacitet të mjaftueshëm për të vendosur të gjithë personat në helikopter;

3) të paktën një ELT mbijetese për secilën varkë shpëtimi; dhe

4) pajisje shpëtimi, përfshirë edhe mjetet mbështetëse të vazhdimësisë së jetës, në përshtatshmëri me 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 njoftimit, 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.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 parkimin, ankorimin ose manovrimin e helikopterit në ujë, të përshtatshme për karakteristikat e peshës, madhësisë dhe përdorimit/manovrimit; dhe

b) pajisje për lëshimin 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 ulje emergjente në ujë sipas specifikimeve të certifikatave përkatëse ose të pajisura me mjetet e duhura për ulje mbi ujë në raste emergjencash kur operojnë mbi ujë në ambiente të rrezikshme në një distancë që korrespondon me 10 minuta fluturim me shpejtësi normale navigimi.

NCC.IDE.H.240 Kufjet

Sa herë që kërkohet një sistem komunikimi me radio dhe/ose sistemi i lundrimit me radio, helikopterët do të pajisen me një kufje dhe me mikrofon ose ekuivalentin e tyre dhe një buton transmetimi në dorezën e drejtimit, për çdo pilot të duhur dhe për çdo anëtar të ekuipazhit në vendin e tij/të saj të punës.

NCC.IDE.H.245 Pajisjet për komunikimin me radio

a) Helikopterët që operojnë sipas IFR-së 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 të jenë në gjendje, të:

1) kryejnë komunikime të dyanshme për qëllime të kontrollit të aerodromit;

2) marrin informacione meteorologjike;

3) 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) ofrojnë komunikime mbi frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

b) Kur duhet më shumë se sa 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 vendin e tij/të saj të punës.

NCC.IDE.H.250 Pajisjet e lundrimit

a) Helikopterët duhet të pajisen me pajisje lundrimi që do t'u mundësojnë atyre të vazhdojnë në përputhje, me:

1) planin e fluturimit ATS, nëse aplikohet; dhe

2) kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Helikopterët duhet të kenë pajisje lundrimi të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten do të lejojnë lundrimin 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-së, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar drejtimin e një pike nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje duhet të jetë në gjendje të ofrojë këto të dhëna drejtimi për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC-së dhe për çdo aerodrom të përcaktuar si alternativ.

d) Kur kërkohet PBN, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për

specifikimin e duhur të lundrimit.

e) Helikopterët pajisen me pajisje mbikëqyrjeje sipas kritereve të zbatueshme për hapësirën ajrore.

NCC.IDE.H.255 Transponderi

Helikopterët duhet të pajisen me transpondera me radar mbikëqyrës sekondar për raportimin e lartësisë sipas presionit (SSR), si dhe me çdo lloj transponderi tjetër me kapacitet SSR të domosdoshëm për rrugëkalimin ku do të fluturohet.

NCC.IDE.H.260 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për të gjithë avionët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, operatori duhet t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave raste të të dhënave të gabuara, jokonsistente ose të munguara që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë rrezik për fluturimin.

Në raste të tilla, operatori do të informojë ekuipazhin e fluturimit dhe personelin tjetër të interesuar dhe do të sigurojë që të dhënat e prekura të mos përdoren.

ANEKS VII
OPERIMET AJRORE JOTREGTARE PËRVEÇ ATYRE ME AVION KOMPLEKS ME MOTOR
PJESA-NCO

NËNPJESA A.
KRITERE TË PËRGJITHSHME

NCO.GEN.100 Autoriteti kompetent

a) Për avionët e regjistruar në Republikën e Shqipërisë, autoriteti kompetent është Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC).

b) Nëse avioni është i regjistruar në një vend të tretë, autoriteti kompetent është autoriteti i përcaktuar nga shteti ku operatori ka vendin e tij të biznesit, është themeluar apo ku ka rezidencën. Kur operatori është themeluar ose ka rezidencën në Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) është Autoriteti Kompetent.

NCO.GEN.101 Mjetet e përputhshmërisë

Mjetet alternative të përputhshmërisë ndaj atyre të adoptuara nga Agjencia (EASA) dhe të pranuara nga AAC-ja mund të përdoren nga një operator për të përcaktuar përputhshmëri me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

NCO.GEN.103 Fluturime prezantimi

Fluturimet prezantuese të përmendura në nenin 6 (4) (c) të kësaj rregulloreje, kur kryhen në përputhje me këtë aneks, duhet:

a) të nisen dhe përfundojnë në të njëjtin aerodrom ose në fushën e operimit, përveç planerave (aeroplanët pa motor);

b) të operohen sipas VFR-së, ditën;

c) të mbikëqyren nga një person i emëruar përgjegjës për sigurinë e tyre; dhe

d) të respektojë çdo kusht tjetër të përcaktuar nga Autoritetit i Aviacionit Civil Shqiptar.

NCO.GEN.104 Përdorimi i avionëve të përfshirë në një AOC, nga një operator NCO

a) Një operator NCO mund të përdorë avionë kompleks me motor të listuar në AOC-në e operatorit për të kryer operime jotregtare në përputhje me këtë aneks.

b) Operatori NCO që përdor avionin sipas pikës (a) duhet të përcaktojë një procedurë:

1) që përshkruan qartësisht mënyrën se si do të transferohet kontrolli operacional i avionit ndërmjet mbajtësit të AOC-së dhe operatorit NCO, siç referohet në pikën ORO.GEN.310 të aneksit III;

2) që përshkruan procedurën e dorëzimit të avionit pasi t'i rikthehet mbajtësit të AOC-së.

Procedura do të përfshihet në kontratën ndërmjet titullarit të AOC-së dhe operatorit NCO. Operatori NCO do të mundësojë që procedura t'i komunikohet personelit përkatës.

c) Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajore e avionit në përdorim sipas pikës (a)do të menaxhohet nga organizata përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, që ndodhet tek AOC-ja, në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139.

d) Operatori NCO që operon avionin sipas pikës (a) duhet të sigurojë që:

1) të gjithë fluturimet e kryera nën kontrollin e tij operacional të regjistrohen në sistemin e regjistrit teknik të avionit;

2) të mos jenë kryer ndryshime në sistemet dhe konfigurimet e avionëve;

3) që çdo defekt ose keqfunksionim teknik që ndodh ndërsa avioni është nën kontrollin e tij operativ, raportohet tek organizata e përmendur në pikën (c) menjëherë pas fluturimit;

4) që mbajtësi i AOC-së të marrë një kopje të raportit të çdo ngjarjeje në lidhje me fluturimet e kryera me avion, të përgatitura në përputhje me urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014 dhe rregulloren e BE-së nr. 2015/1018.

NCO.GEN.105 Përgjegjësitë dhe autoriteti i pilotit komandues

a) Piloti në komandë duhet të jetë përgjegjës:

1) për sigurinë teknike të avionit dhe të të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesës/ngarkesave gjatë operimeve të avionit, të referuara në pikën 1.3 të shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore 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 operuese dhe listëkontrollet janë në përputhje me manualin e operimeve dhe siç është referenca përkatëse në shtojcën V, në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore 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 shtojcës V, në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", duhet të jenë në përputhje, me sa më poshtë vijon:

i) avioni është i gatshëm për fluturim;

ii) avioni është i regjistruar siç duhet;

iii) instrumentet dhe pajisjet e kërkuara për kryerjen e atij fluturimi janë instaluar në avion dhe janë operuese, me përjashtim të rasteve kur operimi me pajisje jofunksionale lejohet nga lista e pajisjeve minimale (LPM ose MEL) ose dokumente ekuivalente, sipas rastit, siç parashikohet në pikat NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 ose NCO.IDE.S.105;

iv) pozicioni i masës së avionit dhe qendrës së gravitetit janë të tilla që fluturimi mund të bëhet brenda kufijve të përshkruar në dokumentacionin e vlefshmërisë ajrore;

v) të gjitha pajisjet, bagazhet e kabinës, bagazhet e dorës dhe ngarkesa/ngarkesat janë ngarkuar siç

duhet dhe janë siguruar që një evakuim emergjent të mbetet i mundur;

vi) kufizimet operuese të avionit, siç specifikohen në manualin e fluturimit të mjeteve të fluturimit (AFM) nuk duhet të tejkalohen në asnjë kohë gjatë fluturimit,; dhe

vii) çdo bazë e të dhënave të lundrimit, e nevojshme për PBN-në, janë të përshtatshme dhe të përditësuara;

5) të mos fillojë fluturimi nëse ndonjë anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk është në gjendje të kryejë detyrat e tij, nga çfarëdo lloj shkaku, si: dëmtime, sëmundje, lodhje ose efektet e cilësdo substance psikoaktive;

6) për të mos vazhduar një fluturim përtej aerodromit ose vendndodhjes operuese më të afërt që të lejoi 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 avionin.

b) Piloti në komandë duhet të ketë autoritetin për të refuzuar transportimin, ose zbritjen nga avioni të cilitdo personi, bagazhi ose ngarkese që mund të përfaqësojë një rrezik të mundshëm për sigurinë e avionit ose të personave që udhëtojnë me të.

c) Piloti në komandë, sa më shpejt që të jetë e mundur, duhet të raportojë te njësia e shërbimeve përkatëse të trafikut ajror (ATS) për 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, në komandë mund të vazhdojë fluturimin përtej aerodromit kur e lejojnë kushtet e motit, dhe kur zbatohen procedurat e duhura lehtësuese.

e) Piloti në komandë, 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 pikën 7.3, të shtojcës V, në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Në raste të tilla, ai/ajo mund të shmanget nga rregullat, procedurat dhe metodat operuese në interes të sigurisë.

f) Gjatë fluturimit, piloti në komandë:

1) të mbajë rripin e sigurisë së tij/saj të lidhur gjatë qëndrimit të tij/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 avionit.

g) Piloti në komandë duhet të paraqesë një raport të një akti ndërhyrjeje të paligjshme, pa vonesë tek AAC-ja dhe do të informojë autoritetin lokal përkatës.

h) Piloti në komandë duhet të njoftojë autoritetin e duhur më të afërt me mënyrat/mjetet më të shpejta të disponueshme për çdo aksident që përfshin avionin, 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.110 Përputhja me ligjet, rregulloret dhe procedurat

a) Piloti në komandë, duhet të veprojë në përputhje me ligjet, rregullat dhe procedurat e atyre shteteve ku kryhen operime.

b) Piloti në komandë 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 lundrimit ajror të referuara në shtojcën IV, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave

thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat zbatuese të saj.

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 (të aerodromit);

2) është i trajnuar për të përdorur radiotelefonin, 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 nevojshëm 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 Pajisjet elektronike portative

Piloti në komandë nuk do të lejojë asnjë person të përdorë një pajisje elektronike portative (PED-PEP) në një avion, përfshirë një çantë elektronike fluturimi (EFB-ÇEF), që mund të ndikojë negativisht në performancën e sistemeve dhe pajisjeve të avionëve ose aftësinë e një anëtari të ekuipazhit të fluturimit për të operuar avionin.

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, manualet dhe informacioni që do të mbarten në bord

a) Dokumentet, manualet 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 avionit, nëse është e aplikueshme;

7) certifikata(t) e sigurimit të përgjegjësisë ndaj palëve të treta;

8) ditari i udhëtimit ose ekuivalenti i tij, për avionin;

9) detajet e planit të fluturimit ATS të depozituar, nëse është e aplikueshme;

10) skemat/hartat 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;

11) procedurat dhe informacionet e sinjaleve vizuale për përdorim nga mjetet e fluturimit gjatë shkëmbimit të dyanshëm 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 specifikuara në pikat nga (a)(2) deri në (a)(8), operimi mund të mbahen në aerodrom ose vendin e operimit.

d) Piloti në komandë brenda një kohe të arsyeshme nga paraqitja e një kërkesë nga AAC-ja, 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 udhëzimet 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 kësaj rregulloreje, 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 pa dashje.

d) Piloti në komandë, në përputhje me udhëzimet teknike, do të raportojë pa vonesë tek AAC-ja, 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 operuese, do të konsiderohen të autorizuar sipas paragrafit 1;2.2.1 (a) të udhëzimeve teknike. Kjo është pavarësisht nëse janë apo jo artikuj dhe substanca të tilla që kërkohen 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 kryhen 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 teknike

Operatori duhet të zbatojë:

a) të gjitha masat e sigurisë të mandatuara nga AAC-ja 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 krijohet/përcaktohet duke marrë në konsideratë, sa vijon:

1) dokumenti do të japë të dhëna për funksionimin e avionit, në kushte të specifikuara, me instrumente të veçantë, pjesë të pajisjeve jofunksionale në fillim të fluturimit;

2) dokumenti duhet të përgatitet i veçantë për çdo avion, duke marrë në konsideratë kushtet përkatëse operuese dhe të mirëmbajtjes së operatorit; dhe

3) MEL-i duhet të bazohet në listën e plotë të pajisjeve minimale (MMEL), siç përcaktohet në të dhënat e paraqitura në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 326, datë

29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron me rregulloren EU nr. 748/2012 dhe nuk do të jetë më pak kufizuese se sa MMEL.

b) MEL-i dhe të gjitha amendamentet e saj do t'i njoftohen Autoritetit të Aviacionit Civil.

NËNPJESA B.
PROCEDURA OPERACIONALE

NCO.OP.100 Përdorimi i aerodromeve dhe vendeve operuese

Piloti në komandë do të shfrytëzojë vetëm aerodrome dhe vende operuese që janë të përshtatshme për tipin e avionit dhe operimin përkatës.

NCO.OP.101 Kontrolli dhe parametrimi i altimetrit

a) Piloti në komandë duhet të kontrollojë nëse altimetri funksionon siç duhet përpara çdo nisjeje.

b) Piloti në komandë përdor parametrimin e duhur të lartësisë për të gjitha fazat e fluturimit, duke marrë parasysh çdo procedurë të parashikuar nga shteti i aerodromit ose shteti i hapësirës ajrore.

NCO.OP.110 Minimumet operative të aerodromit – aeroplanët dhe helikopterët

a) Për fluturimet sipas rregullave të fluturimit me instrumente (IFR), piloti në komandë duhet të përcaktojë minimumin operativ të aerodromit për çdo nisje, destinacion ose aerodrom alternativ që është planifikuar të përdoret për të siguruar shkëputjen e avionit nga toka dhe pengesat dhe për të zbutur rrezikun e humbjes së referencave vizuale gjatë segmentit vizual të fluturimit të operimeve të afrimit me instrumente.

b) Minimumi operativ i aerodromit duhet të marrë parasysh elementët e mëposhtëm, nëse është e nevojshme:

1) llojin, performancën dhe karakteristikat e drejtimit të avionit;

2) pajisjet e disponueshme në avion me qëllim lundrimin, përvetësimin e referencave vizuale dhe/ose kontrollin e trajektores së fluturimit gjatë ngritjes, afrimit, uljes dhe afrimit të humbur;

3) çdo kusht ose kufizim të parashikuar në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

4) dimensionet dhe karakteristikat e pistave/zonave të afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO) që mund të zgjidhen për përdorim;

5) përshtatshmërinë dhe performancën e mjeteve dhe infrastrukturës së disponueshme vizuale dhe jovizuale;

6) lartësinë e pastrimit të pengesave (OCA/H) për procedurat e afrimit me instrumente (IAP), nëse është parashikuar;

7) pengesat në zonat e ngritjes dhe marzhet e pastrimit;

8) kompetencën dhe përvojën përkatëse operative të pilotit në komandë;

9) IAP, nëse është përcaktuar;

10) karakteristikat e aerodromit dhe llojin e shërbimeve të disponueshme të lundrimit ajror (ANS), nëse ka;

11) çdo minimum që mund të shpallet nga shteti i aerodromit;

12) kushtet e përshkruara në çdo miratim specifik për operimet me shikueshmëri të ulët (LVO) ose operimet me kredite operative.

NCO.OP.111 Minimumet operative të aerodromit – operacionet e afrimit 2D dhe 3D

a) Lartësia vendimtare (DH) që do të përdoret për një operacion afrimi 3D ose një operacion afrimi 2D të kryer me teknikën e afrimit përfundimtar me zbritje të vazhdueshme (CDFA), nuk duhet të jetë më e ulët se maksimalja, e:

1) lartësisë së pastrimit të pengesave (OCH) për kategorinë e avionëve;

2) procedurës së publikuar të afrimit DH ose lartësisë minimale të zbritjes (MDH), aty ku është e zbatueshme;

3) minimumit të sistemit të specifikuar në tabelën 1;

4) DH minimale të specifikuar në AFM ose në dokumentin ekuivalent, nëse është përcaktuar.

b) MDH për një operim afrimi 2D të kryer pa teknikën CDFA nuk duhet të jetë më i ulët se maksimalja, e:

1) OCH për kategorinë e avionëve;

2) procedurës së publikuar të afrimit MDH, aty ku është e zbatueshme;

3) minimumit të sistemit të specifikuar në tabelën 1; ose

4) MDH minimale të specifikuar në AFM, nëse është përcaktuar.

Tabela 1. Minimumet e sistemit

Objekt	DH/MDH më e ulët (ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS)/ SBAS (LPV)	200
Radari i afrimit preciz (PAR)	200
GNSS/SBAS(LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro- VNAV(LNAV/VNAV)	250
Afrimi nga pika e helikopterëve në hapësirë	250
LOC me ose pa DME	250
SRA (përfundon në ½ NM)	250
SRA (përfundon në 1NM)	300
SRA (përfundon në 2NM ose më shumë)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Minimumet operative të aerodromit – operimet me rrotullime me aeroplanë

a) MDH për një operim afrimi me rrotullim me aeroplanë nuk duhet të jetë më i ulët se maksimalja, e:

1) OCH të publikuar për rrotullim për kategorinë e aeroplanëve;

2) lartësisë minimale të rrotullimit të nxjerrë nga tabela 1; ose

3) DH/MDH e IAP paraardhëse.

b) Shikueshmëria minimale për një operim afrimi me rrotullim me aeroplanë duhet të jetë më e larta nga:

1) shikueshmëria e rrotullimit për kategorinë e aeroplanit, nëse publikohet; ose

2) shikueshmëria minimale që rrjedh nga tabela 1.

Tabela 1. MDH dhe shikueshmëria minimale për rrotullime për kategori aeroplanësh

	Kategoria e avionit			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH(ft)	400	500	600	700
VIS minimal (m)	1500	1500	2400	3600

NCO.OP.113 Minimumet e operimit në aerodrom – operimet me rrotullim majtas-djathtas në breg me helikopterë

MDH-ja, për një operim me rrotullim majtas-djathtas në breg me helikopterë, nuk duhet të jetë më e ulët se sa 250 ft dhe shikueshmëria meteorologjike jo më pak se sa 800 m.

NCO.OP.115 Procedurat e nisjes dhe afrimit – aeroplanët dhe helikopterët

a) Piloti në komandë duhet të shfrytëzojë procedurat e nisjes dhe të afrimit, të përcaktuara nga shteti i aerodromit, nëse procedura të tilla janë publikuar për pistën ose FATO-n që do të përdoret.

b) Piloti në komandë mund të devijojë nga një procedurë e publikuar rrugëkalimi, arritje ose procedure afrimi:

1) që të vëzhgohen kriteret e tolerancës së pengesave dhe të merren plotësisht në konsideratë kushtet operuese dhe respektohet çdo leje e ATC-së; ose

2) kur jepet drejtimi (magnetik) me radar nga një njësi e ATC-së.

NCO.OP.116 Lundrimi me bazë performance – aeroplanët dhe helikopterët

Piloti në komandë duhet të sigurojë që, kur kërkohet PBN për rrugëkalimin ose procedurën që do të fluturojë:

a) specifikimi i lundrimit të PBN-së përkatëse është shkruar 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 lundruese përkatëse dhe kufizimet në AFM ose në dokumentet e tjera të përmendura më lart.

NCO.OP.120 Procedurat e zvogëlimit të zhurmës – aeroplanët dhe helikopterët dhe planerat me motorë

Piloti në komandë duhet të marrë në konsideratë procedurat e zvogëlimit të zhurmave të publikuara për të zvogëluar efektin e zhurmës së avionit ndërkohë duhet bërë kujdes, që siguria teknike të ketë prioritet mbi atë të zvogëlimit të zhurmave.

NCO.OP.125 Furnizimi me karburant/energji dhe vaj për aeroplanë dhe helikopterë

a) Piloti në komandë duhet të sigurojë që sasia e karburantit/energjisë dhe vajit që transportohet në bord është e mjaftueshme, duke marrë parasysh kushtet meteorologjike, çdo element që ndikon në performancën e avionit, çdo vonesë që pritet në fluturim, dhe çdo rast të paparashikuar që në mënyrë të arsyeshme pritet të ndikojë në fluturim.

b) Piloti në komandë duhet të planifikojë një sasi karburanti/energjie që do të ruhet si karburant/energji rezervë përfundimtare për të siguruar një ulje të sigurt. Piloti në komandë duhet të marrë parasysh të gjitha sa vijon, dhe sipas radhës së mëposhtme të përparësisë, për të përcaktuar sasinë e karburantit/energjisë rezervë përfundimtare:

1) vështirësia e rrezikut për personat ose pronës që mund të rezultojë nga një ulje emergjente pas mbarimit të karburantit/energjisë; dhe

2) gjasat e rrethanave të papritura që karburantit/energjisë rezervë përfundimtare mund të mos ruhet më.

c) Piloti në komandë duhet të fillojë një fluturim vetëm nëse avioni ka karburant/energji dhe vaj të mjaftueshëm:

1) kur nuk kërkohet asnjë destinacion alternativë, për të fluturuar në aerodromin ose vendin e operimit të uljes së synuar, plus karburantin/energjinë rezervë përfundimtare; ose

2) kur kërkohet një destinacion alternativ, për të fluturuar në aerodromin ose vendin e operimit të uljes së synuar, dhe më pas, në një aerodrom alternativ, plus karburantin/energjinë rezervë përfundimtare.

NCO.OP.130 Udhëzime për pasagjerët

Piloti në komandë 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, piloti në komandë duhet të konstatojë, me çdo mjet të arsyeshëm në dispozicion, që mjetet e bazuara në hapësirë, mjetet e tokës dhe/ose ujit, duke përfshirë pajisjet komunikuese dhe mjetet ndihmëse të lundrimit të disponueshëm dhe të kërkuar drejtpërsëdrejti në këtë lloj fluturimi, për operimin e sigurt të avionit, janë të përshtatshme për llojin e operimit nën të cilin do të kryhet fluturimi.

(b) Përpara fillimit të një fluturimi, piloti në komandë duhet të njihet me të gjithë informacionin e disponueshëm meteorologjik të përshtatshëm për fluturimin e synuar. Përgatitja për një fluturim larg nga rrethinat e vendit të nisjes dhe për çdo fluturim sipas IFR, përfshin:

(1)një studim të raporteve dhe parashikimeve aktuale meteorologjike në dispozicion; dhe

(2)planifikimin e veprimeve alternative për të përballuar rastet kur fluturimi nuk mund të kryhet siç ishte planifikuar, për shkak të kushteve meteorologjike.

NCO.OP.140 Aerodromet alternativ të destinacionit – aeroplanët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një aerodrom alternativ destinacioni në planin e fluturimit, përveç rasteve kur informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm për destinacionin tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër, një lartësi tavan prej të paktën 1 000 ft mbi DH/MDH për një procedurë të afrimit me instrument të disponueshëm (IAP) dhe një shikueshmëri prej të paktën 5000 m.

NCO.OP.141 Aerodromet alternativ të destinacionit – helikopterët

Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë një aerodrom alternativ destinacioni në planin e fluturimit, përveç rasteve kur informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm për destinacionin tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër, një lartësi tavan prej të paktën 1 000 ft mbi DH/MDH për një IAP të disponueshme dhe një shikueshmëri prej të paktën 3000 m.

NCO.OP.142 Aerodromet alternativë të destinacionit – operimet e afrimit me instrumente

Piloti në komandë do të zgjedhë një aerodrom si aerodrom alternativ i destinacionit vetëm nëse:

a) një IAP që nuk mbështetet në GNSS, është i disponueshëm ose në aerodromin e destinacionit ose në një aerodrom alternativ të destinacionit, ose

b) janë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme:

1) pajisja GNSS në avion mund të lidhet me SBAS;

2) aerodromi i destinacionit, çdo aerodrom alternativ i destinacionit dhe rruga ndërmjet tyre përfshihen brenda zonës së shërbimit SBAS;

3) ABAS-ja parashikohet të jetë i disponueshëm në rast të mungesës së disponueshmërisë së papritur të SBAS-së;

4) zgjidhet një IAP (qoftë në destinacion ose në aerodromin alternativ të destinacionit) që nuk mbështetet në disponueshmërinë e SBAS-së;

5) një plan i duhur kontigjence lejon që fluturimi të kryhet në mënyrë të sigurt në rast të mungesës së disponueshmërisë së GNSS-së.

NCO.OP.143 Minimumet e planifikimit të aerodromeve alternative të destinacionit – aeroplanët

Një aerodrom nuk duhet të specifikohet si aerodrom alternativ i destinacionit, përveç rasteve kur informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër:

a) për një aerodrom alternativ me një operim afrimi me instrument të disponueshëm me DH më

pak se 250 ft,

1) një lartësi tavan prej të paktën 200 ft mbi lartësinë vendimtare (DH) ose lartësia minimale e zbritjes (MDH) lidhur me operimin e afrimit me instrumente; dhe

2) një shikueshmëri nga të paktën 1 500 m; ose

b) për një aerodrom alternativ me një operim afrimi me instrument me DH ose MDH 250 ft ose më shumë,

1) një lartësi tavan prej të paktën 400 ft mbi DH ose MDH lidhur me operimin e afrimit me instrument; dhe

2) një shikueshmëri nga të paktën 3 000 m; ose

c) për një aerodrom alternativ pa IAP,

1) një lartësi tavan prej të paktën 2 000 ft dhe lartësia minimale e sigurt IFR; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 5 000 m.

NCO.OP.144 Minimumet e planifikimit të aerodromeve alternative të destinacionit – helikopterët

Një aerodrom nuk duhet të specifikohet si aerodrom alternativ i destinacionit, përveç rasteve kur informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër:

a) për një aerodrom alternativ me IAP:

1) një lartësi tavan prej të paktën 200 ft mbi DH ose MDH të lidhur me IAP; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 1 500 m gjatë ditës ose 3 000 m gjatë natës; ose

b) për një aerodrom alternativ pa IAP:

1) një lartësi tavan prej të paktën 2 000 ft dhe lartësia minimale e sigurt IFR; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 1 500 m gjatë ditës ose 3 000 m gjatë natës.

NCO.OP.145 Rifurnizimi me karburant kur pasagjerët janë duke hipur në bord, ndodhen në bord ose janë duke zbritur nga bordi

a) Avioni nuk do të rifurnizohen me karburant, me benzol aviacioni (AVGAS) ose *wëide-cut type fuel* (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 tjera të karburantit/energjisë, avioni nuk furnizohet me karburant kur pasagjerët janë duke hipur, në bord ose duke zbritur, përveç rasteve kur merr pjesë piloti në komandë ose personeli tjetër i kualifikuar i gatshëm për të nisur dhe drejtuar një evakuimi të avionit me mjetet më praktike dhe më të shpejta në dispozicion.

NCO.OP.147 Furnizim me karburant gjatë funksionimit të motorëve dhe/ose helikave-helikopterë

Furnizimi me karburant me motorët dhe/ose helikat në funksion, kryhet vetëm nëse të gjitha këto kushte plotësohen njëkohësisht:

a) nëse nuk është praktike fikja ose rindezja e motorit;

b) në përputhje me çdo procedurë dhe kufizim specifik në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

c) me llojet e karburantit JET A ose JET A-1;

d) pa pasagjerë ose specialistë të detyrave në bord, duke hipur dhe zbritur;

e) nëse operatori i aerodromit ose vendit operativ lejon operime të tilla;

f) në prani të objekteve ose pajisjeve të përshtatshme të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit (RFF); dhe

g) në përputhje me një listë kontrolli që duhet të përmbajë:

1) procedurat normale dhe emergjente;

2) pajisjet e nevojshme;

3) çdo kufizim; dhe

4) përgjegjësitë dhe detyrat e pilotit në komandë dhe, nëse është e aplikueshme, anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve të detyrave.

NCO.OP.150 Transporti i pasagjerëve

Piloti në komandë duhet të sigurojë që para dhe gjatë transportimit, në ngritje dhe ulje, dhe kurdoherë që është e nevojshme në interes të sigurisë, çdo pasagjer në bord të zërë një vend apo ndenjëse dhe ka rripin e tij/saj të sigurisë ose pajisjen e shtrëngimit të tij të siguruar siç duhet.

NCO.OP.155 Pirja e duhanit në bord – aeroplanët dhe helikopterët

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 avionit.

NCO.OP.160 Kushtet meteorologjike

a) Piloti në komandë duhet të fillojë ose vazhdojë një fluturim VFR vetëm nëse informacioni më i fundit meteorologjik i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike përgjatë itinerarit dhe në destinacionin e synuar në kohën e parashikuar të përdorimit janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ VFR.

b) Piloti në komandë duhet të fillojë ose vazhdojë një fluturim IFR drejt aerodromit të destinacionit të planifikuar vetëm nëse informacioni më i fundit meteorologjik i disponueshëm tregon se, në kohën e pritshme të mbërritjes, kushtet meteorologjike në destinacion, ose të paktën në një aerodrom alternativ destinacioni, janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit.

c) Nëse një fluturim përmban segmente VFR dhe IFR, informacioni meteorologjik i referuar në pikat (a) dhe (b) duhet 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 duhet të fillojë ngritjen vetëm nëse avioni është i pastër nga depozitimi (akull, ngrica) që mund të ndikojë në mënyrë të kundërt në performancën ose kontrollin e avionit, përveç rasteve kur lejohet në AFM.

NCO.OP.170 Akulli dhe ndotësit e tjerë – procedurat në fluturim

a) Piloti në komandë duhet të fillojë një fluturim ose do të fluturojë duke pranuar kushtet e pritshme ose ekzistuese të akullimit vetëm nëse avioni është i certifikuar dhe i pajisur siç duhet për t'u përballuar me këto kushte, siç referohen në shtojcën V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

b) Nëse akullimi tejkalon masën, për të cilin avioni është i certifikuar ose, nëse një avioni që nuk është i certifikuar për fluturim në kushtet e ditura të akullimit, përballet me akullin, 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-ja.

NCO.OP.175 Kushtet e ngritjes - aeroplanët dhe helikopterët

Para fillimit të ngritjes, piloti në komandë duhet të jetë i bindur, se:

a) sipas informacionit të disponueshëm, kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një ngritje dhe nisje të sigurt; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit

NCO.OP.180 Situatat e simuluara në fluturim

a) Piloti në komandë, kur ka në bord pasagjerë ose ngarkesa, nuk duhet 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 (a), kur fluturimet e trajnimit kryhen nga një organizatë trajnuese e referuar në urdhrin e ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011, situata të tilla mund të simulohen me pilotë studentë në bord.

NCO.OP.185 Menaxhimi i karburantit/energjisë gjatë fluturimit

a) Piloti në komandë duhet të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia që kërkohet për të vazhduar në një aerodrom ose vend operimi ku mund të bëhet një ulje e sigurt.

b) Piloti në komandë i një fluturimi të kontrolluar kështillon kontrollin e trafikut ajror (ATC) për një gjendje minimale të karburantit/energjisë duke deklaruar 'KARBURANT MINIMUM' kur piloti në komandë ka:

1) marrë përsipër të ulet në një aerodrom ose lokacion specifik; dhe

2) ka llogaritur se çdo ndryshim në lejen (*clearance*) ekzistuese në atë aerodrom, vend operimi, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojë në ulje me karburant/energji rezervë përfundimtare më të pakët se ajo e planifikuar.

c) Piloti në komandë deklaron një situatë "emergjente karburanti/energjie" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energjia e përdorshme që vlerësohet të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ose vendin ku mund të bëhet një ulje e sigurt është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.

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 kur mungesa e oksigjenit mund të dëmtojë pasagjerët, duhet të sigurojnë që oksigjeni shtesë të jetë në dispozicion të udhëtarëve.

b) Në çdo rast tjetër kur piloti në komandë nuk mund të përcaktojë se si mungesa e oksigjenit mund të prekë të gjithë udhëtarët 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 presioni sipas lartësisë në kabinat e udhëtarëve duhet të jetë midis 10 000 ft dhe 13 000 ft; dhe

2) të gjithë njerëzit në bord përdorin oksigjen shtesë për çdo periudhë kur presioni sipas lartësisë në kabinat e pasagjerëve do të jetë mbi 13 000 ft.

NCO.OP.195 Zbulimi i afërsisë 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.

NCO.OP.200 Sistemi i shmangies së përplasjes në fluturim (ACAS II)

Kur përdoret ACAS II, këto procedura dhe trajnimi do të jenë në përputhje me rregulloren (EU) nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Kushtet e afrimit dhe të uljes – aeroplanët

Përpara se të fillojë afrimi në tokë, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se:

a) sipas informacionit të disponueshëm, kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin

operativ dhe gjendja e pistës që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një afrim, ulje ose afrim të humbur të sigurt; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit; dhe

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

NCO.OP.206 Kushtet e afrimit dhe të uljes – helikopterët

Përpara se të fillojë afrimi në tokë, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se:

a) sipas informacionit të disponueshëm, kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e zonës përfundimtare të afrimit dhe ngritjes (FATO) që synohet të përdoret, nuk do të pengojë një afrim, ulje ose afrim të humbur të sigurt; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

NCO.OP.210 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit – aeroplanët dhe helikopterët

a) Nëse RVR-ja kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më pak se 550 m (ose ndonjë vlerë më e ulët e përcaktuar në përputhje me një miratim sipas SPA.LVO), atëherë operimi i afrimit me instrument nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën avioni është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në segmentin e afrimit përfundimtar nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

b) Nëse referenca e nevojshme vizuale nuk është përcaktuar, do të realizohet afrimi i humbur në ose përpara DA/H ose MDA/H.

c) Nëse referenca vizuale e nevojshme nuk ruhet pas DA/H ose MDA/H, do të realizohet menjëherë një ringritje.

NCO.OP.220 Sistemi i shmangies së përplasjes në ajër (ACAS II)

Kur përdoret ACAS II, piloti në komandë duhet të zbatojë procedurat e duhura operuese dhe të trajnohet në mënyrën e duhur.

NËNPJESA C.
PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET OPERUESE

NCO.POL.100 Kufizimet operuese – të gjithë avionët

a) Gjatë çdo faze të operimit, ngarkimi, masa dhe qendra e gravitetit (QG) e avionit duhet të përputhet me çdo kufizim të specifikuar në AFM ose dokument ekuivalent.

b) Pllakat, listat, shkallëzimet e instrumenteve ose kombinimet e tyre, të cilat përmbajnë këto kufizime operuese që përcaktohen nga AFM-ja për tregim vizual, duhet të afishohen në avion.

NCO.POL.105 Peshimi

a) Operatori duhet të sigurojë që masa dhe QG e avionit të jenë të vendosura me anë të peshimit aktual para hyrjes fillestare në shërbim të avionit. Efektet e grumbulluara të modifikimeve dhe riparimeve në masën dhe balancimin duhet të llogariten dhe dokumentohen siç duhet. Ky informacion duhet t'i vihet në dispozicion pilotit në komandë. Avioni duhet të ripeshohet në qoftë se efekti i modifikimeve në masën dhe balancën nuk dihet i saktë.

b) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes.

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 e ajrit në fuqi dhe të gjitha kufizimet e tjera që aplikohen në fluturim, në hapësirën ajrore ose në aerodrome ose në vende 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.
Aeroplanët

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 NCO.IDE.190;

3) përdoren për të qenë në përputhje me pikën NCO.IDE.A.195; ose

4) janë të instaluara në aeroplan.

b Njësitë më poshtë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratim:

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 për lidhjen e fëmijës.

8) një PCDS të thjeshtë për t'u përdorur nga një specialist i operimeve si pajisje lidhëse.

c) Instrumentet dhe pajisjet apo mjetet ndihmëse që nuk kërkohen nga aneksi VII (Pjesa-NCO), si dhe të gjitha pajisjet e tjera që nuk janë të kërkuara nga kjo rregullore, por mbahen në avion, duhet të përmbushin kriteret e mëposhtme:

1) të dhënat e marra nga këto instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit, duke përmbushur në këtë mënyrë kriteret e shtojcës II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo pikave NCO.IDE.H.190 dhe NCO.IDE.H.195 të aneksit VII; dhe

2) instrumentet, pajisjet apo mjetet ndihmëse nuk duhet të ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të aeroplanit, edhe në rast avarie apo keqfunksionimi.

d) Instrumentet dhe pajisjet do të jenë të gatshme për operim ose të arritshme nga vendi ku është ulur anëtari i ekuipazhit të fluturimit që synon t'i përdorë.

e) Të gjitha pajisjet e kërkuara të emergjencës duhet 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-ja për të operuar avionin brenda kufizimeve të listës kryesore të pajisjeve minimale (MMEL); ose

c) avioni është subjekt i 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 operuese

Aeroplanët që operojnë gjatë natës duhet të pajisen me:

a) një sistem dritash për mënjanimin e përplasjes;

b) drita navigacioni/pozicioni në hapësirë;

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; 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 Operimet vizuale VFR – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

a) Aeroplanët 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) lartësia barometrike;

4) shpejtësia e dhënë nga presioni i ajrit; dhe

5) numri Mach, në çdo rast kur shpejtësia shprehet në termat e numrit (M).

b) Aeroplanët që operojnë sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC) natën, ose në kushte ku aeroplani 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:

1) një mjet për matjen dhe pajisjet e mëposhtme:

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 akullimit.

NCO.IDE.A.125 Operimet sipas IFR-së – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

Aeroplanët që operojnë nën IFR duhet të pajisen me:

a) një mjet për matjen dhe tregimin si më poshtë:

1) busull magnetike;

2) kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;
3) lartësia barometrike;
4) shpejtësimatës;
5) shpejtësinë vertikale;
6) kthesat dhe rrëshqitjen;
7) qëndrimin/pozicionimin në hapësirë;
8) drejtimin e stabilizuar;
9) temperaturën e jashtme të ajrit; dhe
10) numrin Mach, kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e numrit Mach;

b) një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e xhiroskopit nuk është i përshtatshëm; dhe

c) një pajisje (çelësi kundër ngrirjes 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 pasojë e kondensimit ose akullimit.

NCO.IDE.A.130 Sistemi paralajmërues i afrimit me terrenin (TAWS)

Aeroplanët me motor me turbinë që kanë një MCTOM (masë maksimale të certifikuar për ngritje) prej më shumë se 5 700 kg, ose një MOPSC (konfigurim maksimal i ndenjëseve 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 aeroplanëve për të cilët është lëshuar fillimisht një certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA) pas 1 janarit 2011; ose

b) pajisje të klasit B, siç specifikohet në një standard të pranueshëm, në rastin e aeroplanëve për të cilët është lëshuar fillimisht një certifikatë individuale (CofA), në ose para 1 janarit 2011.

NCO.IDE.A.135 Sistemi ndërtelefonik i anëtarëve të ekuipazhit

Aeroplanët e operuar me më shumë se një anëtar ekuipazhi, duhet të pajisen me sistem ndërtelefonik, duke përfshirë kufje e mikrofona për t'u përdorur nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit fluturues.

NCO.IDE.A.140 Ndenjëset, rripat e sigurimit në sedilje, sistemet shtrënguese dhe pajisjet shtrënguese për fëmijët

a) Aeroplanët 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 sedilje dhe rripa shtrëngues për çdo mbajtëse fëmijësh të vegjël;
3) një pajisje shtrënguese për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muajsh;
4) një rrip sigurie me sistemin e shtrëngimit sipër gjoksit në secilin vend të ekuipazhit të fluturimit, që ka një pikë lëshimi të vetëm për aeroplanët që u është lëshuar për herë të parë një CofA, në ose pas 25 gushtit 2016.

NCO.IDE.A.145 Kutia e ndihmës së shpejtë

a) Aeroplanët 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) Aeroplanët 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) Aeroplanët 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 të furnizuar

frymëmarrjen:

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 se sa 10 minuta furnizim;

ii) të paktën 30% e pasagjerëve, për çdo periudhë kur, në rast të humbjes së presionit (çhermetizimit) dhe duke marrë në konsideratë rrethanat e fluturimit, lartësia e presionit në kabinën e pasagjerëve 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 pasagjerëve 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 se sa 10 minuta, në rastin e aeroplanëve që operojnë në lartësi presioni mbi 25 000 ft, ose që operojnë nën atë lartësi, por me kusht që nuk do t'i lejojnë ata të kryejnë humbje lartësie në mënyrë të sigurt në një presion të lartësisë 13 000 ft, brenda 4 minutave.

c) Aeroplanët 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) të hermetizimit.

NCO.IDE.A.155 Oksigjeni shtesë – aeroplanë pa hermetizim

Aeroplanët pa hermetizim që operohen kur kërkohet furnizimi me oksigjen në pajtim me NCO.OP.190 do të pajiset me pajisje për ruajtjen dhe shpërndarjen e oksigjenit të aftë për të ruajtur dhe shpërndarë furnizimin e kërkuar të oksigjenit.

NCO.IDE.A.160 Zjarrfikëset e dorës

a) Aeroplanët, përveç avionëve ELA1, duhet të pajisen me të paktën një fikës zjarri:

1) në hapësirën e ekuipazhit të fluturimit; dhe

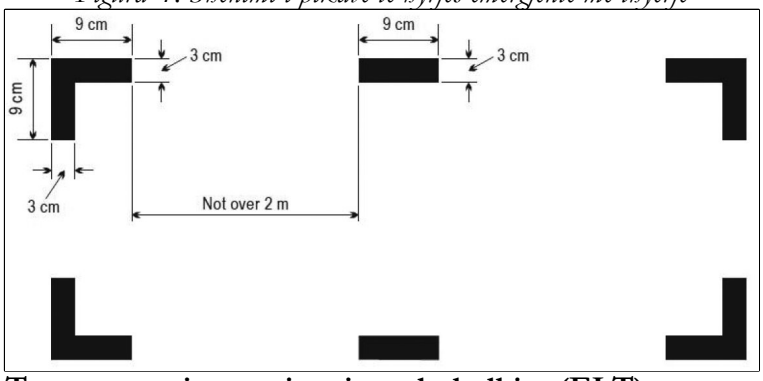
2) në çdo kabinë të pasagjerëve që është e ndarë nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, vetëm nëse ndarja është lehtësisht e kalueshme për ekuipazhin e fluturimit.

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 hyrjes emergjente me thyerje

Nëse hapësirat në trupin e aeroplanit që janë të përshtatshme për hyrjen emergjente me thyerje nga ana e ekuipazhit të shpëtimit gjatë emergjencës, janë të shënuara, këto lloj pikash, duhet të shënohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1. Shënimi i pikave të hyrjes emergjente me thyerje



NCO.IDE.A.170 Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT)

a) Aeroplanët duhet të pajisen, me:

1) një ELT të çdo tipi, në rastin e lëshimit fillimisht të një CofA individuale, në ose pas datës 1

korrik 2008;

2) një ELT të çdo tipi, në rastin e lëshimit fillimisht të 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 ekuipazhit ose një pasagjer, kur certifikohet për një konfigurim maksimal ndenjësesh për pasagjerë prej gjashtë ose më pak.

b) ELT-të e çfarëdo lloj tipi dhe PLB-të të jetë në gjendje për të transmetuar në të njëjtën kohë në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Fluturimi mbi ujë

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose pajisje noti/pluskimi mbi ujë, për secilin person në bord më të vogël se 24 muaj, të cilët do të vishen ose vendosen në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë:

1) aeroplanët me një motor kur:

i) fluturojnë mbi ujë përtej distancës së planerimit pa motor nga toka; ose

ii) kur ngrihen ose ulen në një aerodrom ose vend operues ku, sipas opinionit të pilotit në komandë, itinerari i ngritjes ose i 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) aeroplanët që operojnë në një distancë larg nga toka, ku një ulje emergjence është e mundur më shumë se sa 30 minuta, që i korrespondon një shpejtësie normale udhëtimi në fluturim horizontal ose 50 NM, cilado të jetë më pak.

b) Hidroplanët që operojnë mbi ujë duhet të pajisen, me:

1) një spirancë;

2) një spirancë (për zvogëlim shpejtësie), kur është e nevojshme për të asistuar në manovrime; dhe

3) pajisje për të bërë sinjale zanore siç parashtrohen në Rregulloren Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, aty ku është e aplikueshme.

c) Piloti në komandë i një aeroplani që operon në një distancë larg nga toka ku një ulje emergjence është e mundur më shumë se sa 30 minuta kohë, që i korrespondon një shpejtësie normale fluturimi horizontal ose 50 NM, cilado qoftë më pak, duhet të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e aeroplanit në rast të një uljeje në ujë, mbi bazën e së cilës ai do të përcaktojë marrjen 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 emergjence; dhe

3) pajisjeve shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë për një kohë të gjatë, në bazë të fluturimit që do të kryhet.

NCO.IDE.A.180 Pajisjet e mbijetesës

Aeroplanët që operojnë mbi hapësira në të cilat operimet 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, përfshirë mjete për mbijetesë për një kohë të gjatë, ashtu siç mund të jetë e përshtatshme për hapësirën mbi të cilën do të fluturohet.

NCO.IDE.A.190 Pajisjet e radiokomunikimit

a) Aty ku është e nevojshme për hapësirën ajrore në të cilën fluturohet, aeroplanët do të pajisen me mjete radiokomunikimi 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 radiokomunikimit, nëse kërkohet nga pika (a), duhet të sigurojnë komunikim në frekuencën e emergjencës aeronautike 121,5 MHz.

c) Kur është e nevojshme më shumë se sa një njësi pajisjeje komunikimi, secila prej tyre do të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat, deri në masën që një mosfunksionimi i njërës prej tyre nuk do të rezultojë në mosfunksionimin e tjetrës.

NCO.IDE.A.195 Pajisjet naviguese

a) Aeroplanët që operojnë në rrugëkalime, të cilat nuk mund të navigohen sipas shikimit të orientueseve tokësorë do të pajisen me të gjitha pajisjet e nevojshme të lundrimit, të cilat 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) Aeroplanët duhet të kenë pajisje lundrimi të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pjese të një pajisjeje, në çfarëdo faze të fluturimit, pajisjet që mbeten do të lejojnë lundrimin e sigurt në përputhje me pikën (a), ose një veprim rezervë të duhur, për t'u kryer në mënyrë të sigurt.

c) Aeroplanët që operojnë në fluturime, të cilat synohen që të ulen sipas IMC-së, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar drejtimin për te një pikë nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje duhet të jetë në gjendje të ofrojë drejtim të tillë për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC-së dhe për çdo aerodrom alternativ të përcaktuar.

d) Për operimet PBN, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për specifikimin e duhur të lundrimit.

e) Aeroplanët duhet të pajisen me pajisje mbikëqyrjeje sipas kritereve të zbatueshme për hapësirën ajrore.

NCO.IDE.A.200 Transponderi

Aty ku është e nevojshme, në hapësirën ajrore në të cilën do të bëhet fluturimi, aeroplanët duhet të pajisen me një transponder me radar zbulimi sekondar (SSR) me të gjitha kërkesat e nevojshme.

NCO.IDE.A.205 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Piloti në komandë do të sigurojë shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara në avionët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë, që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, piloti në komandë do t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave raste të të dhënave të gabuara, të paqëndrueshme ose të munguara që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë një rrezik në një fluturim.

Në raste të tilla, piloti në komandë nuk do të përdorë të dhënat e prekura.

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 instaluara në helikopter.
b) Pajisjet që vijojnë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratim:
1) dritat e pavarura portative;
2) pajisjet për matjen e saktë të kohës;
3) kutia e ndihmës së shpejtë;
4) pajisja e shpëtimit dhe sinjalizim;
5) spiranca detare dhe mjetet për ankorim; dhe
6) pajisjet për të lidhur fëmijët.
7) një PCDS të thjeshtë për t'u përdorur nga një specialist i operimeve si pajisje lidhëse.
c) Instrumentet,pajisjet apo mjetet ndihmëse që nuk kërkohen nga aneksi VII (Pjesa-NCO), si dhe të gjitha pajisjet e tjera që nuk janë të kërkuara nga kjo rregullore, por mbahen në avion, duhet të përmbushin kriteret e mëposhtme:
1) të dhënat e marra nga këto instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga ekuipazhi i fluturimit me qëllim përmbushjen e kritereve të shtojcës II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo pikave NCO.IDE.H.190 dhe NCO.IDE.H.195 të aneksit VII; dhe
2) instrumentet, pajisjet apo mjetet ndihmëse nuk duhet të ndikojnë mbi vlefshmërinë ajrore të helikopterit, as në rastet e avarisë apo keqfunksionimit.
d) instrumentet dhe pajisjet do të funksionojnë dhe do të jenë lehtësisht të arritshme nga pozicioni ku është ulur anëtari i ekuipazhit të fluturimit që synon ta përdorë atë.
e) Të gjitha pajisjet e kërkuara 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 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 subjekt i një leje për fluturim, të lëshuar në përputhje me kriteret e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore.

NCO.IDE.H.115 Dritat operuese

Helikopterët që operojnë gjatë natës duhet të pajisen me:
a) një sistem ndriçimi për mënjanimin e përplasjes;
b) drita për lundrimin pozicionimin në ajër;
c) një projektor të uljes;
d) drita, me 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 Operimet sipas VFR-së gjatë ditës – instrumentet e fluturimit dhe

lundrimit, si dhe pajisjet shoqëruese

a) Helikopterët që operojnë sipas VFR-së, gjatë ditës, duhet të kenë pajisjet e mëposhtme matëse dhe treguese:

1) drejtimin magnetik;
2) kohën në orë, minuta dhe sekonda;
3) lartësia barometrike;
4) treguesin e shpejtësisë; dhe
5) treguesin e rrëshqitjes.

b) Helikopterët që operojnë sipas VMC-së, natën, ose kur shikimi është më pak se sa 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, duhet të pajiset, krahas pikës (a), me:

1) pajisje matëse dhe treguese për sa vijon:
i) pozicionin në hapësirë;
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.

c) Helikopterët që operojnë kur shikueshmëria është më pak se sa 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 akullimit.

NCO.IDE.H.125 Operimet sipas IFR-së – instrumentet e fluturimit dhe lundrimit, si dhe pajisjet shoqëruese

Helikopterët që operojnë sipas IFR-së duhet të kenë pajisjet e mëposhtme:

a) instrumentet për matjen dhe tregimin e të dhënave të mëposhtme:
1) drejtimit magnetik;
2) kohës në orë, minuta dhe sekonda;
3) lartësia barometrike;
4) shpejtësimatësin;
5) shpejtësinë vertikale;
6) rrëshqitjen;
7) pozicionin në hapësirë;
8) drejtimin e stabilizuar; dhe
9) temperaturën e jashtme të ajrit;

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 emergjencë) për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër, e nevojshme sipas (a)(4), si pasojë e procesit të kondensimit apo akullimit; dhe

d) një pajisje shtesë matëse dhe treguese e pozicionit në hapësirë, si instrument në gatishmëri.

NCO.IDE.H.126 Pajisje shtesë për operimin me një pilot të vetëm sipas IFR-së

Helikopterët me një pilot që operojnë sipas IFR-së 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 për 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 të fluturimit.

NCO.IDE.H.140 Ndenjëset, rripat e sigurimit, sistemet e shtrëngimit dhe pajisjet shtrënguese për fëmijë

a) Helikopterët do të jenë të pajisur, me:

1) një vend ose ndenjëse për çdo person në bord të moshës 24 muaj ose më shumë ose një stacion për secilin anëtar të ekuipazhit ose specialist që operon në bord;

2) një rrip sigurimi në secilën ndenjëse pasagjeri dhe rripa sigurimi për secilin vend dhe pajisje lidhëse për çdo stacion;

3) për helikopterët që iu është lëshuar për herë të parë një CofA individuale, pas datës 31 dhjetor 2012, një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem shtrëngimi për pjesën e sipërme të gjoksit për përdorim në çdo ndenjëse pasagjeri për secilin pasagjer të moshës 24 muaj ose më shumë;

4) një pajisje shtrëngimi për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël se 24 muaj; dhe

5) një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem shtrëngimi për pjesën e sipërme të gjoksit që të bashkëveprojë me një pajisje e cila të shtrëngojë automatikisht gjoksin e personit, në rast të ngadalësimit të shpejtë të nxitimit, në çdo ndenjëse të ekuipazhit të fluturimit.

b) Një rrip sigurimi me sistem shtrëngimi të pjesës së sipërme të gjoksit duhet 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 pahermetizuar

Helikopterët e pahermetizuar operojnë kur një furnizim me oksigjen kërkohet, dhe në përputhje me NCO.OP.190 duhet të pajiset me depozitë për ruajtjen dhe aparatura për shpërndarjen e oksigjenit, të aftë për të ruajtur dhe shpërndarë furnizimet e kërkuara të oksigjenit.

NCO.IDE.H.160 Zjarrfikësët 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

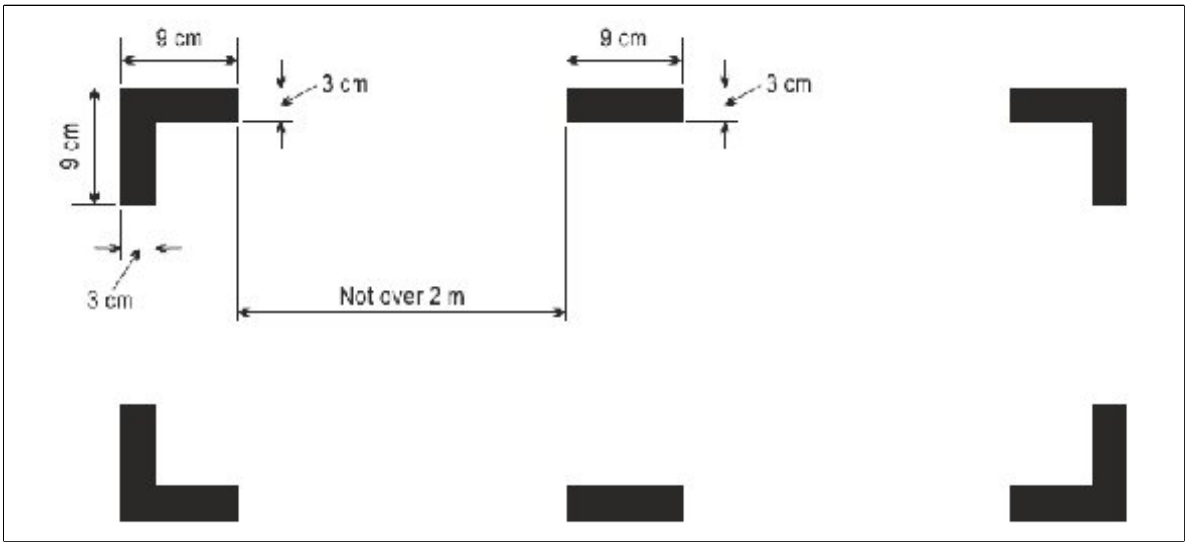
2) në çdo kabinë pasagjeri që është veçmas nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, me përjashtim të rasteve nëse kabina është lehtësisht e arritshme për ekuipazhin e fluturimit.

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 zjarrfikësja dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në kabinat ku ka persona.

NCO.IDE.H.165 Vijëzimi i pikave të hyrjes emergjente me thyerje

Nëse në trupin e helikopterit janë vijëzuar pika për hyrje emergjente me thyerje për ekuipazhet/skuadrat e shpëtimit, zona të tilla do të shënohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1. Vijëzimi i pikave të hyrjes emergjente me thyerje



NCO.IDE.H.170 Transmetuesi automatik emergjent i vendndodhjes (ELT)

a) Helikopterët e certifikuar për një konfigurim maksimal ndenjësesh për mbi gjashtë pasagjerë, duhet 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 se sa 3 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale në fluturim horizontal.

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, ose me një ELT automatik.

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 mbi ujë për secilin person në bord më të vogël se 24 muaj, që duhet të vishet ose 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 gjatë fikjes së motorit) mbi ujë përtej distancës nga toka, në rast të fikjes së motorit kritik, helikopteri nuk mund të ruajë fluturimin horizontal; ose

2) fluturojnë mbi ujë në një distancë toke që i korrespondon më shumë se sa 10 minutave fluturim me shpejtësi normale në fluturim horizontal, ku në rast të fikjes të motorit kritik, helikopteri mund të ruajë fluturimin horizontal; ose

3) ngrihen dhe ulen në një aerodrom/vend operimi ku trajektorja e 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 përcaktimit të vendndodhjes së personave.

c) Piloti në komandë i një helikopteri që operon në një fluturim mbi ujë në një distancë larg nga toka që i korrespondon më shumë se sa 30 minutave me shpejtësi normale ose 50 NM, cilado qoftë më pak, do të përcaktojë risqet për mbijetesë të personave në bordin e helikopterit në rast të një uljeje emergjente në ujë, të bazuar në të, ku ai/ajo duhet të vendosë mbajtjen 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 për kohë të gjatë, në bazë të fluturimit që do të kryhet.

d) Piloti në komandë 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), duhet të vishen nga të gjithë personat në bord.

NCO.IDE.H.180 Pajisjet e mbijetesës

Helikopterët, të cilët operojnë mbi hapësira ku operimet e kërkimit-shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me mjete të tilla sinjalizuese dhe pajisje shpëtimi, përfshirë mjetet për të mbijetuar për një kohë të gjatë, 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 e detyruar në ujë

Helikopterët që fluturojnë mbi ujë në mjedise të rrezikshme përtej distancës 50NM nga toka duhet të plotësojnë një nga kushtet e mëposhtme:

a) të jenë projektuar për uljen në ujë, sipas specifikimeve në certifikatën përkatëse;

b) të jenë certifikuar për uljen në ujë, sipas specifikimeve në certifikatën përkatëse; ose

c) të jenë pajisur me mjete të qëndrimit mbi ujë/pluskimit për raste emergjente.

NCO.IDE.H.190 Pajisjet për radiokomunikim

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 se sa 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 lundrimit

a) Helikopterët që operojnë në rrugëkalime, të cilat nuk mund të lundrohen me shikim të lirë, do të pajisen me pajisje lundrimi 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 lundrimi të mjaftueshme për të siguruar se, në rast të mosfunksionimit të një pajisjeje, në çfarëdo fazë të fluturimit, pajisjet që mbeten do të lejojnë lundrimit 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-së, do të pajisen me mjetet e duhura për të siguruar drejtim për te një pikë nga e cila mund të realizohet një ulje vizuale. Kjo pajisje do të ofrojë të dhëna drejtimi për çdo aerodrom, në të cilin synohet të bëhet ulja sipas IMC-së dhe për çdo aerodrom alternativ të përcaktuar.

d) Për operimet PBN, avioni do të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për specifikimet e duhura të lundrimit.

e)Helikopterët duhet të pajisen me pajisje survejimi/mbikëqyrjeje në përputhje me kriteret e

zbatueshme për operimet ajrore.

NCO.IDE.H.200 Transponderi

Aty ku kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën kryhet fluturimi, helikopterët duhet të pajisen me një radar zbulimi sekondar transponder (SSR), me të gjitha kërkesat e duhura.

NCO.IDE.H.205 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për avionët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, operatori duhet t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave raste të të dhënave të gabuara, jokonsistente ose të munguara që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë rrezik për fluturimin.

Në raste të tilla, piloti në komandë nuk do të përdorë të dhënat e prekura.

NËNPJESA E.
KËRKESAT SPECIFIKE

Seksioni 1.
Të përgjithshme

NCO.SPEC.100 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat specifike që duhet të ndiqen nga një pilot në komandë i cili kryen operime të specializuara jotregtare me aeroplanë të tjerë ndryshe nga ata komplekse me fuqi motorike.

NCO.SPEC.105 Listëkontrolli

a) Para fillimit të një operimi të specializuar, piloti në komandë duhet të kryejë vlerësimin e riskut, 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 në komandë duhet të vendosë këto lloj listëkontrollesh 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 në komandë, anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrave të veçanta, 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 specialistët kryesorë janë pjesëmarrës në operim, piloti në komandë duhet të:

a) të sigurojë përputhje të anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve 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 për ndonjë arsye, siç janë: plagosja, sëmundja, lodhja ose efekte të ndonjë substance psikoaktive;

c) nuk duhet të vazhdojë fluturimin më tej se sa aerodromi i lejuar, edhe kur moti ose vendi i

operimit e lejon, n.q.s. kapaciteti i çdo anëtari ekuipazhi ose i specialistit kryesor që kryen detyrat, është zvogëluar si rezultat i lodhjes, sëmundjes ose mungesës së oksigjenit;

d) të sigurojë që anëtari i ekuipazhit dhe specialistët kryesorë përputhen me ligjet, rregullat dhe procedurat e shteteve ku kryhen operimet;

e) siguron që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë janë në gjendje të komunikojnë me njëri-tjetrin në të njëjtën gjuhë; dhe

f) siguron që specialistët në detyrë dhe anëtarët e ekuipazhit të përdorin vazhdimisht oksigjen shtesë kurdo që ai/ajo 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/ajo duhet të sigurojë që specialistët në detyrë dhe anëtarët e ekuipazhit 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) Gjatë fazave kritike të fluturimit ose kurdo që konsiderohet i nevojshëm nga piloti në komandë në interes të sigurisë, anëtari i ekuipazhit duhet të jetë i mbërthyer në vendqëndrimin e tij të caktuar, përveç nëse specifikohet ndryshe në listën e kontrollit.

c) Gjatë fluturimit, anëtari i ekuipazhit duhet ta mbajë të shtrënguar rripin e ti/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 shtojcën V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore 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 ndikimin e substancave psikoaktive ose për arsye të tjera të referuara në Ankesin IV, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

f) Anëtari i ekuipazhit i cili ndërmerr detyra për më shumë se një operim duhet të:

1) mbajë regjistrin personal në bazë të kohës së fluturimit dhe kohës në detyrë dhe periudhës së çlodhjes siç referohet në aneksin III (Part-ORO), nënpjesa FTL e kësaj rregulloreje; dhe

2) i jep çdo operatori të dhënat e nevojshme për aktivitetet e programuara në përputhje me kërkesat e aplikueshme të FTL-s.

g) Anëtari i ekuipazhit duhet të raportojë te piloti në komandë:

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 specialistëve 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 listëkontrollet.

b) Gjatë fazave kritike të fluturimit ose kurdo që konsiderohet e nevojshme nga piloti në komandë në interes të sigurisë, specialisti në detyrë duhet të jetë i lidhur në vendqëndrimin e tij të caktuar, përveç nëse specifikohet ndryshe në listën e kontrollit.

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 te 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 teknike

a) Para ngritjes, piloti në komandë duhet të instruktojë specialistët kryesorë në:

1) pajisjet e emergjencës dhe procedurat;

2) procedurat operuese të shoqëruara me specialistët kryesorë para çdo fluturimi ose seri fluturimesh.

b) *Brifingu* që 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 të 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 ajo të publikuara nga shteti mbi të cilin fluturohet.

NCO.SPEC.145 Simulimi 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 jonormale ose emergjente; ose

b) fluturime në kushte meteorologjike me instrumente (IMC).

NCO.SPEC.150 Sinjalizimi për afërsinë me tokën

Në qoftë se instalohet, sistemi paralajmërues që jemi pranë me tokën dhe që mund të jetë stakuar gjatë këtyre detyrave të specializuara, e cila nga natyra e saj kërkon që avioni në operim të jetë brenda distancës, në të cilën mund të aktivizojë sistemin e paralajmërimit që jemi në afërsi të tokës.

NCO.SPEC.155 Sistemi i mënjanimit 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 njëri-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 Ngarkimi/marrja 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 merret me 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 – aeroplanët

Kur një aeroplan operon në lartësinë më pak se 150 m (500 ft), mbi rajonet me popullsi jo të dendur, për operimet e aeroplanëve 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 uljeje të detyruar.

NCO.SPEC.175 Performanca dhe kriteri i operimeve – helikopterët

a) Piloti në komandë mund të operojë një avion mbi rajonet e populluara, kur:

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 duhet të ketë:

1) vendosur procedurat e operimit për minimizimin e pasojave nga fikja e motorit; dhe

2) ketë instruktuar të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrës në bord për procedurat që duhet të kryen në rast të një uljeje 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 së specifikuar për:

1) varje (ose mbajtje mbi tokë), pa efektin e tokës (HOGE), me të gjithë motorët në regjimin e duhur të fuqisë; ose

2) në qoftë se mbizotërojnë kushtet që një (HOGE) 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 ngarkesë të jashtme të varur (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Listëkontrolli

Listëkontrolli për HESLO-n duhet të përmbajë:

a) procedurat normale, jonormale dhe emergjencat;

b) të dhënat kryesore të performancës;

c) pajisjet e kërkuara;

d) çdo kufizim; 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-s

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 rrezikshëm

Operatori që transporton mallra të rrezikshëm prej nga ose për në vende pa emërtim ose vende të thella (të izoluara), duhet të aplikojë tek AAC-ja për një përjashtim nga dispozitat e instruksioneve teknike n.q.s. ato janë përputhje me kërkesat e këtyre Instruksioneve.

Seksioni 3. Operime të ngarkesës së jashtme me njerëz jashtë (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Listëkontrolli

Listëkontrolli për HEC-in duhet të përmbajë:

a) procedurat normale dhe jonormale dhe emergjencat;

b) të dhënat kryesore të performancës;

c) pajisjet e kërkuara;

d) çdo lloj kufizimi; 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-it

a) Helikopteri duhet të pajiset me:

1) pajisje vinçi 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 çikrikëve dhe i pajisjeve për ngritjen e ngarkesave përveç PCDS së thjeshtë, si dhe çdo modifikim i mëpasshëm, duhet të marrë miratimin e duhur të vlefshmërisë ajrore për funksionin e synuar.

Seksioni 4.
Operimet me parashutë (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Listëkontrolli

Listëkontrolli për PAR-in duhet të përmbajë:

a) procedurat normale, jonormale 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 Marrja e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistët e detyrës

Kërkesat e shtruara 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 specialistëve kryesorë për t'u mbajtur ose të jenë të lidhur.

N**CO.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 Transporti dhe shkarkimi i mallrave të rrezikshme

Pavarësisht pikës NCO.SPEC.160, parashutistët mund të mbajnë pajisje pë gjurmët e tymit dhe të dalin nga avionët me qëllim shfaqjen e parashutave mbi zonat e mbipopulluara të qyteteve apo vendbanimeve ose mbi një grup njerëzish në ambient të hapur, me kusht që pajisjet të jenë prodhuar për atë qëllim.

Seksioni 5.
Fluturime akrobatike (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100. Listëkontrolli

Listëkontrolli për ABF-të 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) nuk duhet të merren gjatë fluturimeve akrobatike:

a) detajet e planit të fluturimit ATS-së 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) zjarrfikësët 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 te NCO.IDE.A.170 dhe NCO.IDE.H.170.

Seksioni 6.
Fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Nivelet e fluturimeve të kontrollit të mirëmbajtjes

Përpara kryerjes së një fluturimi kontrolli mirëmbajtjeje, operatori do të përcaktojë nivelin e zbatueshëm të fluturimit të kontrollit të mirëmbajtjes si më poshtë:

a) një fluturim kontrolli i mirëmbajtjes "niveli A" për një fluturim ku pritet përdorimi i procedurave jonormale ose emergjente, siç përcaktohet në manualin e fluturimit të avionit, ose kur kërkohet një fluturim për të vërtetuar funksionimin e një sistemi rezervë ose të tjera pajisje sigurie;

b) një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje "niveli B" për çdo fluturim kontrolli mirëmbajtjeje, përveç një fluturimi kontrolli mirëmbajtjeje "niveli A".

NCO.SPEC.MCF.105 Kufizimet operacionale

a) Me përjashtim të pikës NCO.GEN.105(a)(4) të këtij aneksi, një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje mund të kryhet me një avion që është vënë në shërbim pas një mirëmbajtjeje jo të plotë në përputhje me pikën M.A.801(g) ose pika 145.A.50(e) e aneksit I të urdhrit të ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014.

b) Me përjashtim të pikës NCO.GEN.105(a)(4) të këtij aneksi, një fluturim për kontroll mirëmbajtjeje mund të kryhet me një avion që është lëshuar në shërbim me mirëmbajtje jo të plotë, në përputhje me pikën MA801(f) të aneksit I (Pjesa-M), pikën 145.A.50(e) të aneksit II (Pjesa-145) ose pikën ML.A.801 (f) të aneksit Vb (Pjesa-ML) të urdhrit të ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista e kontrollit dhe informimi i sigurisë

a) Lista e kontrollit referuar në pikën NCO.SPEC.105 do të përditësohet sipas nevojës përpara çdo fluturimi për kontrollin e mirëmbajtjes dhe do të marrë në shqyrtim të gjitha procedurat operacionale që janë planifikuar të ndiqen gjatë fluturimit të kontrollit të veçantë të mirëmbajtjes.

b) Pavarësisht pikës NCO.SPEC.125(b), të dhënat e përmbledhura për sigurinë do të kërkohen nga specialisti i operimeve përpara çdo fluturimi për kontroll mirëmbajtjeje.

NCO.SPEC.MCF.120 Kërkesat e ekuipazhit të fluturimit

Kur bëhet përzgjedhja e një anëtari të ekuipazhit për një fluturim kontrolli të mirëmbajtjes, operatori duhet të marrë parasysh kompleksitetin e avionit dhe nivelin e fluturimit të kontrollit të mirëmbajtjes siç përcaktohet në pikën NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Përbërja e ekuipazhit dhe personat në bord

a) Piloti në komandë duhet të identifikojë nevojën për anëtarë shtesë të ekuipazhit ose specialistë operimesh, ose të dyja, përpara çdo fluturimi të synuar për kontrollin e mirëmbajtjes, duke marrë parasysh numrin e parashikuar të ekuipazhit apo specialistin e operimeve dhe vlerësimin e rrezikut.

b) Piloti në komandë nuk do të lejojë persona të tjerë në bord përveç atyre të parashikuar në pikën (a) gjatë një fluturimi për kontrollin e mirëmbajtjes së "nivelit A".

NCO.SPEC.MCF.130 Simulime të procedurave jonormale ose emergjente gjatë fluturimit

Me përjashtim të pikës NCO.SPEC.145, një pilot në komandë mund të simulojë situata që kërkojnë zbatimin e procedurave jonormale ose emergjente me një specialist që operon në bord nëse kërkohet që simulimi të përmbushë qëllimin e fluturimit dhe nëse ai është identifikuar në listën e kontrollit të përmendur në pikën NCO.SPEC.MCF.110 ose në procedurat e funksionimit.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemet dhe pajisjet

Kur një fluturim kontrolli i mirëmbajtjes synon të kontrollojë funksionimin e duhur të një sistemi ose pajisjeje, ai sistem ose pajisje duhet të identifikohet si potencialisht jo i besueshëm dhe masat e duhura zbutëse duhet të miratohen para fluturimit në mënyrë që të minimizohen rreziqet për sigurinë e fluturimit.

ANEKSI VIII
OPERIME TË SPECIALIZUARA [PJESA-SPO]

SPO.GEN.005 Qëllimi

a) Ky aneks zbatohet për çdo operim të specializuar kur avioni përdoret për veprimtari të specializuara si bujqësi, ndërtim, fotografim, anketim, vëzhgim dhe patrullim, reklamim nga ajri apo fluturime për kontrollin e mirëmbajtjes.

b) Pavarësisht nga (a), operimet e specializuara jotregtare ndryshe nga aeroplanët kompleks me fuqi motorike, duhet të jenë në përputhje me shtojcën VII (pjesa NCO).

c) Pavarësisht nga pika (a), operimet në vijim me aeroplanë të tjerë 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) hedhje me parashutë, tërheqje me planer me aeroplan ose fluturime aerobatike të kryera nga një organizatë trajnuese që ka vendin e saj kryesor të biznesit në Shqipëri dhe që përmendet në urdhrin e ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011 ose nga një organizatë e krijuar me qëllim të promovimit të sportit ajror ose të aviacionit gjatë kohës së lirë, me kusht që avioni të operohet nga organizata në bazë të pronësisë ose qirasë së thatë, pa ekuipazhin, që fluturimi nuk gjeneron fitime të shpërndara jashtë organizatës dhe sa herë që anëtarë, jo të organizatës, janë të përfshirë, këto fluturime përfaqësojnë vetëm një aktivitet kryesor të organizatës.

NËNPJESA A.
KËRKESA TË PËRGJITHSHME

SPO.GEN.100 Autoriteti kompetent

Për operatorin që ka vendin kryesor të veprimtarisë ose është themeluar apo ka rezidencën në RSH, Autoriteti kompetent është Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC).

SPO.GEN.101 Mjetet e përputhshmërisë

Mjetet alternative të përputhshmërisë ndaj të atyre të adoptuara nga Agjencia dhe të pranuara nga AAC-ja, mund të përdoren nga një operator që të vendosë përputhjen me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

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) Gjatë fazave kritike të fluturimit ose kurdo që konsiderohet i nevojshëm nga piloti në komandë në interes të sigurisë, anëtari i ekuipazhit duhet të jetë i lidhur në vendqëndrimin e tij të caktuar, përveç nëse specifikohet ndryshe në SOP.

c) Gjatë fluturimit, efektivi fluturues duhet të mbajë rripin e tij/saj të sigurimit të shtrënguar te vendi i tij/saj i punës.

d) Gjatë fluturimit, të paktën një anëtar i kualifikuar i ekuipazhit fluturues duhet të qëndrojë te 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 po vuan nga lodhja, sipas referimit të shtojcës V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" ose ndryshe ndjen që nuk është i gatshëm të kryejë detyrën e tij/saj; ose

2) kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive ose për arsye të tjera të referuara në shtojcën V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

f) Anëtari i ekuipazhit i cili ndërmerr detyra për më shumë se një operator, duhet:

1) të mbajë (vazhdimisht) regjistrimet personale në lidhje me kohët e fluturimit dhe të detyrës dhe periudhën e çlodhjes, siç referohet në aneksin III (Part-ORO), nënpjesën FTL e kësaj rregulloreje, nëse është e aplikueshme; dhe

2) t'i japë çdo operatori të dhënat e nevojshme për të programuar aktivitetin në përputhje me kërkesat e aplikueshme të FTL-së.

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 dhe në sigurinë e operimin e sigurt të 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 specialistëve 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) Gjatë fazave kritike të fluturimit ose sa herë që shihet e nevojshme nga piloti në komandë, në interes të sigurisë, specialisti në detyrë duhet të jetë i lidhur në vendqëndrimin e tij të caktuar, përveç nëse specifikohet ndryshe 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, specialistëve kryesorë dhe ngarkesës në bord gjatë operimit të avionit;

2) fillimin, vazhdimin, ndërprerjen ose devijimin e një fluturimi në interes të sigurisë;

3) të gjitha procedurat e operimit dhe listëkontrollet, që të jenë sipas dhe në përputhje me manualet e duhura;

4) mund të fillojë fluturimin vetëm n.q.s. ai/ajo është i/e kënaqur që, të gjitha kufizimet operuese referuara në pikën 2.c, të shtojcës V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", 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 ekzekutimin e atij fluturimi janë instaluar në avion dhe janë operuese, me përjashtim të rasteve kur fluturimi me pajisje jooperuese lejohet nga lista minimale e pajisjeve (MEL-LMP) ose dokumenti ekuivalent, aplikuar sipas rastit, siç kërkohet në pikat SPO.IDE.A.105 ose SPO.IDE.H.105;

iv) masa e avionit dhe qendra e gravitetit janë të tilla që fluturimi mund të bëhet brenda kufijve të përshkruar në dokumentacionin e vlefshmërisë ajrore;

v) të gjitha pajisjet dhe bagazhet janë ngarkuar dhe siguruar siç duhet;

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; dhe

vii) çdo databazë lundrimi që kërkohet për PBN-në 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 specialisti kryesorë 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 devijimit (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) regjistruesit e fluturimit nuk janë në gjendje pune 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 regjistruesit të fluturimit nuk fshihen qëllimisht; dhe

iii) në rast aksidenti ose incidenti të rëndë, ose nëse ruajtja e regjistrimeve të regjistruesit të fluturimit drejtohet nga autoriteti investigues:

A) regjistrimet e regjistruesit të fluturimit nuk janë fshirë qëllimisht;

B) regjistruesit e fluturimit çaktivizohen menjëherë pas përfundimit të fluturimit; dhe

C) masat parandaluese për të ruajtur regjistrimet e regjistruesve 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 zbres 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 shpejtë të jetë e mundur, të raportojë te 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 situate emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, vepron në çdo lloj mënyre që ai/ajo e shikon të nevojshme sipas problemit, në përputhje me pikën 7.3 të shtojcës V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Në të tilla raste ai/ajo mund të shmanget nga rregullat, procedurat e operimit dhe metodat vetëm 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 është përfshirë avioni, që rezulton me plagosje serioze ose vdekje të çdo personi ose dëm i konsiderueshëm të avionit ose pronës.

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 specialistët e detyrës janë në gjendje të komunikojnë me njëri-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 Lëvizja në tokë (*taxiing*) i aeroplanëve

Operatori duhet të sigurojë që një aeroplan mund të lëvizë në tokë në zonën e lëvizjes së 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 radiotelefonin, n.q.s. kërkohet komunikimi me radio;

3) ka marrë instruktime 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 komandimin e avionit.

SPO.GEN.130 Pajise 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 pajisjeve.

SPO.GEN.131 Përdorimi i çantave elektronike të fluturimit (ÇEF)

a) Kur një ÇEF përdoret në bordin e një avioni, operatori duhet të sigurojë që ai të mos ndikojë

negativisht në performancën e sistemeve ose pajisjeve të avionit, ose aftësinë e anëtarit të ekuipazhit të fluturimit për të operuar avionin.

b) Para përdorimit të një aplikacioni të tipit B ÇEF, operatori duhet:

1) të kryejë një vlerësim të rrezikut në lidhje me përdorimin e pajisjes ÇEF që mban aplikacionin, aplikacioni ÇEF në fjalë dhe funksionet e tij të lidhura, identifikimin e rreziqeve përkatëse dhe të jetë i sigurt që ato të zbuten lehtësisht; vlerësimi i rrezikut duhet të adresojë rreziqet që lidhen me ndërthurjen njeri–makinë të pajisjes ÇEF dhe aplikacionin ÇEF në fjalë; dhe

2) të krijojë një sistem administrimi ÇEF, duke përfshirë procedurat dhe kërkesat e trajnimit për administrimin dhe përdorimin e pajisjes ÇEF dhe të aplikacionit ÇEF.

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 koordinim-shpëtimit (RCCs) që kanë informacionin në emergjenca, dhe pajisjet e mbijetesës që merren në bord.

SPO.GEN.140 Dokumentet, manualet dhe informacioni që duhet të merret

a) Dokumentet e mëposhtme, manualet dhe informacioni duhet të merret në çdo fluturim, si origjinalet ose kopjet, ose ndryshe 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) licencë e radios së avionit, nëse është e aplikueshme;

8) certifikatë/tat e siguracionit, përgjegjës për palët e treta;

9) libreza e udhëtimit, ose ekuivalenca, për avionin;

10) regjistri teknik i avionit, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në këto detyra", që transpozon rregulloren e BE-së nr. 1321/2014, sipas rastit;

11) detajet e plotësuara 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 parashikohet që fluturimi mund të devijojë;

13) procedurat dhe informacioni i sinjaleve vizuale për përdorim kur shkëmbehemi 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 specialistët kryesorë, që duhet të jenë lehtësisht të arritshme nga ata;

16) MEL ose CDL, n.q.s. është e aplikueshme;

17) njoftimet e duhura për pilotët (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 qëndrojë 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 autoriteti kompetent në përputhje me ARO.OPS.210.

d) Në rast humbjeje ose vjedhjeje të dokumenteve specifikuar në (a)(2) deri tek (a)(8), operimi mund të vazhdojë derisa fluturimi arrin në destinacionin e tij ose një vend ku zëvendësimi i dokumenteve mund të realizohet.

e) Operatori duhet të ketë të gatshëm dokumentet që kërkohen në bord, dhe duhet ta bëjë këtë brenda një kohe të arsyeshme nga momenti i kërkesës nga autoriteti kompetent.

SPO.GEN.145 Trajtimi i regjistrimeve të regjistruesit të fluturimit: ruajtja, prodhimi, mbrojtja dhe përdorimi

a) Pas një aksidenti, incidenti të rëndë ose ngjarjeje të identifikuar nga autoriteti hetues, operatori i një avioni duhet të ruan të dhënat origjinale të regjistruara të regjistruesve të fluturimit për një periudhë 60 ditore ose derisa të udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetues.

b) Operatori duhet të kryejë kontrolle operacionale dhe vlerësime të regjistrimeve për të garantuar funksionimin e vazhdueshëm të regjistruesve të fluturimit, të cilët kërkohet të mbahen.

c) Operatori duhet të garantojë që të ruhen regjistrimet e parametrave të fluturimit dhe mesazhet e komunikimit të lidhjeve të të dhënave që nevojitet të regjistrohen në regjistruesit e fluturimit. Megjithatë, për arsye të testimit dhe mirëmbajtjes së atyre regjistruesve të fluturimit, mund të fshihen deri në 1 orë të dhënat e mëparshme të regjistruara nga momenti i testimit.

d) Operatori duhet të mbajë dhe përditësojë dokumentacionin që paraqet informacionet e nevojshme për të kthyer të dhënat e fluturimit të papërpunuara në parametra fluturimi të shprehura në njësi inxhinierike.

e) Operatori duhet të verë në dispozicion të gjitha regjistrimet e regjistruesit të fluturimit që janë ruajtur, nëse kështu është përcaktuar nga autoriteti kompetent.

f) Pa cenuar rregulloren mbi hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, që përafron rregulloren e BE-së nr. 996/2010 dhe rregulloren për mbrojtjen e personave fizikë në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe qarkullimin e lirë të këtyre të dhënave që përafron rregulloren e BE-së 2016/679, duke përjashtuar funksionimin e regjistruesit të fluturimeve:

1) regjistrimet audio nga regjistruesi i fluturimit nuk duhet të bëhen të ditura ose përdoren nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është përcaktuar një procedurë në lidhje me trajtimin e këtyre regjistrimeve audio dhe deshifrimet e tyre;

ii) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin paraprak;

iii) këto regjistrime audio përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë teknike.

1a) Kur regjistrimet audio të regjistruesit të fluturimit janë inspektuar për të garantuar funksionimin e regjistruesit të fluturimit, operatori mbron privatësinë e regjistrimeve audio dhe garanton që ato të mos bëhen të ditura ose të përdoren për qëllime të tjera që nuk lidhen me funksionimin e shërbimit të regjistruesit të fluturimit.

2) Parametrat e fluturimit ose mesazhet e lidhjeve të të dhënave të regjistruara nga një regjistrues fluturimi nuk përdoren për qëllime të tjera që nuk lidhen me hetimin e një aksidenti ose incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyrueshëm. Ky kufizim nuk zbatohet, përveç nëse këto regjistrime plotësojnë një nga kushtet e mëposhtme:

i) përdoren nga operatori vetëm për qëllime të vlefshmërisë ajrore ose për qëllime mirëmbajtjeje;

ii) është fshehur identiteti;

iii) bëhen me dije sipas procedurave të sigurta.

3) Përveçse për të garantuar funksionimin e regjistruesit të fluturimit, imazhet e ekuipazhit të fluturimit ose kabinës së tij që regjistrohen nga regjistruesi i fluturimit nuk bëhen me dije ose përdoren nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është përcaktuar një procedurë në lidhje me trajtimin e këtyre regjistrimeve pamore;

ii) të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin paraprak;

iii) këto regjistrime pamore përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë teknike.

3a) Kur imazhet e kabinës së ekuipazhit të fluturimit që janë regjistruar nga një regjistrues fluturimi, inspektohen për të garantuar funksionalitetin e regjistruesit të fluturimit, atëherë:

i) ato imazhe nuk bëhen me dije ose përdoren për qëllime që nuk lidhen me funksionimin e regjistruesit të fluturimit;

ii) nëse ka gjasa që të jenë të dukshme pjesët e trupit të anëtarëve të ekuipazhit në imazhe, operatori duhet të garantojë privatësinë e atyre imazheve.

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 Çikagos, sipas amendimit të fundit që theksohen nga Instruksionet Teknike për Transportin e Sigurt të Mallrave të Rrezikshme me anë të Ajrit (ICAO Doc. 9284-AN/905), përfshirë dokumentet e bashkëlidhura të saj, shtesat dhe çdo korrigjime të gabimeve të tjera.

b) Mallrat e rrezikshme duhet të transportohen vetëm nga një operator i aprovuar në përputhje me aneksin V (Part-SPA), nënpjesa G, të kësaj rregulloreje, përveçse kur:

1) ato nuk janë subjekt i instruksioneve teknike në përputhje me pjesën 1 të këtyre instruksioneve;

2) janë kryer nga specialistët kryesorë 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 gatishmërinë e tyre në kohë për qëllime operuese, edhe nëse janë apo jo artikuj dhe substanca të tilla që nevojiten të mbahen ose kanë qëllim përdorimi 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 pa dashje.

d) Operatori duhet të sigurojë personelin me informacionin e nevojshëm për t'u dhënë atyre mundësinë të zbatojnë me rigorozitet detyrat e tyre, siç kërkohet nga instruksionet teknike.

e) Operatori duhet që, në përputhje me instruksionet teknike, të raportojë pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe autoriteti i duhur i shtetit të cilit i takon gjetja (ndodhja), në rastin e:

1) çdo aksident ose incident me mallrat e rrezikshme;

2) një gjetje për mallrat e rrezikshme, e kryer nga specialistët kryesorë 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 njoftimi i dhënies së informacionit rreth transportit të mallrave të rrezikshme është bërë e 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 siguruara kur nuk janë në përdorim.

b) Specialisti kryesor që është duke u marrë me armët duhet të bëjë kujdes për të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar rrezikimin e avionit dhe personave në bord ose në tokë.

SPO.GEN.165 Lejimi i hyrjes në kabinën e ekuipazhit të fluturimit

Piloti në komandë duhet të japë vendimin përfundimtar në lidhje me lejimin e hyrjes në kabinën e ekuipazhit të fluturimit dhe duhet të sigurojë, që:

a) Lejimi i 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 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.101 Kontrolli i altimetrit dhe setimi i parametrave

a) Operatori vendos procedurat për kontrollin e altimetrit përpara çdo nisjeje

b) Operatori vendos procedurat për setimin e parametrave altimetrike për të gjitha fazat e fluturimit, të cilat marrin parasysh procedurat e vendosura nga shteti i aerodromit ose shteti i hapësirës ajrore, nëse është e zbatueshme.

SPO.OP.105 Specifikimet e aerodromeve të izoluar – aeroplanët

Për zgjedhjen e aerodromeve alternative dhe politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit, operatori nuk duhet të marrë parasysh një aerodrom si një aerodrom të izoluar, përveç rasteve kur koha e fluturimit në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërt të lejuar nga moti është më shumë se::

a) për aeroplanët me motorë reciproke, 60 minuta; ose

b) për aeroplanët me motorë me turbina, 90 minuta.

SPO.OP.110 Minimumet e operimit të aerodromit – aeroplanët dhe helikopterët

a) Operatori duhet të përcaktojë minimumin operativ të aerodromit për çdo nisje, destinacion ose aerodrom alternativ që është planifikuar të përdoret për të siguruar shkëputjen e avionit nga toka dhe pengesat dhe për të zbutur rrezikun e humbjes së referencave vizuale gjatë segmentit vizual të fluturimit të operacioneve të afrimit me instrumente.

b) Metoda e përdorur për të përcaktuar minimumin operativ të aerodromit duhet të marrë parasysh të gjithë elementët e mëposhtëm:

1) llojin, performancën dhe karakteristikat e trajtimit të avionit;

2) pajisjet e disponueshme në avion me qëllim lundrimin, përvetësimin e referencave vizuale dhe/ose kontrollin e trajektores së fluturimit gjatë ngritjes, afrimit, uljes dhe afrimit të humbur;

3) çdo kusht ose kufizim të parashikuar në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

4) dimensionet dhe karakteristikat e pistave/zonave të afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO) që mund të zgjidhen për përdorim;

5) përshtatshmërinë dhe performancën e mjeteve dhe infrastrukturës së disponueshme vizuale dhe jovizuale;

6) lartësinë e pastrimit të pengesave (OCA/H) për procedurat e afrimit me instrument (IAP);

7) pengesat në zonat e ngritjes dhe marzhet e nevojshëm të pastrimit;

8) çdo karakteristikë jostandarde e aerodromit, IAP ose mjedisi lokal;

9) përbërjen e ekuipazhit të fluturimit, kompetencën dhe përvojën e tyre;

10) IAP;

11) karakteristikat e aerodromit dhe shërbimet e disponueshme të lundrimit ajror (ANS);

12) çdo minimum që mund të shpallet nga shteti i aerodromit;

13) kushtet e përshkruara në çdo miratim specifik për operimet me shikueshmëri të ulët (LVO) ose operacione me kredite operative; dhe

14) përvojën përkatëse operative të operatorit.

c) Operatori duhet të specifikojë një metodë për përcaktimin e minimumeve operative të aerodromit në manualin e operimeve.

SPO.OP.112 Minimumet operative të aerodromit – operimet qarkulluese me aeroplanë

a) Lartësia minimale e zbritjes MDH për një operim afrimi me qarkullim me aeroplanë nuk duhet të jetë më i ulët se maksimalja, e:

1) OCH të publikuar për operimet me qarkullim për kategorinë e aeroplanëve;

2) lartësisë minimale të veprimeve qarkulluese të nxjerrë nga tabela 1; ose

3) lartësia vendimtare DH/MDH e IAP paraardhëse.

b) Shikueshmëria minimale për një operim afrimi qarkullues me aeroplanë duhet të jetë më e larta nga:

1) shikueshmëria e qarkullimit për kategorinë e aeroplanit, nëse publikohet; ose

2) shikueshmëria minimale që rrjedh nga tabela 1.

Tabela 1. MDH-ja dhe shikueshmëria minimale për qarkullimet për kategori aeroplanësh

	Kategoria e aeroplanit			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimal (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Minimumet e operimit të aerodromit – operimet me rrotullim majtas-djathtas me helikopterët në breg (kontinent)

MDH-ja për operimet me rregullim drejtimi majtas-djathtas me helikopterët në breg (kontinent) nuk duhet të jetë më e ulët se 250 ft dhe distanca e shikimit horizontal jo më pak se 800 m.

SPO.OP.115 Procedurat e largimit dhe të afrimit – aeroplanët 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-n.

c) Piloti në komandë mund të devijojë nga rrugëkalimi i largimit të publikuar, rrugëkalimi i mbërritjes ose procedurës së afrimit:

1) kur, mund të shikohen të dhënat dhe kriteri i lartësisë së pengesave (në tokë) dhe të merren në konsideratë konditat e operimit dhe çdo leje e ATC-së për të është zbatuar; ose

2) kur jepet drejtimi (zakonisht shigjeta për në aerodrom) nga njësia e ATC-së.

c) Në rastin e operimeve me avionë kompleksë 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 performance – aeroplanët dhe helikopterët

Operatori duhet të sigurojë që, kur PBN-ja kërkohet për rrugëkalimin (*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 teknike të ketë prioritet ndaj zvogëlimit të 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 vendosë lartësitë minimale të fluturimit për çdo fluturim bazuar në këtë metodë. Lartësitë minimale të fluturimit nuk duhet të jenë më të ulëta se sa ato të publikuara nga shteti mbi të cilin fluturohet.

SPO.OP.130 Skema e karburantit/energjisë – aeroplanë dhe helikopterë

a) Operatori duhet të përcaktojë, zbatojë dhe mirëmbajë një skemë të karburantit/energjisë që përfshin:

1) një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit; dhe

2) një politikë të menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.

b) Skema e karburantit/energjisë duhet:

1) të jetë e përshtatshme për llojin(et) e operimit të kryer; dhe

2) të korrespondojë me aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e tij.

SPO.OP.131 Skema e karburantit/energjisë – planifikimi i karburantit/energjisë dhe politika e riplanifikimit gjatë fluturimit – aeroplanët dhe helikopterët

a) Si pjesë e skemës së karburantit/energjisë, operatori duhet të përcaktojë një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që avioni të mbartë një sasi të mjaftueshme karburanti/energjie të përdorshme për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar devijimet nga operacioni i planifikuar.

b) Operatori duhet të sigurojë që planifikimi i karburantit/energjisë së fluturimeve të bazohet në të paktën elementët e mëposhtëm:

1) procedurat e përfshira në manualin e operimeve si dhe:

i) të dhënat aktuale specifike të aeroplanit që janë përftuar nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë ose të padisponueshme;

ii) të dhënat e siguruara nga prodhuesi i avionit; dhe

2) kushtet e funksionimit në të cilat do të kryhet fluturimi duke përfshirë:

i) të dhënat në lidhje me konsumin e karburantit/energjisë së avionit;

ii) masat e parashikuara;

iii) kushtet e parashikuara meteorologjike;

iv) efektet që lindin nga mirëmbajtja e shtyrë e makinerive ose devijimeve të konfigurimit; dhe

v) vonesat e parashikuara.

c) Për aeroplanët, operatori duhet të sigurojë që para fluturimit llogaritja e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim të përfshijë:

1) karburantin/energjinë që nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;

2) karburanti/energjia e udhëtimit që duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mundësuar aeroplanin të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimit, deri në ulje në aerodromin e destinacionit;

3) karburanti/energjia kontigjenteqë duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për

të kompensuar faktorët e paparashikuar;

4) karburant/energji e destinacionit alternativ:

i) duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të fluturuar nga aerodromi i destinacionit në aerodromin alternativ të destinacionit, kur një fluturim kryhet me të paktën një aerodrom alternativ destinacioni; ose

ii) duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mbajtur në funksion aeroplanin në aerodromin e destinacionit për të kompensuar mungesën e një aerodromi alternativ destinacioni kur një fluturim kryhet pa një aerodrom alternativ destinacioni;

5) karburant/energji rezervë përfundimtare që do të ruhet për të siguruar një ulje të sigurt; operatori duhet të marrë parasysh të gjitha sa vijon, dhe sipas radhës së mëposhtme të përparësisë, për të përcaktuar sasinë e karburantit/energjisë rezervë përfundimtare:

i) vështirësia e rrezikut për personat ose pronës që mund të rezultojë nga një ulje emergjente pas mbarimit të karburantit/energjisë;

ii) gjasat e rrethanave të papritura që karburantit/energjisë rezervë përfundimtare mund të mos ruhet më.

6) karburanti/energji shtesë, nëse kërkohet nga lloji i operimit; duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë për t'i mundësuar aeroplanit të kryejë një ulje të sigurt në një aerodrom alternativ me karburant/energji gjatë rrugës (skenari kritik i aerodromit të karburantit/energjisë) në rast të mosfunksionimit të motorit ose humbjes së presionit, cilado që kërkon sasinë më të madhe të karburantit/energjisë, bazuar në supozimin se një mosfunksionim i tillë ndodh në pikën më kritike përgjatë rrugës; ky karburant/energji shtesë kërkohet vetëm nëse sasia minimale e karburantit/energjisë që llogaritet sipas pikave (c) (2) deri në (c) (5) nuk është e mjaftueshme për një rast të tillë;

7) karburant/energji shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

8) karburant/energji opsionale, nëse kërkohet nga piloti në komandë.

d) Për helikopterët, operatori duhet të sigurojë që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që kërkohet për një fluturim të përfshijë të gjitha si në vijim:

1) karburantin/energjinë për të fluturuar drejt aerodromit ose në vendin e operimit të uljes së synuar;

2) nëse kërkohet një alternativë destinacioni, karburantin/energjinë alternative të destinacionit, e cila është sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të realizuar një afrim të paarritshëm në aerodromin ose vendin e operimit të uljes së synuar, dhe më pas, për të fluturuar në alternativën e destinacionit të specifikuar, afrimi dhe zbritja; dhe

3) karburantin/energjinë rezervë përfundimtare që ruhet për të siguruar një ulje të sigurt; operatori duhet të marrë parasysh të gjitha sa vijon, dhe sipas radhës së mëposhtme të përparësisë, për të përcaktuar sasinë e karburantit/energjisë rezervë përfundimtare:

i) vështirësinë e rrezikut për personat ose pronës që mund të rezultojë nga një ulje emergjente pas mbarimit të karburantit/energjisë; dhe

ii) gjasat e rrethanave të papritura që karburantit/energjisë rezervë përfundimtare mund të mos ruhet më.

4) karburantin/energjinë shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

5) karburantin/energjinë opsionale, nëse kërkohet nga piloti në detyrë.

e) Operatori duhet të sigurojë që nëse një fluturim duhet të vazhdojë në një aerodrom destinacioni tjetër nga ai i planifikuar fillimisht, procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së nevojshme të përdorshme janë të disponueshme dhe janë në

përputhje me pikat (c) (2) deri (c)(7) për aeroplanët dhe pika (d) për helikopterët.

(f) Piloti në komandë duhet të fillojë ose vazhdojë një fluturim vetëm në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, kur është i sigurt se avioni transporton të paktën sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë dhe vajit të përdorshëm për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin.

SPO.OP.135 Udhëzimet e sigurisë teknike

a) Operatori duhet sigurojë që para ngritjes, specialistëve kryesorë u janë dhënë udhëzime në:

1) pajisjet e emergjencës dhe procedurat;

2) procedurat operuese 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 duhet të konstatojë me çdo mjet të arsyeshëm në dispozicion që mjetet e bazuara në hapësirë, pajisjet e tokës dhe/ose ujit, duke përfshirë mjetet komunikuese dhe të 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) Përpara fillimit të një fluturimi, piloti në komandë duhet të njihet me të gjithë informacionin e disponueshëm meteorologjik të përshtatshëm për fluturimin e synuar. Përgatitja për një fluturim larg nga rrethinat e vendit të nisjes dhe për çdo fluturim sipas IFR, duhet të përfshijë:

(1) një studim të raporteve dhe parashikimeve aktuale meteorologjike në dispozicion; dhe

(2) planifikimin e veprimeve alternative për të përballuar rastet kur fluturimi nuk mund të kryhet siç ishte planifikuar, për shkak të kushteve meteorologjike.

SPO.OP.143 Minimumet e planifikimit të aerodromeve alternative të destinacionit – aeroplanët

Një aerodrom nuk duhet të specifikohet si aerodrom alternativ i destinacionit, përveç rasteve kur informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër,

a) për një aerodrom alternativ me një operim afrimi me instrumente të disponueshëm me DH më pak se 250 ft;

1) një lartësi tavan prej të paktën 200 ft mbi DH ose MDH lidhur me operimin e afrimit me instrument; dhe

2) një shikueshmëri të paktën më të lartë se1 500 m dhe 800 m mbi minimumin operativ RVR/VIS të afrimit me instrument; ose

b) për një aerodrom alternativ me një operim afrimi me instrumente me DH ose MDH 250 ft ose më shumë,

1) një lartësi tavan prej të paktën 400 ft mbi DH ose MDH lidhur me operimin e afrimit me instrumente; dhe

2) një shikueshmëri nga të paktën 3 000 m; ose

c) për një aerodrom alternativ pa procedurë afrimi me instrument,

1) një lartësi tavan prej të paktën 2 000 ft dhe lartësia minimale e sigurt IFR; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 5 000 m.

SPO.OP.144 Minimumet e planifikimit të aerodromit alternativ të destinacionit – helikopterët

Operatori duhet të zgjedhë vetëm një aerodrom si aerodrom alternativ destinacioni, nëse informacioni aktual meteorologjik i disponueshëm tregon, për periudhën nga 1 orë përpara deri në 1

orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër,

a) për një aerodrom alternativ me IAP:

1) një lartësi tavan prej të paktën 200 ft mbi DH ose MDH të lidhur me IAP; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 1 500 m gjatë ditës ose 3 000 m gjatë natës; ose

b) për një aerodrom alternativ pa IAP:

1) një lartësi tavan prej të paktën 2 000 ft ose lartësia minimale e sigurt IFR - cilado qoftë më e madhe; dhe

2) një shikueshmëri prej të paktën 1 500 m gjatë ditës ose 3 000 m gjatë natës.

SPO.OP.145 Ngritja për në aerodromet alternative – aeroplanët kompleksë, me fuqi motorike

a) Për fluturimet IFR, piloti në komandë duhet të specifikojë të paktën një aerodrom alternativ për ngritjen e lejuar nga kushtet e motit në planin e fluturimit nëse kushtet meteorologjike në aerodromin e nisjes janë në ose nën minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit ose nëse nuk do të ishte i mundur kthimi në aerodromin e nisjes për arsye të tjera.

b) Ngritja nga aerodromi alternativ, duhet të jetë brenda distancës nga aerodromi i largimit si më poshtë:

1) për aeroplanët që kanë dy motorë, jo më shumë se një distancë e barabartë 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 aeroplanët që kanë tre ose më shumë motorë, jo më shumë se një distancë të një kohe fluturimi prej 2 orësh me një motor të fikur (OEI) shpejtësi (në fluturim horizontal), sipas AFM-së në të njëjtat kushte standarde të ajrit.

c) Për zgjedhjen e një aerodromi 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 – aeroplanët

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 orë 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 i uljes së synuar është caktuar si një aerodrom i izoluar dhe:

1) një procedurë afrimi me instrumente përshkruhet për aerodromin e uljes së synuar; dhe

2) Informacioni i disponueshëm rreth kushteve meteorologjike aktuale tregon se të dyja kushtet e mëposhtme meteorologjike do të ekzistojnë nga 2 orë para deri në 2 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 2 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado qoftë periudha më e shkurtër:

i) një bazë reje prej të paktën 300 m (1 000 ft) mbi minimumin lidhur me procedurën e afrimit me instrumente;

ii) shikueshmëri prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë se minimumi lidhur 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 aktual 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

SPO.OP.152 Aerodromet e destinacionit – o perimet e afrimit me instrumente

Piloti në komandë do të sigurojë që mjetet e mjaftueshme janë në dispozicion për të naviguar dhe për t'u ulur në aerodromin e destinuar ose në cilindo aerodrom alternativ në rast të humbjes së kapacitetit të operimit për afrimin e synuar dhe uljes.

SPO.OP.155 Rifurnizimi me karburant gjatë hipjes së personave në bord ose zbritja (e tyre)

a) Avioni nuk duhet të rifurnizohet me karburant benzol aviacioni (AVGAS) ose përzierës karburanti (30% Jet 1 + 70% benzol për rajone të ftohta) ose përzierje e llojeve të karburantit, kur hipin ose zbresin persona nga bordi.

b) Për të gjitha llojet e tjera të karburantit/energjisë, merren masat e nevojshme paraprake dhe avioni drejtohet siç duhet nga personel i kualifikuar i gatshëm për të nisur dhe drejtuar një evakuim të avionit me mjetet më praktike dhe më të shpejta të disponueshme.

SPO.OP.157 Furnizim me karburant gjatë funksionimit të motorëve dhe/ose helikave-helikopterë

a) Furnizimi me karburant gjatë funksionimit të motorëve dhe/ose helikave që rrotullohen duhet të kryhet vetëm:

1) pa specialistë të detyrave duke hipur dhe zbritur;

2) nëse operatori i aerodromit ose vendit operativ lejon operime të tilla;

3) në përputhje me çdo procedurë dhe kufizim specifik në manualin e fluturimit të avionit (AFM);

4) me llojet e karburantit JET A ose JET A-1; dhe

5) në prani të objekteve ose pajisjeve të përshtatshme të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit (RFF).

b) Operatori duhet të vlerësojë rreziqet që lidhen me karburantin për motorët dhe/ose helikat që janë në funksionim.

c) Operatori duhet të përcaktojë procedurat e duhura që duhen ndjekur nga i gjithë personeli i përfshirë, si anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrave dhe personelin e operimeve tokësore.

d) Operatori duhet të sigurojë që anëtarët e ekuipazhit të tij, personeli i operimeve tokësore, si dhe çdo specialist i detyrave i përfshirë në procedura, të jenë të trajnuar siç duhet.

e) Operatori duhet të sigurojëqë procedura e furnizimit me karburant të helikopterit me motorët dhe/ose helikat në funksionim janë të specifikuara në manualin e operimit.

SPO.OP.160 Përdorimi i kufjeve

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e ekuipazhit të fluturimit duhet të vendosë kufje me mikrofon të zgjatur ose ekuivalent dhe ta përdorë atë si mjet

primar për të komunikuar me ATS dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit dhe specialistët e detyrës.

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 vazhdojë një fluturim VFR vetëm nëse informacioni më i fundit meteorologjik i disponueshëm tregon se kushtet meteorologjike përgjatë itinerarit dhe në destinacionin e synuar në kohën e parashikuar të përdorimit janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ VFR.

b) Piloti në komandë duhet të fillojë ose vazhdojë një fluturim IFR drejt aerodromit të destinacionit të planifikuar vetëm nëse informacioni më i fundit meteorologjik i disponueshëm tregon se, në kohën e pritshme të mbërritjes, kushtet meteorologjike në destinacion, ose të paktën në një aerodrom alternativ destinacioni, janë në ose mbi minimumin e zbatueshëm operativ të aerodromit.

c) N.q.s. fluturimi përmban segmentet e VFR-së dhe IFR-së, 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 performancë ose në kontrollin e avionit, përveç kur lejohet në AFM.

b) Në rastin e operimit me avionë kompleksë me fuqi motorike, operatori duhet të vendosë vazhdimin e procedurave, kur pastrohet akulli në tokë ose kundër ngrirjes që kanë lidhje me inspektimet e avionit, janë të nevojshme për të lejuar operime 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 i pajisur të përballet me kondita të tilla siç referohet në shtojcën V, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

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 vonesë, me ndryshim të lartësisë dhe të drejtimit të rrugëkalimit dhe, nëse është e nevojshme, me deklarimin e një emergjence tek ATC-ja.

c) Në rastin e operimeve me avionë kompleksë me fuqi motorike, operatori duhet të vendosë procedura për fluturime në kushtet e pritshme akullimi ose në kushte aktuale akullimi.

SPO.OP.180 Kushtet e ngritjes – aeroplanët dhe helikopterët

Para fillimit të ngritjes, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se:

a) kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një ngritje dhe nisje të sigurt; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

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 specialistët e detyrave kryesore, nuk duhet të simulojë:

a) situata që kërkojnë aplikime të procedurave jonormale ose emergjente; ose

b) fluturim në kondita meteorologjike me instrumente (IMC).

SPO.OP.190 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit

a) Operatori i avionëve me motorë kompleksë duhet të përcaktojë procedura për të siguruar që janë kryer kontrollet e karburantit/energjisë gjatë fluturimit dhe menaxhimi i karburantit/energjisë.

b) Piloti në komandë duhet të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia që kërkohet për të vazhduar në një aerodrom ose vend operimi ku mund të bëhet një ulje e sigurt.

c) Piloti në komandë duhet të lajmërojë kontrollin e trafikut ajror (ATC) për një gjendje "karburanti/energji minimale" duke deklaruar "KARBURANT MINIMAL" kur piloti në komandë:

1) vendos të ulet në një aerodrom ose lokacion specifik; dhe

2) ka llogaritur se çdo ndryshim në lejen (*Clearance*) ekzistuese në atë aerodrom, vend operimi, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojë në ulje me karburant/energji rezervë përfundimtare më pak nga sa është planifikuar.

d) Piloti në komandë duhet të deklarojë një situatë "emergjente karburanti/energjie" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energjia e përdorshme që vlerësohet të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ose vendin ku mund të bëhet një ulje e sigurt është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.

SPO.OP.195 Përdorimi i oksigjenit shtesë

Operatori duhet të sigurojë që specialisti kryesor dhe anëtaret 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.

a) Pavarësisht nga (a) dhe me përjashtim të operimeve me parashutë, lëvizjet e shkurtra të ndryshimit të lartësisë për 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 dhe, në vijim që:

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 kufizim të kohës për përfundimin e detyrës së specializuar;

2) fluturimi nuk është kryer mbi 16 000 ft;

3) udhëzimet e sigurisë teknike, në përputhje me SPO.OP.135, përfshijnë informacionin e duhur për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistë kryesore për efektet e urisë oksigjenike (mungesa e oksigjenit);

4) SOPs për operimin në fjalë reflektohet te (1), (2) dhe (3);

5) eksperienca e mëparshme e operatorit në kryerjen e operimeve mbi 13 000 ft, pa përdorur oksigjenin shtesë;

6) eksperienca individuale e anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve kryesorë dhe përshtatja e tyre psikologjike në lartësitë e mëdha; dhe

7) lartësia (sheshi mbi nivelin e detit) e bazës ku është vendosur operatori ose nga ku po kryhen operimet.

SPO.OP.200 Zbulimi i afërsisë me tokën

a) Kur zbulohet afërsia me tokën nga anëtarët e ekuipazhit ose nga sistemi operues i paralajmërimit të afërsisë me tokën, piloti që fluturon duhet të marrë veprime të menjëhershme korrigjuese, me qëllim që të vendosen kushtet e sigurta të fluturimit.

b) Sistemi paralajmërues i afërsisë me tokën mund të jetë stakuar gjatë detyrave të specializuara, të cilat për natyrën e tyre kërkojnë që avioni të operohet brenda një distance nga toka, më e ulët se ajo 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 operuese dhe programe stërvitore, kur ACAS të instalohet dhe të përdoret në mënyrë që ekuipazhi i fluturimit të trajnohet në mënyrë të përshtatshme për të shmangur përplasjet 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 kërkohet që avioni të operojë brenda distancës nga njëri-tjetri, më e vogël se ajo që mund të sinjalizojë ACAS.

SPO.OP.210 Kushtet e afrimit dhe uljes – aeroplanët dhe helikopterët

Përpara se të fillojë një operim afrimi, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se:

a) kushtet meteorologjike në aerodrom ose në vendin operativ dhe gjendja e pistës/FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojnë një afrim, ulje ose ringritje të sigurt, duke marrë parasysh informacionin e performancës që gjendet në manualin e operimeve; dhe

b) minimumet e zgjedhura operative të aerodromit janë në përputhje me sa më poshtë:

1) pajisjet operative tokësore;

2) sistemet operative të avionëve;

3) performancën e avionit;

4) kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit.

SPO.OP.211 Kushtet e afrimit dhe uljes – helikopterë

Përpara se të fillojë një afrim në tokë, piloti në komandë duhet të jetë i bindur se, sipas informacionit të disponueshëm, moti në aerodrom ose në vendin e operimit dhe gjendja e zonës së afrimit final dhe e ngritjes (FATO) që synohet të përdoret nuk do të parandalojë një afrim, ulje ose afrim për kalim të sigurt në rreth të dytë.

SPO.OP.215 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit

a) Për aeroplanët, nëse shikueshmëria e raportuar (VIS) ose RVR kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më e vogël se minimumi i zbatueshëm, atëherë një operacion afrimi me instrument nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën avioni është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në segmentin e afrimit përfundimtar (FAS) nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

b) Për helikopterët, nëse RVR e raportuar është më pak se 550 m dhe RVR kontrolluese për pistën që do të përdoret për ulje është më e vogël se minimumi i zbatueshëm, atëherë një operacion afrimi me instrument nuk duhet të vazhdohet:

1) përtej një pike në të cilën helikopteri është 1 000 ft mbi lartësinë e aerodromit; ose

2) në FAS nëse DH ose MDH është më i lartë se 1 000 ft.

c) Nëse referenca e nevojshme vizuale nuk është përcaktuar, do të realizohet afrimi i humbur në ose përpara DA/H ose MDA/H.

d) Nëse referenca vizuale e nevojshme nuk ruhet pas DA/H ose MDA/H, do të realizohet menjëherë një ringritje.

e) Pavarësisht nga pika (a), në rastin kur nuk raportohet asnjë RVR dhe VIS i raportuar është më i vogël, por shikueshmëria meteorologjike e konvertuar (CMV) është më e madhe se minimumi i zbatueshëm, atëherë afrimi me instrumente mund të vazhdohet drejt DA/H ose MDA/H.

f) Pavarësisht nga pikat (a) dhe (b), nëse nuk ka synim për ulje, afrimi me instrument mund të vazhdohet me DA/H ose MDA/H. Do të realizohet afrimi i humbur në ose përpara DA/H ose MDA/H.

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 që ekzistojnë dhe 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 nënpjesës E. SOP-ja duhet të jetë pjesë e manualit të operimit ose një dokument më vete. SOP-ja duhet rishikuar rregullisht dhe duhet përmirësuar, sipas rastit.

c) Operatori duhet të sigurojë që operimet e specializuara duhet të kryhen në përputhje me SOP-në.

SPO.OP.235 Operacionet EFVS 200

a) Një operator që synon të kryejë operime EFVS 200 me kredite operative dhe pa një miratim specifik duhet të sigurojë që:

1) avioni është i certifikuar për operimet e synuara;

2) do të përdoren vetëm pistat, FATO dhe IAP të përshtatshme për operacionet EFVS;

3) ekuipazhi i fluturimit është kompetent për të kryer operimin e synuar dhe se është krijuar një program trajnimi dhe kontrolli për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe personelin përkatës të përfshirë në përgatitjen për fluturim;

4) janë përcaktuar procedurat operative;

5) çdo informacion përkatës është i dokumentuar në listën e pajisjeve minimale (MEL);

6) çdo informacion përkatës është i dokumentuar në programin e mirëmbajtjes;

7) janë kryer vlerësime të sigurisë dhe përcaktohen treguesit e performancës për të monitoruar nivelin e sigurisë së operacionit; dhe

8) Minimumet operative të aerodromit marrin parasysh aftësinë e sistemit të përdorur.

b) Operatori nuk do të kryejë operime EFVS 200 kur kryen LVO.

c) Pavarësisht nga pika (a) (1), operatori mund të përdorë EVS që plotësojnë kriteret minimale për të kryer operacione EFVS200, me kusht që kjo të miratohet nga autoriteti kompetent.

NËNPJESA C.
PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET E OPERIMIT

SPO.POL.100 Kufizimet e operimit – të gjithë avionët

a) Gjatë çdo faze të operimit, pozicioni i ngarkesës, masës dhe qendrës së gravitetit (QG) të avionit duhet të përputhet me çdo kufizim të përcaktuar në manualin përkatës.

b) Tabelat, listat, emërtimi i instrumenteve ose kombinimi i tyre, që përmbajnë kufizimet e këtyre operimeve të përshkruar nga AFM-ja për prezantim vizual, duhet të jenë treguar në avion.

SPO.POL.105 Masa dhe balanca

a) Operatori duhet të sigurojë që masa dhe QG-ja e avionit të jenë vendosur me anë të peshimit aktual para hyrjes fillestare në shërbim të avionit. Efektet e grumbulluara nga modifikimet dhe riparimet në masë dhe balancë duhet të merren në konsideratë dhe dokumentohen siç duhet. Ky informacion duhet t'i vihet në dispozicion pilotit në komandë. Avioni do të ripeshohet në qoftë se efekti i modifikimeve në masën dhe balancën nuk dihen saktësisht.

b) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizate e miratuar e mirëmbajtjes.

SPO.POL.110 Sistemi i masës dhe i balancimit – operimet tregtare me avionët dhe helikopterët dhe operimet jotregtare me avionë kompleksë me fuqi motorike

a) Operatori duhet të përcaktojë një sistem të masës dhe balancës për të kontrolluar çdo fluturim ose seri fluturimesh si në vijim:

1) masa operative e avionit pa karburant dhe ngarkesë trafiku;

2) masa e ngarkesës së trafikut;

3) masa e karburantit/energjisë;

4) ngarkesa e avionit dhe shpërndarja e ngarkesës;

5) masa e ngritjes, masa e uljes dhe masa zero e karburantit/energjisë; dhe

6) pozicionet e qendrës së gravitetit CG të aplikueshme të avionit.

b) Ekuipazhi i fluturimit duhet të pajiset me një mjet për të përsëritur dhe verifikuar çdo llogaritje të masës dhe balancës bazuar në llogaritjet elektronike.

c) Operatori duhet të përcaktojë procedura për t'i mundësuar pilotit në komandë të përcaktojë masën e ngarkesës së karburantit/energjisë duke përdorur densitetin aktual ose, nëse nuk dihet, densitetin e llogaritur në përputhje me një metodë të specifikuar në manualin e operimit.

d) Piloti në komandë duhet të sigurojë që ngarkimi i:

1) 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, parimet dhe metodat e përdorura në ngarkim dhe në sistemin e masës dhe balancës, të cilat janë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikat (a) deri në (d). Ky sistem duhet të mbulojë të gjithë llojet e operimeve që mendohet se do të kryhen.

SPO.POL.115 Të dhënat e masës dhe të balancës dhe dokumentacioni – operimet tregtare me aeroplanët dhe helikopterët dhe operimet jotregtare me aeroplanët kompleksë me fuqi motorike

a) Operatori duhet të vendosë të dhënat e masës dhe balancës dhe të nxjerrë dokumentacionin e masës dhe balancës para çdo fluturimi ose serie fluturimesh, specifikimin e ngarkesës dhe shpërndarjen e saj, në mënyrë të tillë që kufizimet e masës dhe të 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-të korresponduese e avionit;

6) masa e karburantit/energjisë në ngritje dhe masa e karburantit/energjisë së udhëtimit;

7) masa e materialeve të konsumit përveç karburantit/energjisë, nëse është e aplikueshme;

8) komponentët e ngarkesës;

9) masa e ngritjes, masa e uljes dhe masa zero e karburantit/energjisë10) pozicionet e aplikueshme të CG-së së avionit; dhe

11) kufizimet e masës dhe vlerat e CG-së.

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 të balancës dhe dokumentacioni – lehtësirat

Pavarësisht nga SPO.POL.115(a)(5), pozicioni i CG-së mund të mos ketë nevojë që të jetë në dokumentacionin e masës dhe të balancës, n.q.s. shpërndarja e ngarkesës është në përputhje me tabelën e parallogaritur të balancës ose ajo të jetë e 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 diagrami (harta skica) dhe hartave të përdorura.

SPO.POL.125 Kufizimet e masës në ngritje – aeroplanët kompleksë me fuqi motorike

Operatori duhet të sigurojë, që:

a) Masa e aeroplanit 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 vazhdimit të fluturimit dhe shkarkimin 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) Përllogaritja e masës për kohën e pritshme të uljes në aerodrom ose në vendin e operimit të parashikimit të uljes dhe te 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 vendi operimi edhe n.q.s. është përdorur si një parametër përcaktues për masën maksimale të uljes dhe çdo kondite tjetër lokale atmosferike.

SPO.POL.130 Ngritja – aeroplanët 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 ose vazhdimin e ngritjes, ku një V1 është specifikuar në AFM; dhe

4) në një pistë të lagur ose të papastër, masa e ngritjes nuk duhet të tejkalojë atë të lejuar për ngritje në pistë të thatë nën të njëjtat kushte.

b) Përveç aeroplanëve të pajisur me motor turbo-helike dhe masa maksimale në ngritje është e barabartë ose më pak se 5700 kg, në rastin e fikjes së një motori gjatë ngritjes, piloti në komandë duhet të sigurojë që aeroplani 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 – aeroplanët kompleksë me fuqi motorike

Piloti në komandë duhet të sigurojë që në momentin kur një nga motorët bëhet jofunksional në çdo pikë përgjatë rrugëkalimit, një avion shumë motorësh 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 – aeroplanët 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 ulet dhe të ndalojë, ose aeroplani amfib 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 uljes, në rast se këto toleranca nuk janë programuar në të dhënat e performancës.

SPO.POL.145 Performanca dhe kriteri i operimit – aeroplanët

Kur një aeroplan 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 fikje kritike të motorit, operatori duhet të:

a) vendosë procedura operimi për minimizimin e pasojave gjatë fikjes së motorit;

b) vendosë një program trajnimi për anëtaret e ekuipazhit; dhe

c) sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë 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) janë 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 të:

1) vendosë procedura operimi për të minimizuar pasojat e fikjes së një motori;

2) vendosë një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit; dhe

3) siguron që të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë në bord janë instruktuar për procedurat që do të kryhen në rast të një ulje 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.
Aeroplanët

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) ndriçuesit portabëltë pavarur;

3) treguesi të i saktë i kohës;

4) mbajtësi i hartave të vogla (*Jeppesen*);

5) kutia të e ndihmës së parë;

6) pajisjet e shpëtimit dhe sinjalizimit;

7) spirancë detare dhe pajisjet për ankorim;

8) një PCDS të thjeshtë për përdorim nga specialisti i operimeve si pajisje lidhëse.

c) Instrumentet, pajisjet apo mjete ndihmëse që nuk kërkohen nga ky aneks (Pjesa-SPO) si dhe çdo pajisje tjetër që nuk kërkohet në këtë rregullore, por mbahet në avion, do të përmbushin kriteret e mëposhtme:

1) të dhënat e marra nga këta instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga anëtarët e ekuipazhit me qëllim përmbushjen e kërkesave të shtojcës II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 apo pikat SPO.IDE.A.215 dhe SPO.IDE.A.220 të këtij aneksi;

2) instrumentet, pajisjet apo mjetet ndihmëse nuk kanë asnjë ndikim mbi vlefshmërinë ajrore të avionit, edhe në raste avarie apo keqfunksionimi.

d) Instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë gati për operim dhe të arritshme nga vendi ku është ulur anëtari 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 që 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 çdo fluturim

Asnjë fluturim nuk do të kryhet kur instrumentet e aeroplanit, pjesët apo pajisjet e tij ose funksionet e nevojshme për fluturimin në fjalë janë jashtë funksionit apo mungojnë, përveç rasteve të mëposhtëm:

a) avioni operon me numrin minimal të kërkuar të pajisjeve (MEL);

b) për avionët kompleks me motor dhe avionët për operimet tregtare, kur operatori ka marrë miratimin nga autoriteti kompetent për ta fluturuar avionin brenda kufizimeve të listës minimale master të pajisjeve (MMEL) sipas pikës ORO.MLR.105(j) të aneksit III;

(b) avioni ka leje të fluturojë në pëputhje me kriteret e zbatuara të vlefshmërisë ajrore.

SPO.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezervë

Aeroplanët duhet të pajisen me siguresat elektrike rezervë, të kualitetit të kërkuar për mbrojtjen e plotë të qarkut, për zëvendësimin e atyre siguresave që lejohen të zëvendësohen në fluturim.

SPO.IDE.A.115 Dritat e operimit

Aeroplanët që operojnë gjatë natës duhet të jenë të pajisur, me:

a) sistem me drita për mënjanimin e përplasjes në ajër;

b) dritat e lundrimit/të pozicionit (në ajër);

c) një prozhektor për ulje;

d) ushqimin e ndriçimit nga sistemi elektrik i avionit për të dhënë dritën e duhur për të gjitha 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 gjitha pjesët e kabinës;

f) një ndriçues të pavarur për vendin e punës së çdo anëtari 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-së - instrumentet e fluturimit dhe të lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

a) Aeroplanët që operojnë sipas VFR-së ditën, duhet të pajisen me mjete matëse dhe treguese, si më poshtë.

1) drejtimin magnetik;

2) kohën në orë, në minuta dhe në sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) treguesin e shpejtësisë ajrore;

5) numrin M, kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termin e numrit M;

6) rrëshqitjen, për avionët kompleksë me fuqi motorike.

b) Aeroplanët 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 xhiroskopike nuk është e mjaftueshme.

c) Aeroplanët kompleksë me fuqi motorike që operojnë sipas VMC-së mbi ujë larg shikimit të bregut (kontinental) duhet të jenë përveç (a) dhe (b), të jenë pajisur me një mjet për parandalimin e mosfunksionimit të sistemit të treguesit të shpejtësisë ajrore, si rezultat i kondensimeve ose i akullimit.

d) Aeroplanët 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, aeroplanët duhet të pajisen me instrumente të veçanta (për çdo pilot) që tregojnë si më poshtë:

1) lartësia barometrike;

2) treguesin e shpejtësisë ajrore;

3) rrëshqitjen ose kthesat dhe rrëshqitjen, nëse është e aplikueshme;

4) aviohorizontin, 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-së – instrumentet e fluturimit dhe të lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

Aeroplanët që operojnë sipas IFR-së duhet të pajisen me:

a) pajisje për matjen dhe tregimin, si më poshtë, për:

1) drejtimin manjetik;

2) kohën në orë, në minuta dhe në sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) treguesin e shpejtësisë ajrore;

5) shpejtësisë vertikale;

6) rrotullimin dhe rrëshqitjen;

7) aviohorizontin;

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 së ushqimi i energjisë, për instrumentet xhiroskopike, nuk është i mjaftueshëm.

c) Kurdo që operimet kërkojnë dy pilotë, instrumente të veçanta më vete për pilotin e dytë:

1) lartësia barometrike;

2) treguesi i shpejtësisë ajrore;

3) shpejtësia vertikale;

4) kthesa dhe rrëshqitje;

5) aviohorizonti;

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) Aeroplanët kompleks me fuqi motorike kur operojnë sipas IFR, duhet që përveç (a), (b),(c) dhe (d) të pajisen me:

1) marrës alternativ të presionit statik;

2) mbajtëse skicash (hartash) në një pozicion që ato të lexohen lehtësisht dhe mund të ndriçohen për operime 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) pajisje emergjente e furnizimit me energji, i pavarur nga sistemi kryesor gjenerues elektrik, për funksionimin dhe ndriçimin e sistemit që tregon aviohorizonti për një periudhë minimale prej 30 minutash. Pajisja emergjente e furnizimit me energji do të funksionojë automatikisht pas avarisë së plotë të sistemit kryesor gjenerues elektrik dhe do të jepen tregues të qartë për instrumentin apo panelin e instrumenteve që treguesi i aviohorizontit është duke u operuar me energji për rastet e emergjencave.

SPO.IDE.A.126 Pajise shtesë për operime me një pilot sipas IFR-së

Aeroplanët kompleksë me fuqi motorike, që operojnë sipas IFR-së me një pilot, duhet të pajisen me një autopilot me mbajtjen të paktën të lartësisë dhe drejtimin e kursit magnetik.

SPO.IDE.A.130 Sistemi paralajmërues i afrimit të terrenit (TAWS)

a) Aeroplanët me turbinë, me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes (MCTOM) prej më shumë se 5 700 kg ose një MOPSC me më shumë se nëntë (pasagjerë), duhet të pajisen me një TAWS që plotëson kërkesat për:

1) klasa A, siç është specifikuar në një standard të pranueshëm, në rastin e aeroplanëve për të cilët fillimisht është lëshuar certifikata individuale e vlefshmërisë ajrore (CofA) pas 1 janarit 2011; ose

2) pajisjet e klasës B, siç është specifikuar në një standard të pranueshëm, në rastin e avionëve për të cilët fillimisht është lëshuar për herë të parë CofA individuale në ose para 1 janarit 2011.

b) Kur përdoren në operimet tregtare, aeroplanët me turbinë, për të cilat CofA individuale është lëshuar për herë të parë pas 1 janarit 2019 dhe që ka një MCTOM prej 5 700 kg ose më pak dhe një MOPSC-je prej gjashtë deri në nëntë (pasagjerë), duhet të pajiset me një TAW S që i plotëson kërkesat për pajisjet e klasës B, siç specifikohet në një standard të pranueshëm.

SPO.IDE.A.131 Sistemi i shmangies së përplasjes ajrore (ACAS II)

Vetëm nëse parashikohet ndryshe nga urdhri i ministrit nr. 124, datë 28.9.2015 "Për miratimin e rregullores për kërkesat e përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurave të operimit për shmangien e përplasjeve ajrore", apo përditësimeve të saj në fuqi, transpozim i rregullores (EU) nr. 1332/2011, dhe amendimeve të saj, aeroplanët me turbinë 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 – aeroplanët kompleksë 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 motit, mund të pritet se ekzistojnë përgjatë rrugëkalimit:

a) avionët me hermetizim;

b) avionët pa hermetizim me një peshë MCTOM-je më shumë se 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Pajise shtesë për operimet natën me kondita akullimi – aeroplanët kompleksë me fuqi motorike

a) Aeroplanët që pritet 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 vështirësojë kryerjen e detyrave nga anëtaret e ekuipazhit të fluturimit.

SPO.IDE.A.135 Sistemi i brendshëm telefonik i anëtarëve të ekuipazhit

Aeroplanët 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) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një CVR:

1) aeroplanët 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) aeroplanët me një MCTOM më shumë se 2 250 kg:

i) certifikuar me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh;

ii) pajisur me motor/a turbo-reaktive ose më shumë se një motor turbo-helike; dhe

iii) për të cilët një tip certifikatë 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 orëve 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 orëve paraprake në të gjitha rastet e tjera.

c) CVR-ja 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 zanor në kabinën e ekuipazhit fluturues, përfshirë, pa ndërprerje, sinjalet me zë të marrë nga çdo mikrofon të zgjatur dhe maskë oksigjeni në përdorim; dhe

4) sinjale me zë ose dëgjim për identifikimin e pajisjeve ndihmëse lundrimit të afrimit të vendosura në kufje ose në altoparlant.

d) CVR-ja 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 më në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Në shtesë të (d), në varësi të mundësisë të fuqisë elektrike, CVR-ja duhet të fillojë të regjistrojë sa më herët të jetë e mundur gjatë kontrolleve në kabinë (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-ja nuk del jashtë (gjatë aksidentit), ajo duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e vendndodhjes së saj nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një

kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja del (gjatë aksidentit), ajo duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së emergjencës.

SPO.IDE.A.145 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Aeroplanët me një MCTOM më shumë se 5 700 kg dhe për herë të parë u është lëshuar një certifikatë individuale CofA më ose pas 1 janarit 2016, duhet të pajiset me një FDR që përdor metodë digjitale të regjistrimit dhe mbajtjen e të dhënave, për të cilat, një metodë për leximin dhe për marrjen e këtyre të dhënave lehtësisht nga vendi i ruajtjes është e mundshme.

b) FDR-ja duhet të regjistrojë parametrat e kërkuar për përcaktimin e saktë 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 treguar tek ekuipazhi i fluturimit.

d) FDR-ja duhet të fillojë të regjistrojë të dhënat në mënyrë automatike, para se aeroplani të jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij dhe duhet të ndalojë automatikisht pasi aeroplani nuk është në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse FDR-ja nuk del jashtë (gjatë aksidentit), ajo duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e vendndodhjes e saj nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR-ja del (gjatë aksidentit), ajo duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së emergjencës.

SPO.IDE.A.146 Regjistruesi i fluturimit me peshë të lehtë

a) Aeroplanët me motor turbinë me MCTOM prej 2 250 kg ose më shumë dhe aeroplanët me MOPSC prej më shumë se 9 ndenjësesh pajisen me një regjistrues fluturimi nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

1) nuk janë brenda objektit të pikës SPO.IDE.A.145 (a);

2) përdoren për operime tregtare;

3) u është lëshuar fillimisht një CofA individuale nga data 5 shtator 2022.

b) Përmes të dhënave të fluturimit ose imazheve, regjistruesi i fluturimit regjistron informacione të mjaftueshme për të përcaktuar rrugën e fluturimit dhe shpejtësinë e avionit.

c) Regjistruesi i fluturimit është në gjendje të ruajë të dhënat e fluturimit dhe imazhet e regjistruara për të paktën 5 orët e fundit.

d) Regjistruesi i fluturimit fillon të regjistrojë automatikisht përpara se aeroplani të jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e tij dhe ndalon automatikisht regjistrimin pasi aeroplani nuk është më i aftë të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse regjistruesi i fluturimit regjistron imazhe ose audio nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, atëherë ofrohet një funksion i cili mund të operohet nga piloti në komandë që modifikon regjistrimet e imazheve dhe audiove të bëra përpara përdorimit të këtij funksioni, në mënyrë që ato regjistrime të mos aksesohen duke përdorur teknikat normale të riprodhimit ose kopjimit.

SPO.IDE.A.150 Regjistrimi i të dhënave lidhëse

a) Aeroplanëve që u është lëshuar për herë të parë certifikata individuale CofA më ose pas 1 janarit 2016 dhe kanë aftësinë të operojnë të dhënat lidhëse të komunikimit dhe u kërkohet të jenë të pajisur me një CVR, duhet të regjistrojnë në regjistrues, kur është e aplikueshme:

1) Mesazhet komunikuese të të dhënave lidhëse që kanë të bëjnë me komunikimet e ATS në drejtim të ose nga aeroplani, përfshirë mesazhet që zbatohen në 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 bazë të ndërtimit të sistemit, grafikët;

2) informacion që mundëson ndërthurjen të çdo lloj regjistrimi shoqërues që lidhet me të dhënat e lidhjeve të komunikimit dhe ruhen të veçuara nga avioni; dhe

3) informim në kohë dhe prioritet i të dhënave të lidhjes së mesazheve të komunikimit, duke marrë parasysh ndërtimin e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale 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) Regjistruesi 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 regjistruesi nuk del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar përcaktimin dhe gjetjen e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së emergjencës.

e) Kërkesat e aplikueshme nga fillimi dhe ndalimi logjik i regjistruesit 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 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinë (të pilotëve)

Përputhja me kërkesat e CVR-së dhe kërkesat e FDR-së mund të arrihen, me:

a) një regjistrues 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 regjistrues 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 ndenjëses dhe sistemet e shtrëngimit

Aeroplanët duhet të jenë pajisur me:

a) ndenjëse ose vendqëndrimi për çdo anëtar të ekuipazhit ose specialist kryesor në bord;

b) rrip sigurimi në çdo ndenjëse dhe pajisje shtrënguese për çdo vend qëndrimi;

c) për aeroplanë me motor, përveç atyre kompleksë, një rrip sigurie me sistemin e shtrëngimit sipër gjoksit në secilin vend të fluturimit, me një pikë lëshimi/hapje të vetëm për aeroplanët që për herë të parë kanë një CofA të lëshuar në ose pas 25 gushtit 2016;

d) për aeroplanë kompleksë me motor, një rrip sigurie me sistemin e shtrëngimit sipër gjoksit, duke përfshirë një pajisje që do të shtrëngojë automatikisht gjoksin e udhëtarit në rast të zvogëlimit të menjëhershëm të nxitimit:

1) në çdo vend pune ekuipazhit fluturues dhe në çdo ndenjëse anash ndenjëses së pilotit; dhe

2) në secilën ndenjëse të vëzhguesit të vendosur në kabinën e ekuipazhit të fluturimit;

e) Rripi i sigurimit me sistem shtrëngimi në pjesën e sipërme të gjoksit parashikuar në pikën (d) duhet të ketë::

1) një pikë të vetme zbërthimi;

2) në ndenjëset e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit dhe në çdo vend përkrah ndenjëses së pilotit, një nga sa vijon:

i) dy rripa sipër supeve dhe një rrip sigurie që mund të përdoren në mënyrë të pavarur; ose

ii) një rrip diagonal sipër supeve dhe një rrip sigurie që mund të përdoren në mënyrë të pavarur për aeroplanët e mëposhtëm:

A) aeroplanë me një MCTOM më pak se 5 700 kg dhe me një MOPSC me më pak se nëntë pasagjerë, që janë në përputhje me kushtet dinamike të uljes emergjente të përcaktuara në certifikatën e specifikimeve;

B) aeroplanë me një MCTOM më pak se 5 700 kg dhe me një MOPSC me më pak se nëntë pasagjerë, që nuk janë në përputhje me kushtet dinamike të uljes emergjente të përcaktuara në certifikatën e specifikimeve dhe që janë të pajisur për herë të parë me një CofA individuale të lëshuar para 25 gushtit 2016.

SPO.IDE.A.165 Kutia e ndihmës së shpejtë

a) Aeroplanët 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 jetë e përditësuar.

SPO.IDE.A.170 Oksigjen shtesë – aeroplanët e hermetizuar

a) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në lartësitë e fluturimit, për të cilën furnizimi me oksigjen është e kërkuar në përputhje me (b), duhet të pajisen me një aparat për ruajtjen e oksigjenit dhe aparat për shpërndarjen e sasisë së oksigjenit të kërkuar për furnizim.

b) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë mbi lartësitë e fluturimit në të cilën presioni i përket lartësisë së kabinave mbi 10 000 ft, duhet të thithin oksigjen të mjaftueshëm për furnizimin e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit dhe për specialistët kryesorë për të paktën:

1) për një periudhë dhe, në asnjë rast jo më pak se 10 minuta furnizim, kur lartësia sipas presionit të kabinës tejkalon 15 000 ft;

2) për çdo periudhë, në rastin e çhermetizimit 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 tjetër 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 aeroplanëve që operojnë në lartësinë sipas presionit mbi 25 000 ft, ose operojnë poshtë kësaj lartësie, por sipas kushteve që nuk do t'u lejonte atyre të kryejnë humbje lartësie në mënyrë të sigurt në një lartësi, sipas presionit në 13 000 ft brenda 4 minutave.

c) Aeroplanët 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 kompleksë me fuqi motorike, vendosjen e shpejtë të maskës (të dhënies së oksigjenit) për anëtarët e ekuipazhit fluturues.

SPO.IDE.A.175 Oksigjen shtesë – aeroplanët johermetikë

a) Aeroplanët johermetikë që operojnë në lartësitë e fluturimit ku furnizimi me oksigjen kërkohet në përputhje me (b), duhet të pajisen me një aparat për ruajtjen e oksigjenit dhe aparat për shpërndarjen e sasisë së oksigjenit të kërkuar për furnizim.

b) Aeroplanët 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 periudhe të lejuar të 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 oksigjeni, në përputhje me SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Zjarrfikëset e dorës

a) Aeroplanët, përveç avionëve ELA1, duhet të pajisen me të paktën një fikës zjarri:

1) në hapësirën e ekuipazhit të fluturimit; dhe

2) në secilën ndarje të kabinës që është e ndarë nga hapësira e ekuipazhit të fluturimit, vetëm nëse ndarja është lehtësisht e përdorshme për ekuipazhin e fluturimit.

b) Tipi dhe sasia e agjentit kimik shuarës për zjarrfikëset e kërkuara duhet të jetë i përshtatshëm për llojin e zjarrit, që ka të ngjarë 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.

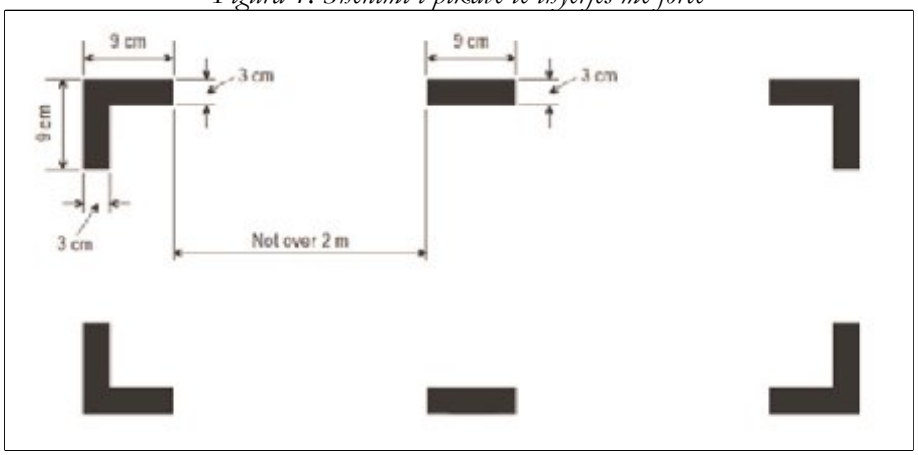
SPO.IDE.A.181 Sëpata thyerëse dhe leva (e hekurit)

Aeroplanët me një MCTOM e më shumë se 5 700 kg, duhet të jenë të pajisur me të paktën një sëpatë thyerëse ose levë hekuri të vendosura në kabinën e ekuipazhit të fluturimit.

SPO.IDE.A.185 Shënimi i pikave të hyrjes me thyerje (në rast emergjence)

N.q.s. sipërfaqja e trupit të aeroplanit e përshtatshme për të hyrë me thyerje (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 thyerjes me forcë



SPO.IDE.A.190 Transmetues i vendndodhjes së emergjencës (ELT)

a) Aeroplanët duhet të pajisen me:

1) një ELT i çdo lloji ose një mjet për përcaktimin e vendndodhjes së aeroplanëve që plotëson kërkesat e aneksit IV (pjesa CAT), CAT.GEN.MPA.210, të kësaj rregulloreje, kur është lëshuar për herë të parë një CofA individuale në ose para 1 korrikut 2008.

2) një ELT automatike ose një mjet për përcaktimin e vendndodhjes së aeroplanëve që plotëson kërkesat e aneksit IV (pjesa CAT), CAT.GEN.MPA.210, të kësaj rregulloreje, kur është lëshuar për herë të parë një CofA individuale pas 1 korrikut 2008.

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 pasagjerësh 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) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me jelek shpëtimi për çdo person në bord, i cili duhet të vishet ose vendosur 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) Aeroplanë për ulje në tokë me një motor, kur:

i) fluturojnë mbi ujë me distancë më larg 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) aeroplanë amfibë që operojnë mbi ujë; dhe

3) aeroplanë që operojnë në distancë larg tokës, ku është e mundur një ulje emergjente për një kohë më shumë se sa 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) Aeroplanët amfibë që operojnë mbi ujë duhet të pajisen, me:

1) një spirancë deti dhe pajisje të tjera të nevojshme për të bërë parkimin ose manovrimin e aeroplanit në ujë, në përshtatje me madhësinë e tij, peshës dhe karakteristikat e drejtimit (të tij në ujë); 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 aeroplani që operon në një distancë larg nga toka, ku koha e një uljeje emergjente është më e madhe se sa koha përkatëse prej 30 minutave me shpejtësi normale të fluturimit horizontal ose 50 NM, cilado që të jetë më pak, duhet të përcaktojë risqet e mbijetesës së pasagjerëve të aeroplanit, në rast të uljes së detyruar në ujë, të bazuar në atë se ai/ajo duhet të vendosë, për marrjen e:

1) pajisjeve për lëshimin e sinjaleve të rrezikut;

2) varka shpëtimi në sasi të mjaftueshme për të mbajtur të gjithë personat në bord, të vendosen në mënyrë të tillë dhe të gatshme për përdorimin e tyre në emergjence; dhe

3) pajisjet e shpëtimit të jetës, të kenë mjetet për ruajtjen e jetës, për një periudhë të gjatë në përshtatje me fluturimin që është duke u kryer.

SPO.IDE.A.200 Pajisjet e mbijetesës

a) Aeroplanët 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 shtesë mbijetese për rrugëkalimin që do të fluturohet, duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

b) Pajise mbijetese shtesë, specifikuar në (a)(3) nuk ka nevojë të merren, kur aeroplani:

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 (të fluturimit horizontal), për aeroplanët 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 (të fluturimit horizontal), për të gjithë aeroplanët e tjerë; ose

2) qëndron brenda një distance jo më larg se koha prej 90 minuta (fluturim), me shpejtësi konstante (fluturimi) nga rajoni i përshtatshëm për të kryer një ulje emergjente, për aeroplanët 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) Aeroplanët 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) Aeroplanët që operojnë sipas IFR ose natën duhet të pajisen me një buton transmetimi te doreza e drejtimit (komandimit të avionit) për çdo anëtar ekuipazhi të nevojshëm për fluturim.

SPO.IDE.A.215 Pajisjet e radiokomunikimit

a) Aeroplanët që operojnë sipas IFR-së ose natën, ose kur është e nevojshme nga kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore, duhet t'u vendosen pajisje radiokomunikimi, që, nën kushtet normale të transmetimit të radios, duhet të jenë në gjendje 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 kërkohet më shumë se një pajisje komunikimi, secila duhet të jetë e pavarur nga tjetra ose të tjerat, deri në atë shkallë sa që një prishje e ndonjërës nuk do të çojë në prishjen e tjetrës.

SPO.IDE.A.220 Pajisjet e lundrimit

a) Aeroplanët duhet të pajisen me pajisje lundrimi që t'u mundësojnë 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) Aeroplanët duhet të kenë pajisje lundrimi të mjaftueshme për të siguruar që, në rast se nuk punon njëra prej pjesëve të pajisjes në çdo faze të fluturimit, pajisjet ekzistuese duhet të lejojnë lundrim të sigurt, në përputhje me (a) ose një veprim i duhur i papritur për t'u kryer në mënyrë të sigurt.

c) Aeroplanët që operojnë në fluturime në të cilat është menduar për t'u ulur në IMC, duhet t'u vendosen pajisje të përshtatshme, të afta për ta 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.

e) Aeroplanët duhet të pajisen me pajisje survejimi/mbikëqyrjeje në përputhje me kriteret e zbatueshme për operimet ajrore.

SPO.IDE.A.225 Transponderi

Kur kërkohet nga hapësira ajrore në të cilën fluturohet, aeroplanët duhet të pajisen me një radar zbulimi sekondar (SSR) transponder, me të gjitha aftësitë e kërkuara.

SPO.IDE.A.230 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave

aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për të gjithë avionët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, operatori duhet t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave raste të të dhënave të gabuara, jokonsistente ose të munguara që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë rrezik për fluturimin.

Në raste të tilla, operatori do të informojë ekuipazhin e fluturimit dhe personelin tjetër të interesuar dhe do të sigurojë që të dhënat e prekura të mos përdoren.

Seksioni 2.
Helikopterët

SPO.IDE.H.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 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.

Njësitë më poshtë, kur kërkohet nga kjo nënpjesë, nuk kanë nevojë për miratim për pajisjet:

1) ndriçim portabël i pavarur;
2) tregues i saktë kohe;
3) kuti e ndihmës së parë;
4) pajisje shpëtimi dhe sinjalizimi;
5) spirancë detare dhe pajisje ankorimi;
6) pajisje për lidhjen e fëmijëve;
7) një PCDS të thjeshtë për t'u përdorur nga specialist i operimeve si pajisje lidhëse.';

c) Instrumentet, pajisjet dhe mjetet ndihmëse që nuk kërkohen nga ky aneks (Pjesa-SPO), si dhe çdo pajisje tjetër që nuk është kërkuar në këtë rregullore, por mbahet gjatë një fluturimi, do të përmbushin kriteret e mëposhtme:

1) të dhënat e marra nga këto instrumente, pajisje apo mjete ndihmëse nuk do të përdoren nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit me qëllim arritjen e pajtueshmërisë me shtojcën II të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 ose pikave SPO.IDE.H.215 dhe SPO.IDE.H.220 të këtij aneksi; dhe

2) instrumentet, pajisjet dhe mjetet ndihmëse nuk do të kenë ndikim mbi vlefshmërinë e helikopterit, edhe në raste avarie apo keqfunksionimi.

d) Instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë të gatshme për operim ose të arritshme nga vendi (i punës) ku anëtari i ekuipazhit të fluturimit është ulur dhe ka nevojë t'i përdorë ato.

e) Këto instrumente të përdorura 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 devijim 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 çdo fluturim

Asnjë fluturim nuk do të kryhet në rastet kur ndonjë prej instrumenteve të helikopterit, pjesëve apo

pajisjeve ose funksionet e kërkuara për fluturimin e synuar janë jashtë funksionit ose mungojnë, me përjashtim kur plotësohet ndonjë prej kushteve të mëposhtme:

a) helikopteri fluturon me numrin minimal të pajisjeve të listës (MEL);

b) për helikopterët kompleks me motorë dhe për çdo helikopter të përdorur për operimeacione tregtare, operatori miratohet nga autoriteti kompetent për të drejtuar helikopterin brenda kufizimeve të listës së pajisjeve minimale master (MMEL) në përputhje me pikën ORO.MLR.105 (j) të aneksit III;

c) helikopteri i nënshtrohet një lejeje për të fluturuar lëshuar në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore.

SPO.IDE.H.115 Dritat e operimit

Helikopterët që operojnë gjatë natës duhet të pajiset, me:

a) një sistem dritash për mënjanimin e përplasjes;

b) dritat e pozicionit/lundrimit (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 gjitha 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, konform me rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjes në det, n.q.s. helikopteri është amfib (qëndron në ujë).

SPO.IDE.H.120 Operimet sipas VFR-së – instrumentet e fluturimit dhe të lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

a) Helikopterët që operojnë sipas VFR-së ditën, duhet të pajisen me mjete të matjes dhe të tregimit, si më poshtë:

1) drejtimin magnetik;

2) kohën në orë, në minuta dhe në sekonda;

3) lartësia barometrike;

4) treguesin e shpejtësisë ajrore; dhe

5) rrëshqitjen.

b) Helikopterët që operojnë sipas VMC mbi ujë dhe në pa mundësi për të parë tokën ose nën VMC natën, në shtesë të (a), duhet të jenë të pajisur, me:

1) Mjete për të matur dhe për të treguar:

i) pozicionin në hapësirë;

ii) shpejtësinë 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 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 më 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 i akullimit.

d) Kurdo që dy pilotë kërkohen për operim, helikopterëve duhet t'u jenë dhënë pajisje të veçanta shtesë për të treguar:

1)) lartësia barometrike;

2) treguesin e shpejtësisë ajrore;
3) rrëshqitjen;
4) pozicionin në hapësirë, 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-së – instrumentet e fluturimit dhe të lundrimit dhe pajisjet shoqëruese

Helikopterët që operojnë sipas IFR-së duhet të pajisen, me:
a) mjet për matjen dhe për tregimin:
1) drejtimin magnetik;
2) kohën në orë, në minuta dhe në sekonda;
3) lartësinë barometrike;
4) treguesin e shpejtësisë ajrore;
5) shpejtësisë vertikale;
6) rrëshqitjen,;
7) pozicionin në hapësirë;
8) drejtimi i stabilizuar; dhe
9) treguesi i temperaturës së jashtme;
b) Mjet tregimi, kur ushqimi elektrik i instrumenteve xhiroskopike nuk është i mjaftueshëm.
c) Kurdo që kërkohen dy pilotë për operim, mjete shtesë të veçuara (për secilin) për të treguar:
1)) lartësia barometrike;
2) treguesin e shpejtësisë ajrore;
3) shpejtësinë vertikale;
4) rrëshqitjen;
5) pozicionin në hapësirë; dhe
6) drejtimin e 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 pozicionit në hapësirë, 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-së

Helikopterët që operojnë sipas IFR-së 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-së ose natën, duhet të pajisen me mjete 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 vështirësojë kryerjen e detyrës për anëtarët e ekuipazhit fluturues.

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 anëtaret 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-ja duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën të 2 orëve të mëparshme.

c) CVR-ja duhet të regjistrojë me një referencë të shkallës kohore:

1) komunikimet e zërit të transmetuara në dhënie ose në marrje në kabinën e ekuipazhit të fluturimit me radio;

2) komunikimet e zërit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit që përdorin sistemin e brendshëm telefonik dhe sistemin e adresimit të publikut, n.q.s. është instaluar;

3) ambienti zanor në kabinë, përfshirë, pa ndërprerje, sinjalet me zë, të marra nga çdo mikrofon i ekuipazhit; dhe

4) zëra ose sinjalet zanore, që identifikojnë pajisjet tokësore të lundrimit ose të afrimit, të vendosura në kufje ose altoparlant.

d) CVR-ja 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 energjisë 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 del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e gjetjes e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR-ja del (gjatë aksidentit), ajo duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së 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 digjitale 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 mesatar ruajtjeje.

b) FDR-ja 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 orët e 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-ja 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 në gjendje të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse FDR-ja nuk del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e gjetjes e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë

minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR-ja del (gjatë aksidentit), ajo duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së emergjencës.

SPO.IDE.H.146 Regjistruesi i fluturimit me peshë të lehtë

a) Helikopterët me motor turbinë me MCTOM prej 2 250 kg ose më shumë duhet të pajisen me regjistrues fluturimi nëse janë plotësuar të gjitha kushtet e mëposhtme:

1) nuk janë brenda objektit të pikës SPO.IDE.H.145(a);

2) përdoren për operime tregtare;

3) u është lëshuar fillimisht një CofA individuale nga data 5 shtator 2022.

b) Përmes të dhënave të fluturimit ose imazheve, regjistruesi i fluturimit regjistron informacione të mjaftueshme për të përcaktuar rrugën e fluturimit dhe shpejtësinë e avionit.

c) Regjistruesi i fluturimit është në gjendje të ruajë të dhënat e fluturimit dhe imazhet e regjistruara për të paktën 5 orët e fundit.

d) Regjistruesi i fluturimit fillon të regjistrojë automatikisht përpara se helikopteri të jetë i aftë të lëvizë me fuqinë e tij dhe ndalon automatikisht regjistrimin pasi helikopteri nuk është më i aftë të lëvizë me fuqinë e tij.

e) Nëse regjistruesi i fluturimit regjistron imazhe ose audio nga kabina e ekuipazhit të fluturimit, atëherë ofrohet një funksion i cili mund të operohet nga piloti në komandë që modifikon regjistrimet e imazheve dhe audiove të bëra përpara përdorimit të këtij funksioni, në mënyrë që ato regjistrime të mos aksesohen duke përdorur teknikat normale të riprodhimit ose kopjimit

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 regjistrojë në një regjistrues, ku është e aplikueshme:

1) mesazhe komunikimi të të dhënave lidhëse që kanë të bëjnë me komunikimet e ATS për te ose nga helikopteri, përfshirë mesazhe që zbatohen në aplikimet e mëposhtme:

i) të dhënat fillestare të lidhjes;

ii) komunikimin kontrollor-pilot;

iii) adresimi i zbulimit;

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 të ndërtimit të sistemit, të dhënat e kontrollit të operimit të avionit; dhe

vii) për aq sa është e praktikueshme, sipas të dhënave të ndërtimit të sistemit, grafikët;

2) informacioni që jep mundësinë e përputhjes së çdo regjistrimi shoqërues që ka të bëjë me të dhënat komunikuese lidhëse dhe të ruajtur veçmas nga ato të helikopterit; dhe

3) informacioni të jetë në kohë dhe sipas prioritetit të të dhënave lidhëse të mesazheve të komunikimit, duke marrë parasysh ndërtimin e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale të regjistrimit dhe të ruajtjen e të dhënave dhe të 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) Nëse regjistruesi nuk del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në përcaktimin e gjetjes e tij nën ujë. Jo më vonë se 1 janari 2020, kjo pajisje duhet të ketë një kohë minimale të transmetimit nënujor prej 90 ditësh. Nëse regjistruesi del (gjatë aksidentit), ai duhet të ketë një transmetues automatik të vendndodhjes së emergjencës.

e) 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-së dhe të FDR-së 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 sistemet e 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 (te ulur) në rast të një zvogëlimi të menjëhershëm (të nxitimit), për çdo ndenjëse të anëtarit të ekuipazhit të fluturimit.

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 jetë e përditësuar

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, në përputhje me (b), duhet të pajisen me dhomë ruajtjeje 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 mbaje oksigjen të mjaftueshëm për frymëmarrje dhe furnizim:

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 Zjarrfikësët e dorës

a) Helikopterët, përveç helikopterëve ELA2, duhet të pajisen me të paktën një zjarrfikës dore:

1) në kabinën e ekuipazhit fluturues; dhe

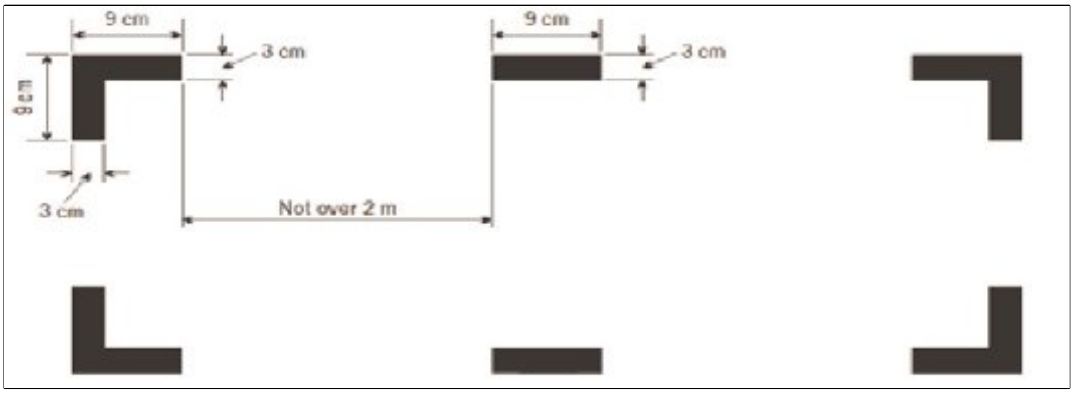
2) në çdo hapësirë kabinë që është e ndarë nga hapësira e kabinës së ekuipazhit të fluturimit, përveç rasteve kur hapësira (e kabinës) është e mundur të kalohet nga ekuipazhi i fluturimit.

b) Tipi dhe sasia e agjentit kimik shuarës e kërkuar për zjarrfikësët duhet të jetë e përshtatshme për tipin e zjarrit që mund të ndodhë në kabina, 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 hyrjes me thyerje (në rast emergjence)

N.q.s. sipërfaqja e trupit të helikopterit, e përshtatur për të hyrë me thyerje nga ekuipazhi i shpëtimit në një emergjencë, janë skicuar këto lloj sipërfaqesh që duhet të jenë të shënuara siç tregohen në figurën 1.

Figura 1. Skema e pikave të hyrjes me thyerje



SPO.IDE.H.190 Transmetuesi i vendndodhjes së emergjencës (ELT)

a) Helikopterët e certifikuar për planimetri me vende për ulje mbi gjashtë udhëtarë, duhet të pajisen. me:

1) një ELT automatike; dhe

2) një ELT (ELT(S)) mbijetese në një varke shpëtimi ose xhaketë shpëtimi, kur helikopteri operon në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 3 minutave kohe fluturimi në një shpejtësi normale (fluturimi horizontal).

b) Helikopterët e certifikuar për një konfigurim maksimal të ndenjëseve prej gjashtë ose më pak duhet të pajisen me një ELT(S) ose një sinjalizues personal vendndodhjeje (PLB), që mbahet nga një anëtar i ekuipazhit ose një specialist i detyrave, ose me një ELT automatik.

c) ELTs të çdo tipi dhe PLBs duhet të jenë në gjendje të transmetojnë në të njëjtën kohë në frekuencat 121,5 MHz dhe 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Fluturime mbi ujë – helikopterë kompleksë të ndryshëm nga ata 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 ndenjësja ose vendi i personit të cilit i është dhënë ta përdori atë, kur:

1) fluturohet mbi ujë përtej distancës nga toka gjatë procesit të vetërrotullimit të helikës, në rast të fikjes së motorit kritik dhe kur 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 fluturim horizontal), 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 trajektorja e afrimit është mbi ujë.

b) Çdo jelek shpëtimi duhet të pajiset me mjete ndriçuese elektrike, me qëllim të përcaktimit të vendndodhjes së personave.

c) Piloti në komandë i helikopterit që operon në një fluturim mbi ujë në distancë që i korrespondon një kohë më shumë se 30 minutash fluturimi horizontal në shpejtësi normale ose 50 NM, cilado që është më pak, duhet të bëjë vlerësimin e riskut të 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) sasinë e duhur të varkave të shpëtimit që të marrë të gjithë personat në bord, të vendosura në mënyrë të tillë që të jenë të gatshme për përdorimin e tyre në emergjencë; dhe

3) mjetet e shpëtimit të jetës, për të dhënë pajisjet për zgjatjen e mbijetesës për një kohë të gjatë, 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 përdori atë, kur:

1) në një fluturim që operohet mbi ujë në një distancë nga toka që i korrespondon për më shumë se 10 minuta kohë fluturimi horizontal në shpejtësi normale, ku në rast të fikjes së motorit kritik, helikopteri është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal;

2) në një fluturim që operohet mbi ujë, më tej se distanca e vetërrotullimit të helikës për të mbërritur në tokë, në rastin e fikjes së motorit kritik, helikopteri nuk është në gjendje të qëndrojë në fluturim horizontal; ose

3) ngritja ose ulja në një aerodrom ose në vend operimi, ku ngritja ose trajektorja e afrimit është aq shumë mbi ujë, saqë, në rast të një defekti, 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 kompleksë me fuqi motorike

Çdo person në bord duhet të veshë një kostum mbijetese kur përcaktohet si e tillë nga piloti në komandë e bazuar në vlerësimin e riskut, duke marrë parasysh kushte në vazhdim:

a) Në një fluturim mbi ujë më tej se distanca e vetërrotullimit ose distanca nga bregu i uljes së detyruar, ku në rastin e fikjes së motorit kritik, helikopteri nuk është në gjendje të mbajë fluturimin horizontal; dhe

b) Raporti i motit ose parashikimi i mundshëm për pilotin në komandë, tregon se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10^0C gjatë fluturimit; ose

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 distancë nga bregu që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi horizontal në shpejtësi normale, ku në rast të fikjes së motorit kritik, helikopteri është në gjendje të ruajë fluturimin horizontal; ose

b) Në një fluturim mbi ujë në një distancë që i korrespondon në më shumë se 3 minuta kohë fluturimi horizontal në shpejtësi normale, që në rast të fikjes së motorit kritik, helikopteri nuk është në gjendje të ruajë fluturimin horizontal dhe në rast se gjykohet si i tillë nga piloti në komandë, me mjetet e vlerësimit të riskut, (helikopteri) 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 mënyrë të tillë që të jenë në gatishmëri për përdorimin e tyre në emergjence;

2) të paktën një ELT (ELT(S)) për çdo varke shpëtimi të kërkuar; dhe

3) pajisje të shpëtimit të jetës, përfshirë mjete të mbijetesës për një kohë të gjatë, në përshtatje të fluturimit që ndërmerret.

SPO.IDE.H.200 Pajise të 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.202 Helikopterët e certifikuar për të operuar në ujë – pajisje të ndryshme

Helikopterët e certifikuar për operime në ujë duhet të pajisen me:

a) një spirance deti dhe pajisje të tjera të nevojshme për të mundësuar parkimin, 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 e detyruar në ujë

Helikopterët kompleksë me motor, të cilët operojnë mbi ujë në një mjedis të rrezikshëm në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta nga koha normale në fluturim horizontal dhe helikopterë të tjerë ndryshe nga ata kompleksë me motor që fluturojnë mbi ujë në një mjedis të rrezikshëm përtej një distancë prej 50 NM nga toka, duhet të jenë:

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) pajisur me pajisje 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 radio dhe/ose një sistem radionavigimi, helikopterët duhet të pajisen me kufje me mikrofon të zgjatur ose të ekuivalente, me një buton transmetimi në komandat e fluturimit për çdo pilot të kërkuar, anëtar të ekuipazhit dhe/ose specialist kryesor në vendin e tij/saj të punës.

SPO.IDE.H.215 Pajisjet e radiokomunikimit

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 të përsëritur duhet të jenë në gjendje, të:

1) të kryejnë komunikim të dyanshëm, me qëllim të kontrollit të aerodromit;

2) marri informacion meteorologjik;

3) kryejnë 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 masë që mosfunksionimi i njërës nuk do të ndikojë në mosfunksionimin e tjetrës.

c) Kur kërkohet një sistem i radiokomunikimit dhe kur kërkohet një sistem 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 lundrimit

a) Helikopterët duhet të pajisen me mjete lundrimi 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 lundrimi 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 lundrim të sigurt, në përputhje me (a) ose një grup të paparashikuar veprimesh, që të përfundojnë në mënyrë të përshtatshme 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 lundrimi, të afta për të dhënë drejtimin për 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.

d) Për operimet e PBN-së, avioni duhet të plotësojë kërkesat e certifikimit të vlefshmërisë ajrore për specifikimin e duhur të lundrimi.

e) Helikopterët do të pajisen me pajisje survejimi/mbikëqyrjeje në përputhje me kriteret e zbatueshme për operimet ajrore.

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.

SPO.IDE.H.230 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike

a) Bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve duhet të plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave.

b) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen dhe futjen në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për të gjithë avionët që i kërkojnë ato.

c) Pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve, siç përcaktohet urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014, operatori duhet t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave raste të të dhënave të gabuara, jokonsistente ose të munguara që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë rrezik për fluturimin. Në raste të tilla, operatori do të informojë ekuipazhin e fluturimit dhe personelin tjetër të interesuar dhe do të sigurojë që të dhënat e prekura të mos përdoren.

NËNPJESA E.
KËRKESAT 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-në duhet të specifikojnë:

a) pajisjen që do mbahet, përfshirë kufizimet e saj operative dhe hyrjet përkatëse në MEL, sipas rastit;

b) përbërjen e ekuipazhit dhe kriteret e eksperiencës të anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve të detyrave;

c) trajnimin përkatës teorik dhe praktik për anëtarët e ekuipazhit për kryerjen e detyrave të tyre, trajnimin përkatës për specialistët e detyrave për kryerjen e detyrave të tyre, dhe kualifikimin dhe emërimin e personave që ofrojnë trajnime të tilla për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e detyrave;

d) përgjegjësitë dhe detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe të specialistëve të detyrave;

e) kriteret për performancat e helikopterëve që duhen plotësuar për kryerjen e operimeve HESLO;

f) procedurat normale, jonormale dhe për rastet e emergjencave.

SPO.SPEC.HESLO.105 Pajisje specifike për HESLO-në

Helikopteri duhet të jetë pajisur me të paktën:

a) një pasqyrë për sigurinë teknike për ngarkesën ose mjet alternativ për të parë ganxhën/at e ngarkesës; dhe

b) një peshore ngarkese, në të kundërt ndonjë metodë 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 me ngarkesë dhe njeriun jashtë (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për HEC duhet të specifikojnë:

a) pajisjen që do mbahet, përfshirë kufizimet e saj operative dhe hyrjet përkatëse nëMEL, sipas rastit;

b) përbërjen e ekuipazhit dhe kriteret e eksperiencës të anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve të detyrës;

c) trajnimin përkatës teorik dhe praktik për anëtarët e ekuipazhit për kryerjen e detyrave të tyre, trajnimin përkatës për specialistët e detyrës për kryerjen e detyrave të tyre, dhe kualifikimin dhe emërimin e personave që ofrojnë trajnime të tilla për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët e operimeve;

d) përgjegjësitë dhe detyrat e anëtarëve të ekuipazhit dhe të specialistëve të detyrës;

e) kriteret për performancat e helikopterëve që duhen plotësuar për kryerjen e operimeve me helikopteërë;

f) procedurat normale, jonormale dhe ato të emergjencave.';

SPO.SPEC.HEC.105 Pajisje specifike për HEC-në

a) Helikopteri duhet të pajiset me:

1) pajisje operimi me varje ose ganxhë ngarkese;

2) një pasqyrë për sigurinë teknike të ngarkesës ose mjet alternativ për të parë ganxhën; dhe

3) një peshore ngarkese, në të kundërt duhet të jetë një metodë tjetër për përcaktimin e peshës së ngarkesës.

b) Instalimi i të gjitha pajisjeve të ngritjes së ngarkesave, përveç PCDS-ve të thjeshta, dhe çdo modifikim i mëpasshëm duhet të marrë miratimin për vlefshmërinë ajrore të përshtatshme për funksionin e synuar.

Seksioni 3.
Operimet parashutiste (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për PAR-në duhet të specifikojnë:

a) pajisjet që do të merren, përfshirë kufizimet e operimit të tyre dhe përditësimet e duhura në listën minimale të pajisjeve (MEL), të aplikueshme;

b) përzgjedhja e ekuipazhit dhe eksperienca e kërkuar e anëtarëve të ekuipazhit dhe e specialistëve kryesorë;

c) trajnimin e nevojshëm të anëtarëve të ekuipazhit dhe të specialistëve kryesorë për kryerjen e detyrës së tyre dhe kualifikimi i personave të emëruar në detyrë që u 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 jonormale të emergjencës.

SPO.SPEC.PAR.105 Marrja (në avion) i anëtarëve të ekuipazhit dhe i specialistëve kryesorë

Kërkesat për përgjegjësitë e specialistëve kryesorë, siç shtrohen në SPO.GEN.106(C), nuk duhet të jenë të aplikueshme për specialistët 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, duke 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 kryesorë, 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.125 Hedhja (lëshimi) e mallrave të rrezikshme

Pavarësisht pikës SPO.GEN.155, parashutistët mund të dalin nga avionët me qëllim hapjen e parashutave mbi zonat e populluara të qyteteve apo vendbanimeve ose mbi një grup njerëzish në ambient të hapur ndërsa mbajnë pajisje gjurmësh tymi, me kusht që ato të jenë prodhuar për atë qëllim.

Seksioni 4.
Fluturimet akrobatike (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Procedurat standarde të operimit

Procedurat standarde të operimit për ABF-në, 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 eksperienca e kërkuar për anëtarët e ekuipazhit dhe specialistët kryesorë;

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, manualet dhe informacioni që duhet të merret

Dokumentet e mëposhtme të renditura në SPO.GEN.140(a), janë të 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 rrugëkalimin/për rajonin e propozuar për fluturim dhe të gjitha rrugëkalimet gjatë të cilave 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 mëposhtëm 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) zjarrfikës dore, siç përcaktohet në SPO.IDE.A.180; dhe

c) transmetues emergjentë të vendndodhjes ose instrument personal të vendndodhjes, siç përcaktohet në SPO.IDE.A.190 dhe SPO.IDE.H.190.

Seksioni 5.
Fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Nivelet e fluturimit të kontrollit të mirëmbajtjes

Përpara kryerjes së fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes, operatori do të përcaktojë nivelin e zbatueshëm të fluturimit të kontrollit, si vijon:

a) një fluturim kontrolli për mirëmbajtjen e "nivelit A" për një fluturim ku pritet përdorimi i procedurave jonormale ose të emergjencës të përcaktuara në manualin e fluturimit të avionit ose kur kërkohet, të provohet funksionimi i një sistemi mbështetës/rezervë ose i një pajisjeje tjetër sigurie.

b) një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje "niveli B" për çdo fluturim kontrolli mirëmbajtjeje, përveç një fluturimi kontrolli mirëmbajtjeje "niveli A".

SPO.SPEC.MCF.105 Programi i fluturimit për fluturimet për kontroll të mirëmbajtjes të 'Nivelit A'

Përpara kryerjes së fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes të nivelit A me një avion kompleks me motor, operatori do të hartojë dhe dokumentojë një program fluturimi.

SPO.SPEC.MCF.110 Manuali i fluturimit për kontrollin e mirëmbajtjes për një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A"

Operatorët që kryejnë fluturime për kontrolle mirëmbajtjeje të "nivelit A", duhet:

a) të përshkruajnë operimet dhe procedurat shoqëruese në manualin e operimeve të përmendura në pikën ORO.MLR.100 të aneksit III ose në një manual të veçantë për fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes;

b) të përditësojnë manualin sipas nevojës;

c) të informojnë të gjithë personelin përkatës me manualin për ndryshimet e tij dhe që prekin detyrat e tyre;

d) t'i sigurojnë autoritetit kompetent manualin dhe versionet e përditësuara të tij.

SPO.SPEC.MCF.115 Kriteret për ekuipazhin e fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes të "nivelit A"

a) Operatori do të zgjedhë anëtarët e duhur të ekuipazhit të fluturimit duke marrë parasysh kompleksitetin e avionit dhe nivelin e fluturimit të kontrollit të mirëmbajtjes. Kur zgjedh anëtarët e ekuipazhit të fluturimit për një fluturim kontrolli të mirëmbajtjes "niveli A" me një avion kompleks me motor, operatori duhet të sigurojë të gjitha sa vijon:

1) piloti në komandë të ketë ndjekur një kurs trajnimi sipas pikës SPO.SPEC.MCF.120; në rast se trajnimi është kryer në një model avioni, piloti duhet të kryejë të paktën një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A" si pilot monitorues ose si vëzhgues, përpara se të fluturojë si pilot-në-komandë në një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A";

2) piloti në komandë të ketë kryer, në një avion të së njëjtës kategori avionësh si ai që duhet të

fluturojë, të paktën 1000 orë fluturimi, nga të cilat të paktën 400 orë si pilot-në-komandë në një avion kompleks me motor dhe të paktën 50 orë në një lloj të veçantë avioni.
Pavarësisht nga pika (2) e paragrafit të parë, në rast se operatori prezanton një lloj të ri avioni për fluturim dhe ka vlerësuar kualifikimet e pilotit në përputhje me një procedurë të përcaktuar vlerësimi, operatori mund të zgjedhë një pilot me përvojë më të vogël se 50 orë në një lloj të veçantë avioni.

b) Pilotëve që janë vlerësuar për testim fluturimi sipas urdhrit të ministrit nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011, do t'iu njihet i plotë kursi i trajnimit të përcaktuar në pikën (a) (1) të kësaj pike, me kusht që pilotët testues të kenë kryer trajnimin fillestar dhe atë të përsëritur të menaxhimit të burimeve të ekuipazhit, sipas pikave ORO.FC.115 dhe ORO.FC.215 të aneksit III.

c) Piloti në komandë nuk duhet të kryejë një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A" në një avion kompleks me motor, me përjashtim të rasteve kur piloti-në-komandë ka kryer një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A" brenda 36 muajve të fundit.

d) Statusi pilot në komandë për fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes të "nivelit A" fitohet pas kryerjes së një fluturimi kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A" si vëzhgues ose si pilot monitorues, ose pasi ka vepruar si pilot në komandë në një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A" në një model avioni.

SPO.SPEC.MCF.120 Kurset e trajnimit për ekuipazhin e fluturimit për kontrollin e mirëmbajtjes të nivelit A

a) Kurset e trajnimit që kërkohen për fluturimet e kontrolleve të mirëmbajtjes të "nivelit A" do të kryhen sipas programeve të detajuara të trajnimit.

b) Instruksionet për fluturimet gjatë kurseve të trajnimit do të kryhen në një nga mënyrat e mëposhtme:

1) në një simulator i cili, për qëllime trajnimi, pasqyron në mënyrë adekuate reagimet e një avioni dhe sistemeve të tij për kontrollet që kryhen;

2) gjatë një fluturimi me avion, duke treguar teknikat e fluturimit për kontroll mirëmbajtjeje.

c) Kurset e trajnimit që kryhen për një kategori avionësh konsiderohen të vlefshëm për të gjithë avionët e po kësaj kategorie.

d) Kur merret në konsideratë avioni i përdorur për një trajnim dhe avioni që duhet të fluturohet për kontroll mirëmbajtjeje, operatori duhet të specifikojë nëse nevojitet trajnim të diferencave apo të familjarizimit dhe të përshkruajë përmbajtjen e këtij trajnimi.

SPO.SPEC.MCF.125 Përbërja e ekuipazhit dhe personat në bord

a) Operatori duhet të përcaktojë procedurat për identifikimin e nevojave për specialistë shtesë të detyrës.

b) Për fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes të "nivelit A", operatori duhet të përcaktojë në manualin e tij politikën për personat e tjerë në bord.

c) Për fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes të "nivelit A", në kompartimentin e ekuipazhit të fluturimit kërkohet një specialist detyre ose pilot shtesë për të ndihmuar anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, përveç rasteve kur konfigurimi i avionit nuk e lejon një gjë të tillë ose operatori mund ta justifikojë, duke marrë parasysh ngarkesën e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit bazuar në programin e fluturimit, që anëtarët e ekuipazhit të fluturimit nuk kërkojnë ndihmë shtesë.

SPO.SPEC.MCF.130 Procedurat e simuluara jonormale ose të emergjencave gjatë fluturimit

Me përjashtim të pikës SPO.OP.185, një specialist operimesh mund të jetë në bordin e avionit për një fluturim kontrolli mirëmbajtjeje të "nivelit A", nëse atij i është kërkuar të përmbushë qëllimin

e fluturimit dhe është i identifikuar në programin e fluturimit.

SPO.SPEC.MCF.135 135 Kufizimi i kohës së fluturimit dhe kriteret e pushimit

Kur bëhet caktimi i anëtarëve të ekuipazhit për fluturimet për kontrolle të mirëmbajtjes, operatorët do të aplikojnë dispozitat e nënpjesës FTL të aneksit III (Pjesa-ORO), subjekt i të cilave ata janë.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemet dhe pajisjet

Kur fluturimet për kontrolle mirëmbajtjeje kryhen për të kontrolluar funksionimin e një sistemi apo pajisjeje, ato duhen identifikuar si potencialisht të pasigurt dhe duhet rënë dakord mbi masat e duhura përpara fluturimit për të minimizuar rreziqet për sigurinë e fluturimit.

SPO.SPEC.MCF.145 Kriteret për regjistruesit e zërave në kabinë, regjistruesit e të dhënave të fluturimeve dhe të regjistruesit e lidhjeve të të dhënave për mbajtësit e AOC-ve

Për fluturimet për kontrolle mirëmbajtjeje të avionëve që përdoren për operimet CAT, dispozitat për regjistruesit e zërave në kabinë (CVR), regjistruesit e të dhënave të fluturimeve (FDR) dhe regjistruesit e lidhjeve të të dhënave (DLR) të aneksit IV do të vazhdojnë të jenë në zbatim.