REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
MINISTRI

U R DH Ë R

Nr.178, datë 20/ 12/2023

PËR
MIRATIMIN E RREGULLORES PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË AVIACIONIT CIVIL

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 7 shkronja "ç", nenit 28 dhe nenit 46, 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",

U R DH Ë R O J:

1. Miratimin e rregullores "Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Urdhri i Ministrit nr. 262, datë 28.06.2019 "Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", shfuqizohet.
3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

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

ZËVENDËSKRYEMINISTRI
DHE
MINISTRI

Belinda Balluku

[1]Ky urdhër përafron plotësisht Rregulloren e Komisionit (BE) nr. **1178/2011** që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin në aviacionin civil, e ndryshuar nga Rregullorja e Komisionit (BE) **290/2012** e 30 mars 2012, Rregullorja e Komisionit (BE) **70/2014** e 27 janar 2014, Rregullorja e Komisionit (BE) **245/2014** e 13 mars 2014, Rregullorja e Komisionit (BE) **2015/445** e 17 mars 2015, Rregullorja e Komisionit (BE) **2016/539** e 6 prill 2016, Rregullorja e Komisionit (BE) **2018/1065** e 27 korrik 2018, Rregullorja e Komisionit (BE) **2018/1139** e 31 korrik 2018, Rregullorja e Komisionit (BE) **2018/1974** e 14 dhjetor 2018, Rregullorja e Komisionit (BE) **2019/27** e 19 dhjetor 2018, Rregullorja e Komisionit (BE)**2019/430** e 18 mars 2019, Rregullorja e Komisionit (BE) **2019/1747** e 15 tetor 2019, Rregullorja e Komisionit (BE) **2020/359** e 4 mars 2020, Rregullorja e Komisionit (BE) **2020/723** e 4 mars 2020, Rregullorja zbatuese e Komisionit (BE) **2020/2193** e 16 dhjetor 2020, Rregullorja zbatuese e Komisionit (BE) **2021/1310** e 6 gusht 2021, Rregullorja zbatuese e Komisionit (BE) **2021/2227** e 14 dhjetor 2021, Rregullorja zbatuese e Komisionit (BE) **2022/844** e 30 maj 2022 dhe Rregullorja e Komisionit datë **2023/203** e 27 tetor 2022.

RREGULLORE
PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË AVIACIONIT CIVIL

Kjo rregullore përfshin kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, në përputhje me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

Neni 1
Qëllimi

1. Kjo Rregullore përcakton rregulla të detajuara, për:

(a) Kategorizimet e ndryshme për licencat e pilotëve, kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin apo revokimin e licencave, privilegjeve dhe përgjegjësive të mbajtësve të licencave, kushteve për konvertimin e licencave kombëtare ekzistuese të pilotëve dhe licencave kombëtare të inxhinierëve të fluturimit në licenca pilotësh, si dhe kushtet për pranim të licencave nga ato vende të tjera dhe nga ato vende që nuk janë vende të ZPEA-së, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

(b) Certifikimin e personave përgjegjës për sigurimin e trajnimeve të fluturimit ose trajnimeve të fluturimeve simulative, si dhe për vlerësimin e aftësive të pilotëve;

(c) Certifikatat e ndryshme mjekësore për pilotë, kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin, apo revokimin e certifikatave mjekësore, privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave mjekësore, si dhe kushtet për konvertimin e certifikatave mjekësore kombëtare në certifikata mjekësore të njohura në mënyrë të ndërsjelltë;

(d) Certifikimin e ekzaminuesve aeromjekësorë, si dhe kushtet sipas të cilave mjekët e përgjithshëm mund të veprojnë si ekzaminues aeromjekësore;

(e) Vlerësimin periodik aeromjekësor të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, si dhe kualifikimet e personave përgjegjës për atë vlerësim;

(f) Kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e dëshmive të ekuipazhit të kabinës, si dhe privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të dëshmive të ekuipazhit të kabinës;

(g) Kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të organizatave trajnuese për pilotë dhe të qendrave aeromjekësore të përfshira në kualifikimin dhe vlerësimin aeromjekësor të ekuipazhit ajror të aviacionit civil;

(h) Kërkesat për certifikimin e pajisjeve të trajnimit të fluturimit të simuluar dhe për organizatat që operojnë dhe përdorin këto pajisje;

(i) Kërkesat në lidhje me rregullat e referuara në pikat nga (a) deri (h) për administrimin dhe sistemin e menaxhimit për t'u përmbushur në Republikën e Shqipërisë.

2. Nenet 9b dhe 9c të kësaj Rregulloreje, si dhe Aneksi IV (PartMED), Aneksi VI (Pjesa-ARA), Aneksi VII (Pjesa-ORA) dhe Aneksi VIII (Pjesa-DTO) e kësaj rregulloreje do të zbatohen për licencat e pilotëve për balona dhe planerat

Neni 2
Përkufizime

Për qëllim të kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet në vijim:

1. “Licencë sipas pjesës FCL” do të thotë një licencë e ekuipazhit fluturues, e cila përputhet me kërkesat e Aneksit I të kësaj rregulloreje;

2. “JAR” do të thotë kërkesat e përbashkëta të aviacionit të miratuara nga Autoritetet e Përbashkëta të Aviacionit si të zbatueshme më 30 qershor 2009;

3. “Licencë e pilotëve të avionëve të lehtë (LAPL)” do të thotë licencë e pilotit të fluturimeve me qëllim argëtues referuar në Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”;

4. “Licencë jo e përputhshme me JAR”, do të thotë licencë piloti e lëshuar apo njohur nga Republika e Shqipërisë në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe që nuk është rekomanduar për njohje reciproke në lidhje me JAR-in përkatës;

5. “Kredit” do të thotë njohje e eksperiencës ose kualifikimeve të mëparshme;

6. “Raport krediti” do të thotë një raport në bazë të cilit eksperienca apo kategorizimet e mëparshme mund të njihen;

7. “Raport konvertimi” do të thotë një raport në bazë të cilit një licencë mund të konvertohet në një licencë sipas pjesës FCL;

8. “Anëtar i ekuipazhit të kabinës” nënkupton një anëtar të ekuipazhit të kualifikuar siç duhet, përveç një anëtari të ekuipazhit të fluturimit ose anëtar i ekuipazhit teknik, i cili është caktuar nga një operator për të kryer detyrat që lidhen me sigurinë e udhëtarëve dhe të fluturimit gjatë operimeve;

9. “Ekuipazh ajror” do të thotë anëtar i ekuipazhit të fluturimit dhe i ekuipazhit të kabinës;

10. “Mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (AMC)” nënkuptojnë standardet jodetyruese të miratuara nga Agjencia për të ilustruar mjetet për të qenë në përputhje me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, të cilat pranohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

11. “Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMoC)” nënkuptojnë ato mjete që propozojnë një alternativë për një AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të krijuar një përputhshmëri me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, për të cilat Agjencia nuk ka miratuar dhe Autoriteti i Aviacionit Civil nuk ka pranuar asnjë AMC lidhur me to;

12. “Organizatë e miratuar për trajnime (ATO)” nënkupton një organizatë e cila ka të drejtë të ofrojë trajnime për pilotët në bazë të një miratimi të lëshuar në përputhje me nënparagrafin e parë të nenit 10a, paragrafi 1;

13. “Mjetet e trajnimit bazë për instrumentet (BITD)” nënkupton një pajisje trajnimi në tokë për trajnimin e pilotëve që përfaqësojnë stacionin e pilotëve studentë të një klase të avionëve, të cilët mund të përdorin panele instrumentesh me ekran dhe stabilizues për kontrollin e fluturimeve, dhe që ofron një platformë trajnimi të paktën për aspektet procedurale të fluturimit me instrument;

14. “Specifikimet e certifikimit (CS)” nënkupton standardet teknike të miratuara nga Agjencia që tregojnë mjetet që duhet të përdoren nga një organizatë për qëllime të certifikimit dhe të pranuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

15. “Instruktor i fluturimit (FI)” nënkupton një instruktor me privilegjet për të ofruar trajnime në një avion, në përputhje me Nënpjesën J të Aneksit I (Pjesa -FCL) të kësaj rregulloreje, nënpjesën FI të Aneksit III (Pjesa- BFCL) të Rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave”, që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395, ose Nënpjesës FI të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave”, që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976;

16. “Pajisje të trajnimit që simulojnë fluturimin (FSTD)” nënkupton pajisje për trajnimin e pilotëve, të cilat janë:

a) në rastin e aeroplanëve, simulues për fluturime të plota (FFS), pajisje për trajnimin për fluturimet (FTD), trajner për procedurat e fluturimit dhe lundrimit (FNPT) ose instrument bazë për pajisjet e trajnimit (BIRD);

b) në rastin e helikopterëve, simulues për fluturime të plota (FFS), pajisje për trajnimin për fluturime (FTD) ose trajner për procedurat e lundrimit (FNPT);

17. "Kategorizimi i FSTD" nënkupton nivelin e aftësisë teknike të një FSTD-je siç specifikohet në specifikimet e certifikimit lidhur me FSTD-në në fjalë;

18. "Vendi kryesor i biznesit" të një organizate nënkupton zyrën qendrore ose zyrën e regjistruar të organizatës brenda së cilës ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i aktiviteteve të përmendura në këtë rregullore;

18/a "ARO.RAMP" është nënpjesa e RAMP e aneksit II në Rregulloren për Operimet Ajrore;

18/b "Vleftësim automatik" është pranimi, pa formalitete shtesë, nga një Shtet Kontraktor i ICAO-s të renditur në bashkëlidhjen e ICAO-s, i një licence të ekuipazhit të fluturimit të lëshuar nga një Shtet në përputhje me Aneksin I të Konventës së Çikagos;

18/c "Bashkëlidhje e ICAO-s" është një bashkëlidhje e licencës së ekuipazhit fluturues e vleftësuar automatikisht dhe e lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos, e cila përmendet në pikën XIII të licencës për ekuipazhin e fluturimit;

19. "Manual për testin e kategorizimit udhëzues për testimin (QTG)" nënkupton një dokument të hartuar për të treguar se cilësitë e performancës dhe të organizimit të FSTD-së përfaqësojnë ato të avionit, klasës së aeroplanit ose tipit të helikopterit, simuluar brenda kufijve të përcaktuar dhe që janë plotësuar të gjitha kërkesat e zbatueshme. QTG përfshin të dhënat e avionit dhe të klasës së aeroplanit ose tipit të helikopterit dhe të dhënat e FSTD-së të përdorura në mbështetje të vleftësimit;

20. "Organizatë e deklaruar për trajnimet (DTO)" nënkupton një organizatë e cila ka të drejtë të ofrojë trajnime për pilotët në bazë të një deklarate të bërë në përputhje me nënparagrafin e dytë të nenit 10a, paragrafi 1;

21. "Programi i trajnimit të DTO-së" nënkupton një dokument të hartuar nga një DTO, duke përshkruar në detaje kursin e trajnimit të ofruar nga DTO;

22. Marrëveshja Shumëpalëshe është marrëveshja shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe Shteteve Anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës se Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës se Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës se 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;

23. EASA-ja është Agjencia Evropianë e Sigurisë Ajrore, më poshtë cilësuar edhe si Agjencia.

24. Marrëveshja e Punës me EASA-n është marrëveshje bashkëpunimi në nivel teknik, mes EASA-s dhe Autoritetit të Aviacionit Civil, në kuadër të angazhimit të Aviacionit Civil shqiptar në Agjenci.

Neni 3

Licencimi dhe certifikimi mjekësor i pilotit

1. Pilotët e avionëve që referohen në nenin 2, pika 1(b) dhe (c), dhe nenin 2 pika 3(d) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", duhet të zbatojnë kërkesat teknike dhe procedurat administrative të shtruara në aneksin I dhe aneksin IV të kësaj rregulloreje.

2. Pa cënuar privilegjet e mbajtësve të licencave, siç është përcaktuar në aneksin I të kësaj rregulloreje, mbajtësit e licencave të pilotëve, të lëshuara në përputhje me nënpjesën B ose C të

aneksit I të kësaj rregulloreje, mund të kryejnë fluturime duke ju referuar nenit 6(3)(a) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore". Kjo nuk përjashton nevojën e përputhshmërisë me ndonjë kërkesë shtesë për transportin e pasagjerëve ose zhvillimin e operimeve tregtare të përcaktuara në nënpjesën B ose C të aneksit I të kësaj rregulloreje.

Neni 4

Licencat aktuale kombëtare të pilotëve

1. Licencat jo të përputhshme me JAR- duke përfshirë çdo kategorizim, certifikatë, autorizim dhe/ose kategorizim të bashkëlidhur me to, të lëshuara ose njohura nga Republika e Shqipërisë përpara vitit 2012 duhet të jenë të konvertuara në licenca sipas pjesës FCL nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Shqipëria është vendi lëshues i licencës.

2. Licencat jo të përputhshme me JAR do të konvertohen në licenca, kategorizime ose certifikata sipas pjesës FCL, në përputhje me:

a) parashikimet e aneksit II; ose

b) elementet e përcaktuara në një raport konvertimi.

3. Raporti i konvertimit duhet:

a) të përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti që ka lëshuar licencën e pilotit në konsultim me Agjencinë Evropianë të Sigurisë së Aviacionit (Agjencia), duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes së Punës që Autoriteti i Aviacionit Civil ka me Agjencinë, deri në momentin e asocimit në Agjenci;

b) të përshkruajë kërkesat kombëtare mbi bazën e të cilave ishin lëshuar licencat e pilotëve;

c) të përshkruajë qëllimin e privilegjeve që u janë dhënë pilotëve;

d) të përcaktojë se për cilat kërkesa në aneksin I, duhet dhënë krediti;

e) të tregojë çdo kufizim që duhet të përfshihet në licencën sipas pjesës FCL dhe çdo kërkese që duhet të plotësojë piloti në mënyrë që të heqë këto kufizime.

4. Raporti i konvertimit do të përfshijë kopjet e të gjitha dokumenteve të domosdoshme për të treguar elementet e përcaktuara në pikat (a) deri tek (e) të paragrafit 3, përfshirë edhe kopjet e kërkesave dhe procedurave përkatëse kombëtare. Gjatë zhvillimit të raportit të konvertimit, Autoriteti i Aviacionit Civil do të synojë që pilotët të lejohen që të ruajnë sa më shumë të jetë e mundur sferën aktuale të aktiviteteve të tyre.

5. Pavarësisht paragrafit 2, mbajtësit e certifikatës së instruktorit të kategorizimit të klasës ose certifikatës së ekzaminuesit, të cilët kanë privilegje për avionë komplekse të performancës së lartë me një pilot të vetëm duhet t'i konvertojnë këto privilegje në certifikata për instruktorë të kategorizimit sipas tipit ose certifikata ekzaminuesi për aeroplanë me një pilot të vetëm.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të autorizojë pilotët studentë që ndjekin një kurs trajnimi LAPL për të ushtruar privilegje të kufizuara pa mbikëqyrje para se të plotësojnë të gjitha kërkesat e nevojshme për lëshimin e LAPL, në përputhje me kushtet e mëposhtme:

a) fushëveprimi i privilegjeve duhet të bazohet në një vlerësim të rrezikut të sigurisë të kryer nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke marrë parasysh shtrirjen e trajnimit të nevojshëm për arritjen e nivelit të synuar të kompetencës së pilotit;

b) privilegjet do të kufizohen si më poshtë në:

i. të gjithë ose një pjesë të territorit të Republikës së Shqipërisë;

ii. avionë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë;

iii. aeroplanë dhe helikopterë, që të dy avionë një motorësh, me motor me piston me një masë maksimale ngritjeje që nuk i kalon 2000 kg, planerë dhe balona;

c) për trajnim të kryer nën autorizim, mbajtësi i një autorizimi të tillë që aplikon për lëshimin e një LAPL do të marrë kreditë që përcaktohen nga Autoriteti i Aviacionit Civilnë bazë të një rekomandimi nga një ATO ose DTO;

d) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të dorëzojë raportet periodike dhe vlerësimet e rrezikut të sigurisë për Komisionin dhe Agjencinë çdo 3 vjet;

e) Autoriteti i Aviacionit Civil do të monitorojë përdorimin e autorizimeve të lëshuara sipas këtij paragrafi për të siguruar një nivel të pranueshëm të sigurisë së aviacionit dhe të ndërmarrë veprimet e duhura në rast të identifikimit të një rritjeje të rrezikut të sigurisë ose çdo problematike tjetër të sigurisë.;

7. Licenact e lëshuara me Urdhërin e Ministrit Nr. 262, datë 28.06.2019 "Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", do të konsiderohen si të lëshuara me Aneksin 1, pjesa FCL e kësaj rregulloreje.

Neni 4a

Privilegjet e kategorizimit instrumental, IR, të lundrimit me bazë performancën

1. Pilotët mund të fluturojnë vetëm në përputhje me procedurat e lundrimit bazuar në performancë ("PBN") pasi të kenë fituar privilegjet PBN si një dhënie e kategorizimit instrumental ("IR") të tyre.

2. Piloti do të gëzojë privilegjet e PBN nëse ai / ajo plotëson të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) piloti ka përfunduar me sukses kursin e njohurive teorike përfshirë PBN, në përputhje me FCL.615 të aneksit I (pjesa FCL);

b) piloti ka përfunduar me sukses trajnimin e fluturimit duke përfshirë PBN, në përputhje me FCL.615 të aneksit I (pjesa FCL);

c) piloti ka përfunduar me sukses ose një test aftësie në përputhje me shtojcën 7 të aneksit I (Pjesa FCL) ose një test aftësie ose një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të aneksit I (Pjesa-FCL).

3. Kërkesat e parashtruara në gërmat (a) dhe (b) të pikës 2 pranohen si të përmbushura kur Autoriteti i Aviacionit Civil konsideron që kompetenca e fituar, qoftë nëpërmjet trajnimit ose nga familjariteti me operimet PBN, është ekuivalente me kompetencën e fituar përmes trajnimeve referuar në gërmat (a) dhe (b) të pikës 2 dhe kur piloti demonstron kompetencë të tillë që është bindëse për ekzaminuesin në kontrollin e aftësisë ose testin e aftësive të përmendur në gërmën (c) të pikës 2.

4. Pas përfundimit të testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë të përmendur në gërmën (c) të pikës 2, në librezën e fluturimit të pilotit ose në një regjistër ekuivalent shtohet një evidencë e cila vërteton fitimin me sukses të kompetencës në PBN, dhe më pas ky regjistër nënshkruhet nga ekzaminuesi i cili ka kryer testin apo kontrollin.

5. Pilotët me kategorizimin instrumental IR pa privilegje të PBN mund të fluturojnë vetëm në rrugëkalimet dhe afrimet që nuk kërkojnë privilegjet PBN dhe ku nuk kërkohet asnjë pikë e PBN të rinovohet për kategorizimin IR të tyre, deri më 25 gusht 2020; pas kësaj date, për çdo kategorizim IR do të kërkohen privilegje të PBN-së.

Neni 4b

Trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të avionit

1. Trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie bëhet pjesë e detyrueshme e kursit të trajnimit për kategorizimin për licencën me shumë pilot (MPL), kursit të trajnimit të integruar për pilotët e transportit ajror për aeroplanë (ATP(A)), kursit të trajnimit për licencë për pilot tregtar për aeroplanë (CPL(A)) dhe kurset e trajnimit për kategorizimin e klasave ose tipit për:

a) aeroplanët që operojnë me një pilot në operime më shumë pilot;

b) avionë kompleks me performancë jo të lartë me një pilot të vetëm;

c) avionët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm; ose

d) avionët më shumë pilot;

në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL).

2. Për kurset e trajnimit të përmendura në paragrafin 1, që janë kryer përpara datës 20 dhjetor 2019 në një organizatë të aprovuar trajnimi (ATO), trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie nuk është i detyrueshëm me kusht që:

a) Kurset e trajnimit CPL(A), ATP(A) ose MPL të kryhen në një mënyrë tjetër në përputhje me shtojcën I (Pjesa-FCL) dhe të jetë kryer testi i aftësisë në përputhje me pikat FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ose FCL.415.A (MPL) të Aneksit I (Pjesa-FCL) deri më 20 dhjetor 2021; ose

b) kursi i trajnimit për kategorizimin e klasës ose tipit për aeroplanë të jetë kryer në një mënyrë tjetër në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL) dhe të jetë kryer testi i aftësisë në përputhje me nënparagrafin e dytë të paragrafit (c) të pikës FCL.725 të Aneksit I (Pjesa-FCL) në këtë Rregullore deri më 20 dhjetor 2021.

Për qëllime të paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vlerësojë vetë dhe në përputhje me një rekomandim nga një ATO të japë kredite për çdo trajnim për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të përfunduar para 20 Dhjetorit 2019 sipas kërkesave kombëtare të trajnimit.

Neni 4c

Masat kalimtare për mbajtësit e një kategorizimi me instrumente en-route

1. Që prej datës 8 shtator 2021, kurset e trajnimit për një EIR të përmendura në paragrafin 1, që kanë filluar para kësaj date, mund të vazhdojnë dhe do të vlerësohen si kurse trajnimi për një BIR. Bazuar në një vlerësim të aplikantit, organizata e miratuar e trajnimit përgjegjëse për kursin e trajnimit BIR do të përcaktojë sasinë e trajnimit të EIR që duhet të kreditohet kundrejt lëshimit të BIR.

2. Aplikantët për një BIR që kanë një EIR ose kanë kaluar provimin e njohurive teorike për një EIR në përputhje me pikën FCL.825 (d) para 8 Shtatorit 2021 do të marrin kredit të plotë ndaj kërkesave për instruksionn dhe provimin e njohurive teorike për BIR.

Neni 4d

Masat kalimtare për privilegjet e kategorizimit me instrumente, me një motor për helikopterët

Pa cënuar pikën FCL.630.H të Aneksit I (Pjesa-FCL) të kësaj rregulloreje, do të zbatohen të gjitha sa vijon:

1. Kategorizimet Instrumentale për helikopterët (IR(H)) të lëshuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL) të kësaj rregulloreje përpara datës 30 tetor 2022 do të konsiderohen si (IR(H)) si për helikopterët me një motor, ashtu edhe për helikopterët me shumë motorë dhe do të rilëshohen si (IR(H)), kur rilëshohet licenca e pilotit të helikopterit për arsye administrative.

2. Aplikantët të cilët para datës 30 tetor 2022 kanë filluar trajnimin për një (IR(H)) për helikopterët me një motor ose me shumë motorë, do të lejohen ta përfundojnë atë trajnim dhe, në një rast të tillë, do t'u jepet një (IR(H)) për të dy llojet si helikopterë me një motor dhe me shumë motorë.

Neni 4e

Masat kalimtare për trajnimin, testimin dhe kontrollin në lidhje me operimet me shumë pilotë në helikopterët me një pilot

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të lëshojë privilegje specifike për kryerjen e trajnimeve, testeve të aftësive dhe kontrolleve të aftësisë në operimin me shumë pilotë në helikopterët me një pilot për aplikantët që plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

(a) të zotërojnë një certifikatë instruktori ose ekzaminuesi, sipas rastit, të lëshuar në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL) të kësaj rregulloreje, duke përfshirë privilegjet për Instruktime ose për të ekzaminuar, sipas rastit, në tipin përkatës të helikopterit;

(b) të kenë përfunduar trajnimin e përcaktuar në pikën FCL.735.H të Pjesës FCL;

(c) të kenë përvojë në operimin me shumë pilotë në helikopterë në një nivel që është i pranueshëm për Autoriteti i Aviacionit Civil.

2. Privilegjet e lëshuara në përputhje me paragrafin 1 do të jenë të vlefshme deri më 30 tetor 2025. Për të rivlerësuar privilegjet, aplikantët duhet të respektojnë kërkesat e përvojës për privilegjet e instruktorit dhe ekzaminuesit në lidhje me operimin me shumë pilotë në helikopterët me një pilot, siç është përcaktuar jashtë në Pjesën-FCL.

Neni 5

Konvertimi i kategorizimeve të testeve të fluturimeve

1. Pilotët të cilët përpara aplikimit të kësaj rregulloreje zhvillonin teste të fluturimit të kategorisë 1 dhe 2 siç përcaktohej në aneksin e Urdhrit të Ministrit "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", të ndryshuar, që transpozon Rregulloren Evropiane Nr. 748/2012, të ndryshuar, apo rishikimeve të tij, apo ata të cilët zhvillonin instruksione për testet e fluturimit të pilotëve, do të kenë kategorizimet e tyre të testit të fluturimit të konvertuara në kategorizime të testit të fluturimit në përputhje me aneksin I të kësaj rregulloreje dhe, ku është e aplikueshme, certifikatat e instruktorëve të testeve të fluturimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil që ka lëshuar kategorizimet e testit të fluturimeve.
2. Konvertimi duhet të bëhet në përputhje me elementet e përcaktuara në një raport konvertimi që përputhet me kërkesat e përcaktuara në nenin 4(4) dhe (5) të kësaj rregulloreje.

Neni 6

Licencat aktuale të inxhinierëve të fluturimit

1. Në mënyrë që të konvertohen licencat e inxhiniereve të fluturimit të lëshuara në përputhje me Aneksin I të Konventës se Çikagos, në licenca sipas pjesës FCL, mbajtësit duhet të aplikojnë në Autoritetin e Aviacionit Civil, kur Shqipëria është shteti ku është lëshuar licenca.

2. Licencat e inxhinierëve të fluturimit do të konvertohen në licenca sipas pjesës FCL në përputhje me një raport konvertimi që përputhet me kërkesat e përcaktuara në nenin 4(4) dhe (5) të kësaj rregulloreje.
3. Në rast se aplikohet për licencë të pilotit të transportit të linjës ajrore (ATPL) për aeroplanë, kërkohet përputhje me dispozitat për kreditin në FCL.510.A(c)(2) të aneksit 1.

Neni 7

Krediti për trajnimin e nisur para zbatimit të kësaj rregulloreje

1. Në lidhje me lëshimin e licencave sipas pjesës-FCL në përputhje me Aneksin I, trajnimit të nisur përpara zbatimit të kësaj rregulloreje në përputhje me kërkesat dhe procedurat e Autoriteteve të përbashkëta të Aviacionit, nën mbikëqyrjen rregullatore të Republikës së Shqipërisë, të rekomanduar për njohje reciproke në kuadër të sistemit të Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit në lidhje me JAR-et përkatëse, do t'i jepet kredit i plotë me kusht që trajnimi dhe testimi të kenë përfunduar brenda datës 8 prill 2016 dhe një liçencë Part-FCL është lëshuar jo më vonë se 1 Prill 2020.
2. Trajnimit të filluar përpara zbatimit të kësaj rregulloreje në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos, do t'i jepet kredit për qëllim të lëshimit të licencave sipas pjesës FCL në bazë të një raporti të kreditit të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në konsultim me Agjencinë.
3. Raporti i kreditit duhet të përshkruajë qëllimin e trajnimit, duke treguar për cilat kërkesa të licencës Part-FCL jepet krediti dhe, nëse është e aplikueshme, kërkesat me të cilat aplikantët duhet të përputhen në mënyrë që të lëshohen licencat sipas pjesës FCL. Ai duhet të përfshijë një kopje të të gjitha dokumenteve të nevojshme për të demonstruar qëllimin e trajnimit dhe të rregulloreve dhe procedurave kombëtare, në përputhje me të cilat ka filluar trajnimi.

Neni 7 a

Trajnimi i kategorizimit të tipit dhe të dhënat e përshtatshme operuese

1. Kur anekset e kësaj rregulloreje i referohen të dhënave të përshtatshmërisë operacionale, të vendosura në përputhje me Urdhrin e Ministrit "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", të ndryshuar, që transpozon rregulloren Europiane Nr. 748/2012, të ndryshuar , dhe kur këto të dhëna mungojnë për një lloj aeroplani të veçantë, aplikanti për kursin e trajnimit për kategorizimin e tipit, duhet të zbatojë vetëm rregullimet e mëparshme të anekseve të kësaj rregulloreje.

2. Kurset e trajnimit të kategorizimit të tipit të miratuara përpara aprovimit të programeve minimale të trajnimeve për kategorizimin e tipin të pilotit në të dhënat e përshtatshme operuese për tipin e një aeroplani në fjalë, në përputhje me Urdhrin e Ministrit "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", apo ndryshimeve të tij, që transpozon rregulloren Europiane Nr. 748/2012 dhe çdo amendim të saj duhet të përfshijnë elementet e detyrueshëm të trajnimit.

Neni 8

Krediti për licencat e pilotëve të përfituara gjatë shërbimit ushtarak

1. Në mënyrë që mbajtësit e licencave ushtarake të ekuipazhit të fluturimit të marrin licenca sipas pjesës FCL, ata duhet të aplikojnë në Autoritetin e Aviacionit Civil, nëse shërbimin ushtarak e kanë kryer në Republikën e Shqipërisë.

2. Njohuritë, përvoja dhe aftësia e fituar në shërbimin ushtarak, do të jepen si kreditë për qëllime të kërkesave përkatëse të aneksit I, në përputhje me elementet e raportit të kreditit të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në konsultim me Agjencinë.

3. Raporti i kreditit duhet:

a) të përshkruajë kërkesat kombëtare mbi bazën e të cilave licencat ushtarake, kategorizimet, certifikatat, autorizimet dhe /ose kategorizimet janë lëshuar;

b) të përshkruajë qëllimin e privilegjeve që u janë dhëne pilotëve;

c) të tregojë se për cilat kërkesa të aneksit I do të jepet krediti;

d) të tregojë çdo kufizim që duhet të përfshihet në licencat sipas pjesës FCL dhe të tregojë të gjitha kërkesat me të cilat pilotët duhet të përputhen për të hequr këto kufizime;

e) të përfshijë kopje të të gjitha dokumenteve të nevojshme për të demonstruar elementet e mësipërm, shoqëruar me kopje të kërkesave dhe procedurave përkatëse kombëtare.

Neni 8 a

Organizatat e trajnimit të pilotëve

1. Në përputhje me nenin 24 (2) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", organizatat gëzojnë të drejtën që të ofrojnë trajnime për pilotët e përfshirë në operimin e avionëve të përmendur në të referuar në pikat (b)(i) dhe (ii) të nenit (2)(1) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", vetëm kur këtyre organizatave iu është lëshuar nga autoriteti kompetent një miratim që konfirmon se ato janë në përputhje me

kërkesat thelbësore të përcaktuara në Aneksin IV të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil"dheme kërkesat e Aneksit VII të kësaj rregulloreje.

Megjithatë, duke marrë parasysh nenin 24(6) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", organizatat që kanë vendin kryesor të biznesit në Shqipëri kanë të drejtë të ofrojnë trajnimin e përmendur në pikën DTO.GEN.110 të Aneksit VIII të kësaj rregulloreje pa një aprovim të tillë brenda territorit për të cilin është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos, nëse kanë bërë një deklaratë tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikën DTO.GEN.115 të atij Aneksi dhe, nëse kërkohet, Autoriteti i Aviacionit Civil ka miratuar programin e trajnimit në përputhje me pikën DTO.GEN.230(c) të atij aneksi.

2. Organizatat e trajnimit të pilotëve duhet të sigurohen që kurset e trajnimit të IR që ato ofrojnë të përfshijnë trajnimin për privilegjet e PBN në përputhje me kërkesat e aneksit I (Pjesa-FCL) deri më 25 gusht 2020.

3. Organizatat e trajnimit pilot që ofrojnë trajnime për (IR(H)) do të përshtasin programin e tyre të trajnimit që të jetë në përputhje me Aneksin I deri më 30 tetor 2023.

Neni 8 b

Pajisje trajnimi të fluturimit simulues

1. Pajisjet e trajnimit të fluturimit simulues (FSTD) të përdorura për trajnimin e pilotëve, testimin dhe kontrollin, me përjashtim të zhvillimit të pajisjeve trajnuese të përdorura për testin e trajnimit fluturues, duhet të përputhen me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset VI dhe VII dhe do të jenë të kualifikuara.

Neni 8c

Qendra Aeromjekësore

1. Qendra aeromjekësore duhet të përputhet me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset VI dhe VII dhe do të jenë të certifikuara.

Neni 9

Përshtatshmëria mjekësore e ekuipazhit të kabinës

1. Anëtaret e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operime të avionëve të përmendur në nenin 4 (1) (b) dhe (c) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", duhet të përputhen me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në aneksin IV.

Neni 9a

Kualifikimet e ekuipazhit të kabinës dhe dëshmitë përkatëse

1. Anëtarët e Ekuipazhit të Kabinës të përfshirë në operime tregtare të avionëve, të referuar në nenin 4 (1) (b) dhe (c) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", do të jenë të kualifikuar dhe të mbajnë dëshmitë përkatëse në përputhje me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset V dhe VI.

2. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operimet tregtare me helikopterë nga viti 2012:

a) do të konsiderohen se janë në përputhje me kërkesat e trajnimit fillestar të aneksit V nëse ato përputhen me trajnimin e aplikueshëm, kontrollin dhe dispozitat e fundit të JAR-ve për transportin ajror tregtar me helikopterë; ose

b) në qoftë se ata nuk janë në përputhje me trajnim e aplikueshëm, kontrollet dhe kërkesat e fundit të JAR-ve për transportin ajror tregtar me helikopterë, ata do të përfundojnë të gjitha trajnimet relevante dhe kontrollet, të nevojshme për të vepruar në helikopterë, me përjashtim të trajnimit fillestar, para se të konsiderohet si në përputhje me këtë rregullore; ose

c) në qoftë se ata nuk kanë vepruar në operimet tregtare me helikopterë për më shumë se 5 vjet, ata do të përfundojnë kursin e trajnimit fillestar dhe do të kalojnë provimin siç kërkohet në aneksin V para se të konsiderohet të jetë në përputhje me këtë rregullore.

3. Pa rënë ndesh me nenin 2, dëshmitë e ekuipazhit kabinës në përputhje me formatin e përcaktuar në aneksin VI do të lëshohen për të gjithë ekuipazhin e kabinës të përfshirë në operimet tregtare nga helikopterët nga data e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

Neni 9 b

Kapacitetet e mbikëqyrjes

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoritet Kompetent brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, me fuqitë e nevojshme dhe përgjegjësitë e alokuara për certifikimin dhe mbikëqyrjen e personave dhe organizatave që i nënshtrohen Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave zbatuese të tij.

2. Nëse në Republikën e Shqipërisë me ligj caktohet më shumë se një subjekt si autoritet kompetent:

a) fushat e kompetencave të çdo Autoriteti Kompetent duhet të përcaktohen qartë në aspektin e përgjegjësive dhe kufizimit gjeografik;

b) koordinimi do të vendoset në mes këtyre subjekteve për të siguruar mbikëqyrjen efektive të të gjitha organizatave dhe personave që i nënshtrohen Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave zbatuese të tij brenda kompetencave të tyre përkatëse.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë aftësinë e nevojshme për të siguruar mbikëqyrjen e të gjithë personave dhe organizatave për të mbuluar programin e tyre të mbikëqyrjes, duke përfshirë edhe burimet e mjaftueshme në përmbushjen e kërkesave të kësaj rregulloreje.

4. Personeli i autoritet kompetent nuk kryen veprimtari mbikëqyrëse kur ka prova se kjo mund të rezultojë direkt ose indirekt në një konflikt të interesit, në veçanti kur kanë të bëjnë me familjen apo interes financiar.

5. Personeli i autorizuar nga autoriteti kompetent për të kryer certifikimin dhe / ose të detyrave të mbikëqyrjes do të autorizohet për të kryer të paktën detyrat e mëposhtme:

a) të shqyrtojë procesverbalet, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër përkatës për ekzekutimin e/dhe certifikimin ose detyrat e mbikëqyrjes;

b) të marrë kopje ose ekstrakte nga regjistra të tillë, të dhëna, procedura dhe materiale të tjera;

c) të kërkojë një shpjegim verbal në vend;

d) të fusë në objektet përkatëse site operative ose mjete të transportit;

e) të kryejë auditime, hetime, vlerësime dhe inspektime, duke përfshirë inspektimet në RAMP (vendqëndrimin e avionit) dhe inspektime të paparalajmëruara; dhe

f) të marrë ose të fillojë zbatimin e masave sipas rastit.

6. Detyrat sipas paragrafit 5 do të kryhen në përputhje me dispozitat ligjore përkatëse në fuqi në Republikën e Shqipërisë.

Neni 9 c

Masat tranzitore (Të zbatueshme kur Shqipëria të asociohet në EASA)

Për sa i përket rastit të organizatave për të cilat Agjencia është përgjegjëse, kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, në kuadër të parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes se Punës, do të marrë masa për transferimin në Agjenci të të gjitha të dhënave lidhur me mbikëqyrjen e organizatave që ofrojnë trajnime për licencat e pilotëve në përputhje me Rregulloren "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas Udhëzimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Rregulloren "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 dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit" që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976 dhe për të cilën EASA është autoriteti kompetent ;

b) Proceset e certifikimit të filluara para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje nga Autoriteti i Aviacionit Civil do të finalizohen nga kjo e fundit në koordinim me Agjencinë. Agjencia do të marrë përsipër të gjitha përgjegjësitë e saj si autoritet kompetent që ka të bëjë me një organizatë të tillë pas lëshimit të certifikatës nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Neni 9 d

Njohja e certifikatave, licencave, autorizimeve apo dokumenteve të tjerë të lëshuara nga shtetet anëtare të EASA-s

Autoriteti i Aviacionit Civil pranon pa kërkesa shtesë, certifikatat, licencat, autorizimet apo dokumente të tjera të lëshuara nga autoritete kompetente të shteteve anëtare apo EASA, për produktet, personelin dhe organizatat, në përputhje me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr. 1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

Aneksi I
[PJESA-FCL] Nënpjesa A
KËRKESA TË PËRGJITHSHME

FCL.001 Autoriteti kompetent

Për qëllim të kësaj pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent në Republikën e Shqipërisë, tek i cili personat e interesuar aplikojnë për pajisjen me licencë për pilot, kategorizim apo certifikatë shoqëruese.

FCL.005 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për lëshimin e licencave të pilotëve dhe kategorizimet shoqëruese, si dhe certifikatat dhe kushtet e vlefshmërisë dhe përdorimit të tyre.

FCL.010 Përkufizimet

Për qëllime të kësaj pjese (FCL) përdoren përkufizimet e mëposhtme:

"I aksesueshëm" nënkupton se një pajisje mund të përdorët nga:

- organizata e miratuar e trajnimit (ATO) nën miratimin e së cilës është duke u zhvilluar një kurs trajnimi për kategorizimin e klasave ose tipit; ose

- ekzaminuesi që kryen vlerësimin e kompetencës, testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë për qëllime të vlerësimit, testimit ose kontrollit;

"Fluturimi aerobatik" nënkupton një manovër të qëllimshme që përfshin një ndryshim të menjëhershëm në qëndrimin e një avioni, një qëndrim ose përshpejtim anormal, që nuk është i nevojshëm për fluturimin normal ose për instruksionet për licencat, certifikatat apo kategorizime që nuk lidhen me fluturimet aerobatike;

"Aeroplan" do të thotë një avion me motor, me krahë të fiksuar, më i rëndë se ajri, i cili është mbështetur në fluturim nga reagimi dinamik i ajrit kundër krahëve të tij.

"Aeroplani që kërkohet të operohet me një bashkëpilot" — nënkupton një lloj aeroplani i cili kërkohet të operohet me një bashkëpilot siç është specifikuar në manualin e fluturimit ose nga certifikata e operatorit ajror.

"Trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të avionit" (UPRT) nënkupton trajnimin që përfshin:

- parandalimin e humbjes së kontrollit: një kombinim i njohurive teorike dhe trajnimit të fluturimit me qëllim që t'i ofrojë ekuipazhit të fluturimit kompetencat e kërkuara për të parandaluar humbjen e kontrollit të avionit; dhe

- trajnimin për parandalimin e humbjes së kontrollit të aeroplanit: një kombinim të njohurive teorike dhe trajnimit për fluturimin me qëllim që t'i ofrojë ekuipazhit të fluturimit kompetencat e kërkuara për marrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të aeroplanit;

"Avion" nënkupton çdo makinë që mund të përftojë mbështetje në atmosferë nga reaksionet e ajrit përveç reaksioneve të ajrit kundër sipërfaqes se tokës.

"Mjeshtëri e pilotimit " nënkupton përdorimin e vazhdueshëm të gjykimit të mirë, njohurive të mirë-zhvilluara, shkathtësive dhe sjelljeve për të përmbushur objektivat e fluturimit.

"Airship ('Balonat me motor')" nënkupton një avion më i lehtë se ajri, me fuqi shtyrëse, me përjashtim të airshipeve me ajër të nxehtë, të cilat, konsiderohen të jenë balona në përputhje me nenin 2 (7) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas VKM-së Nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për Miratimin e Kërkesave Thelbësore në Fushën e Aviacionit Civil".
''FSTD e disponueshme" nënkupton çdo pajisje trajnimi që simulon fluturimin (FSTD) që është i lirë për t'u përdorur nga operatori i FSTD-së ose klienti, pavarësisht nga orari.

"Operimi këndor " nënkupton një operacion afrimi me instrument në të cilin gabimi/devijimi maksimal i tolerueshëm nga pista e planifikuar shprehet në termat e devijimit të gjilpërave në treguesin e devijimit të kursit (CDI) ose në ekranin ekuivalent në kabinë.

"Vlerësimi i kompetencës" nënkupton demonstrimin e aftësive, njohurive dhe përqasjen për lëshimin fillestar, rivlerësimin ose rinovimin e një çertifikate instruktori ose ekzaminuesi.

"Balonë" nënkupton një avion më të lehtë se ajri i cili nuk vihet në lëvizje nga motori dhe mbahet në fluturim nëpërmjet përdorimit të gazit ose një ngrohës ajror. Për qëllime të kësaj pjese, një airship me ajër-të nxehtë, megjithese i drejtuar me motor, është konsideruar gjithashtu një balonë.

"Kategori e avionit" nënkupton kategorizimin e avionit sipas karakteristikave të caktuara themelore, për shembull aeroplan, ngritës me energji, helikopter, airship, planer, balonë e lirë.

"Klasa e aeroplanit" do të thotë një kategorizim të avionëve me një pilot të vetëm që nuk kërkojnë një kategorizim të tipit.

"Transport ajror tregtar" do të thotë transporti i udhëtarëve, mallrave ose postës për shpërblim ose me qira.

"Kompetencë" do të thotë një kombinim i aftësive, njohurive dhe sjelljeve të nevojshme për të kryer një detyrë sipas standardeve të përcaktuara.

"Elementi kompetence" do të thotë një veprim që përbën një detyrë që ka një ngjarje nxitëse dhe një ngjarje pasojë që në mënyrë të qartë përcakton kufijtë e saj, si dhe një rezultat të dukshëm.

"Njësia Kompetencës" do të thotë një funksion i dallueshëm, i përbërë nga një numër i elementeve të kompetencës.

“Bashkëpilot” do të thotë një pilot që vepron në mënyrë tjetër nga piloti-në-komandë, në një avion për të cilin kërkohet më shumë se një pilot, por duke përjashtuar pilotin i cili është në bordin e avionit për të vetmin qëllim të marrjes se instruksioneve të fluturimit për një licencë apo kategorizim.

“Përtej vendit” (*cross-country*) do të thotë një fluturim midis një pike të nisjes dhe një pike të mbërritjes për ndjekjen e një rruge të paplanifikuar, duke përdorur procedurat standarde të lundrimit.

“Bashkëpilot i lehtësimit në fluturimin horizontal në lartësi” do të thotë një pilot i cili lehtëson bashkëpilotin nga detyrat e tij/ saj në kontrollet, gjatë fazës së fluturimit horizontal në operime me shumë pilot në lartësinë mbi FL 200.

“Kohë e instruktimit dyshe” do të thotë kohë e fluturimit ose koha e instrumenteve në tokë, kohë gjatë së cilës një person po merr mësim nga një instruktor fluturimi posaçërisht i autorizuar.

“Fluturime IFR në rrugëkalim” nënkupton fazën e një fluturimi të një IFR që fillon pas përfundimit të një procedure të nisjes IFR-së dhe përfundon kur fillon një procedurë e qasjes/afrimi IFR.

“Gabim” nënkupton një veprim ose mosveprim, ndërmarrë nga ana e ekuipazhit të fluturimit që të çon në shmangie nga qëllimet organizative apo pritshmërie e fluturimit.

“Menaxhim i gabimit” nënkupton procesin e zbulimit dhe përgjigjeve ndaj gabimeve me kundërmasa të cilat zvogëlojnë ose eliminojnë pasojat e gabimeve, dhe zbusin probabilitetin e gabimeve apo gjendjet e padëshiruara të avionëve.

“Simulator fluturimi i plotë” (FFS) do të thotë një kopje me përmasa të plota të një tipi të veçantë, ose, model dhe seri e kabinës se pilotazhit të fluturimit të avionit, duke përfshirë bashkësinë e të gjitha pajisjeve dhe programeve kompjuterike të nevojshme për të përfaqësuar avionin në tokë dhe operimet e fluturimit, një sistem vizual duke siguruar një pamje jashtë kabinës së pilotazhit, dhe një sistem aluziv të forcës lëvizëse.

“Kohë fluturimi”:

- për aeroplanët, xhiroplanet (TMG) dhe me fuqi me ngritje vertikale, do të thotë koha totale që nga momenti kur avioni vihet në lëvizje në fillim me qëllim ngritjen deri në momentin kur pushon përfundimisht në fund të fluturimit;

- për helikopterët, kjo do të thotë koha totale që nga momenti kur helikat e helikopterit fillojnë të rrotullohen deri në momentin kur helikopteri pushon në fund të fluturimit, dhe helikat kanë ndalur;

- për airship-et, kjo do të thotë koha totale nga momenti kur një airship lirohet nga direku për qëllim të ngritjes deri në momentin kur airshipi pushon përfundimisht në fund të fluturimit, dhe është siguruar në direk;

“Kohë fluturimi sipas rregullave të fluturimit instrumental (IFR)” do të thotë e gjithë koha gjatë së

cilës avioni është duke operuar në bazë të rregullave të fluturimit instrumental.

“Pajisje e trajnimit të fluturimit” (FTD)” do të thotë një kopje me përmasa të plota e instrumenteve, pajisjeve, paneleve dhe kontrolleve të një tipi të veçantë avioni, në një kabine pilotazhi të hapur, ose kabine pilotazhi të mbyllur të avionit, duke përfshirë bashkësinë e pajisjeve dhe programeve kompjuterike *software* të nevojshme për të përfaqësuar kushtet e avionit në tokë dhe në fluturim në masën e sistemeve të instaluara në pajisje. Ajo nuk kërkon një forcë aluzive lëvizjeje apo sistem vizual, përveç në rastin e helikopterit FTD të niveleve 2 dhe 3, ku sistemet e vizuale janë të kërkuar.

“Trajnues për procedurat e lundrimit dhe fluturimit (FNPT)”, do të thotë një pajisje trajnimi e cila përfaqëson në kabine pilotazhi ose mjedis kabine fluturimi, duke përfshirë bashkësinë e pajisjeve dhe programeve kompjuterike të nevojshme për të përfaqësuar një tip ose klasë avioni në operimet e fluturimit në masën që sistemet duhet të funksionojnë si në një avion.
“Fluturohet vetëm duke iu referuar instrumenteve” do të thotë që pilotët operojnë aeroplanin pa ndonjë referencë vizuale të jashtme, në kushte meteorologjike të simuluara ose reale të instrumenteve (IMC)";

“Helikopter” do të thotë një avion më i rëndë se ajri mbështetur në fluturim kryesisht nga reagimet e ajrit në një ose më shumë helika me fuqi shtytëse kryesisht në akset vertikale.

“Kohë e fluturimit instrumental” do të thotë koha, gjatë së cilës një pilot kontrollon fluturimin e një avioni vetëm duke iu referuar instrumenteve.

“Kohë instrumentale në tokë” do të thotë koha, gjatë së cilës një pilot merr mësime në fluturime të simuluara me instrumente, në pajisjen trajnuese simulative të fluturimit (FSTD).

“Kohë instrumentale” do të thotë kohë fluturimi instrumentale ose kohë instrumentale në tokë.

“Fluturim Intrumental me panel të Kufizuar” nënkupton e pozicionit të avionit në hapësirë duke iu referuar interpretimit të instrumenteve të gatishmërisë pas humbjes së tregimit të pozicionit të avionit dhe sistemit të referencave të drejtimit .

“Operim linear” do të thotë një operim me afrim instrumental në të cilin gabimi/devijimi maksimal i tolerueshëm nga rruga e planifikuar e fluturimit shprehet në njësi të gjatësisë, për shembull Knots, për kalimet në devijimet lateral/ anësorë.

“Fluturime në linjë nën mbikëqyrje" (LIFUS) nënkupton fluturimet në linjë pas një trajnimi të miratuar të kategorizimit të tipit me zero kohë fluturimi ose fluturimin e linjës të kërkuar nga një raport i të dhënave të përshtatshmërisë operacionale (OSD).

“LLNAV” do të thotë devijim anësor.

“LPV” do të thotë funksionimi i lokalizatorit me drejtim vertikal.

“Operim me shumë pilotë” nënkupton një operim që kërkon të paktën dy pilotë që përdorin bashkëpunimin me shumë ekuipazhe në një avion me shumë pilotë ose në një avion me një pilot.

“Bashkëpunim multiekuipazh (MCC)” nënkupton funksionimin e ekuipazhit të fluturimit, si një ekip i anëtarëve që bashkëpunojnë të udhëhequr nga piloti komandues (Piloti-në-komandë).

“Avion me shumë pilotë”:

- për aeroplanët, do të thotë aeroplanë të certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh,

- për helikopterët, airshipet dhe avionët me ngritës elektrik , do të thotë një avion i cili është i certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh ose që kërkohet të operohet me të paktën dy pilotë në përputhje me Urdhrin e Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”

“Natë” do të thotë periudhë ndërmjet fundit të muzgut të mbrëmjes civile dhe fillimit të mugëtirës se mëngjesit civil apo një periudhë tjetër e tillë mes perëndimit dhe lindjes së diellit, siç mund të jetë e përshkruar nga autoriteti përkatës, i vendit tonë.

“OSD” nënkupton të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa-21) të Urdhrit të Ministrit “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 Europiane Nr.748/2012.

“Pajisjet e tjera të trajnimit” (OTD) nënkupton ndihmëset e trajnimit përveç FSTD-ve, të cilat sigurojnë mjete për trajnime kur një mjedis i plotë i fluturimit nuk është i nevojshëm.

Lundrim i bazuar në performancë (PBN) nënkupton zonën e lundrimit bazuar në kushtet e performancës për funksionimin e mjeteve të fluturimit përgjatë një rrugëkalimi ATS, në një procedurë afrimi me instrument ose në një hapësirë ajrore të përcaktuar;

“Kriteri i performancës” nënkupton një deklaratë të thjeshtë, vlerësuese në rezultatin e kërkuar të elementit të kompetencës dhe një përshkrim të kritereve të përdorura për të gjykuar nëse niveli i kërkuar i performancës është arritur.

“Pilot-në komandë” (PIC) do të thotë piloti i caktuar për të qënë në komandë dhe i ngarkuar për drejtimin e sigurt të fluturimit.

“Pilot-në komandë nën mbikëqyrje” (PICUS) do të thotë një bashkëpilot që kryen, nën mbikëqyrjen e pilotit në komandë, detyrat dhe funksionet e një piloti në komandë.

“Avion me ngritje me fuqi” do të thotë çdo avion që përfton ngritje vertikale dhe, në fluturim, forcë shtytëse/ngritëse nga helika gjeometriket të ndryshueshme apo motorët/pajisjet shtytëse bashkangjitur ose të përfshira brenda trupit ose krahëve të avionit.

“Planer me fuqi” nënkupton një avion të pajisur me një ose më shumë motorë duke pasur, me motorë jofunksionale, karakteristikat e një planeri.

“Pilot privat” do të thotë një pilot që mban një licencë që ndalon pilotimin e avionëve në operime për të cilat jepet shpërblim, me përjashtim të mësimdhënies apo aktiviteteve për marrje në provim, siç përcaktohet në këtë pjesë.

“Kontrolli i aftësisë” nënkupton demonstrimin e aftësive për rivlefshmërinë apo për të rinovuar kategorizimet, dhe duke përfshirë provimin me gojë, siç mund të kërkohet.

“Rinovimi” (p.sh. e një kategorizimi ose certifikatë) nënkupton veprimin administrativ të ndërmarrë pasi kategorizimi ose certifikata ka skaduar me qëllim të ripërtëritjes se privilegjeve të kategorizimit ose certifikatës për një periudhë të caktuar të mëtejshme, si rezultat i përmbushjes se kërkesave të caktuara.

“Rivlefshmëria” (p.sh. e një kategorizimi ose certifikatë) nënkupton veprimin administrativ të marrë brenda periudhës së vlefshmërisë së një kategorizimi ose certifikatë që lejon mbajtësin të vazhdojë të ushtrojë privilegjet e një kategorizimi ose certifikatë për një periudhë të mëtejshme të specifikuar si rezultat i përmbushjes se kërkesave të caktuara.

“RNP APCH” do të thotë një specifikim i PBN i përdorur për operimet e afrimit me instrumente.

“Operim RNP APCH deri në minimumet e LNAV” do të thotë një operim i afrimit dydimensional (2D) për të cilin instruksionet laterale bazohen në pozicionimin GNSS.

“Operim RNP APCH deri në minimumet e LNAV / VNAV” do të thotë një operim i afrimit tredimensional (3D) për të cilin instruksionet laterale bazohen në pozicionimin GNSS ndërsa instruksionet vertikale sigurohen ose nga funksioni Baro VNAV ose nga pozicionimi GNSS duke përfshirë Sistem Afrimi me Bazë Satelitore ‘SABS’.

“Operim RNP APCH deri në minimumet për LPV” do të thotë një operim i afrimit tredimensional (3D) për të cilin si instruksionet laterale ashtu edhe vertikale bazohen në pozicionimin GNSS duke përfshirë SABS.

“RNP AR APCH” nënkupton një specifikim navigimi që përdorët për operimet e afrimit me instrumente që kërkojnë një miratim të veçantë.

“Sektor linje” do të thotë një fluturim të përbërë nga ngritja, largimi, lundrimi prej jo më pak se 15 minuta, mbërritja, afrimi dhe fazat e uljes.

“Planer” do të thotë një avion më i rëndë se ajri i cili është mbështetur në fluturim nga reaksioni dinamik i ajrit kundrejt sipërfaqeve ngritëse fikse, fluturimi i lirë i të cilave nuk varet nga një motor.

“Avion me një pilot”:

- për aeroplanët, do të thotë një avion i certifikuar për operim nga një pilot,

- për helikopterët, airshipet dhe avionët me ngritës elektrik, do të thotë një avion i cili është i certifikuar për operim nga një pilot dhe i cili nuk kërkohet të operohet me të paktën dy pilotë sipas

Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore".

"Testi i Aftësive" nënkupton demonstrimin e aftësive për lëshim të licencës ose kategorizimit, duke përfshirë provimin me gojë që mund të kërkohet.

"Koha e fluturimit Vetëm" do të thotë kohë e fluturimit gjatë së cilës një pilot student është banuesi i vetëm i një avioni.

"Studenti pilot- në- komandë "(SPIC) do të thotë një pilot student që vepron si pilot-në-komandë në një fluturim me një instruktor, ku ky i fundit do të vëzhgojë pilotin student dhe nuk do të ndikojë ose të kontrollojë fluturimin e avionit.

"Kërcënim" do të thotë ngjarje ose gabime që ndodhin përtej ndikimit të ekuipazhit të fluturimit, që rrit kompleksitetin operativ dhe që duhet të menaxhohet për të ruajtur kufijtë e sigurisë.

"Menaxhimi i kërcënimit" nënkupton procesin e zbulimit dhe të përgjigjurit ndaj kërcënimeve me kundër masa të cilat zvogëlojnë ose eliminojnë pasojat e kërcënimeve, dhe zbusin probabilitetin e gabimeve apo gjendjet e padëshiruara të avionëve.

"Operim i afrimit tredimensional (3D) me instrumente" do të thotë një operim i afrimit me instrumente duke përdorur si instruksione të lundrimit lateral ashtu edhe të lundrimit vertikal.

"Xhiroplan (Planer turizmi me motor) (TMG)" do të thotë, përveç nëse specifikohet ndryshe pas procesit të certifikimit, në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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", një klasë e veçantë planeri të motorizuar që ka të montuar në mënyrë integrale një motor të papalosshëm dhe helikë që nuk paloset. Ai do të jetë në gjendje të ngrihet dhe të ngjitet lart si rezultat i fuqisë së vet në bazë të manualit të tij fluturimit

"Operacioni i afrimit dydimensional (2D) me instrumente" do të thotë një operim i afrimit me instrumente duke përdorur vetëm instruksione të lundrimit lateral.

"Tip i avionit" nënkupton llojin e avionit që kërkon një kategorizim të tipit, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, dhe të cilat përfshijnë të gjitha avionët e një projekti bazë të njëjtë, duke përfshirë të gjitha ndryshimet në to, përveç atyre që rezultojnë me një ndryshim në trajtimin apo karakteristikat e fluturimit.

"Kategorizimi i tipit dhe Lista e miratimeve në liçencë" nënkupton një listë të publikuar nga Agjencia bazuar në rezultatin e vlerësimit të OSD dhe që përmban klasa të aeroplanëve dhe tipave të avionëve me qëllim të liçencimit të ekuipazhit të fluturimit.

"VNAV do të thotë navigimi vertikal.

"Operatori i trajnimit të bazuar në evidencë (EBT)" do të thotë një organizatë që ka një certifikatë të operatorit ajror (AOC) në përputhje me Aneksin III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80,

datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”.

“Vlerësimi praktik i EBT” do të thotë një metodë për vlerësimin e performancës që shërben për të verifikuar performancën e integruar të kompetencave. Ai zhvillohet ose në një ambient të simuluar ose në atë operacional. ’;

“ Programi EBT” do të thotë një program për trajnimin dhe vlerësimin e pilotëve në përputhje me pikën ORO.FC.231 të Aneksit III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”;

“Program i përzier EBT” do të thotë programi i trajnimit dhe kontrollit periodik të një operatori të parashikuar në pikën ORO.FC.230 të Aneksit III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”, një pjesë e së cilit është i dedikuar në zbatimin e EBT por që nuk zëvendëson kontrollet e aftësive të parashikuara në Shtojcën 9 të këtij Aneksi.

FCL.015 Aplikimi dhe lëshimi, rivlerësimi dhe rinovimi i licencës, kategorizimeve dhe certifikatave

a) Një aplikim për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e licencave të pilotit, kategorizimeve dhe certifikatave shoqëruese, si dhe çdo ndryshim i tyre, duhet të dorëzohet tek Autoriteti i Aviacionit Civil, në formën dhe mënyrën e caktuar nga ky autoritet. Kërkesa duhet të shoqërohet me prova se kërkuesi është në përputhje me kërkesat për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin të licencës ose certifikatës, si dhe kategorizimet apo miratimet që i bashkëlidhen, të përcaktuara në këtëAneks(Pjesa-FCL) dhe në Aneksin IV (Pjesa-MED) .
b) Përveç nëse përcaktohet ndryshe në këtë Aneks, çdo kufizim ose zgjerim i privilegjeve të dhëna nga një licencë, vlerësim ose certifikatë duhet të konfirmohet me shënim në licencë ose certifikatë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.
c) Një person nuk duhet të mbajë në çdo kohë më shumë se një licencë për kategorinë e avionëve të lëshuar në përputhje me këtë pjesë.
d) Një mbajtës i licencës duhet të paraqesë aplikime në përputhje me paragrafin (a) tek Autoriteti i Aviacionit Civil që ka lëshuar licencën e tij / saj në përputhje me këtë Aneks(Pjesa - FCL), Aneksin III (Pjesa- BFCL) të Rregullores “ Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për Miratimin e Kërkesave Thelbësore në Fushën e Aviacionit Civil ose me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me Rregulloren Bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie Evropiane të Sigurisë së Aviacionit ”, që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, sipas rastit.
(e) Kur të jetë e zbatueshme, mbajtësi i një licence që është lëshuar në përputhje me këtë Aneks (Part-FCL) mund të aplikojë tek autoriteti kompetent i përcaktuar nga një shtet tjetër anëtar, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për një ndryshim të autoritetit kompetent në lidhje me të gjitha licencat e mbajtura, siç përcaktohet në paragrafin (d).

(f) Për lëshimin e licencës, kategorizimit ose certifikatës, aplikanti do të aplikojë jo më vonë se 6 muaj pasi të ketë kaluar me sukses testin e aftësive ose vlerësimin e kompetencës.
(g) Trajnimi i kryer në aeroplanë ose në FSTD në përputhje me Aneksin III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore" dhe amendimet e saj, do të merren parasysh për kërkesat e përvojës dhe rivalidimit të përcaktuara në këtë Aneks (Pjesa-FCL) .

FCL.020 Piloti student

a) Një pilot student nuk mund të fluturojë vetëm, përveç rasteve kur ai autorizohet për këtë dhe është mbikëqyrur nga një instruktor fluturimi.
b) Para se ai/ajo të fluturojë vetëm, piloti student duhet të paktën të jetë 16 vjeç.

FCL.025 Provimi i njohurive teorike për lëshimin e licencës dhe kategorizimit

a) Përgjegjësitë e aplikantit

1) Aplikantët duhet të bëjnë të gjitha provimet e njohurive teorike për një licencë ose kategorizim të veçantë, nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil.

2) Aplikantët japin provimin për njohuritë teorike vetëm kur rekomandohet nga organizata e deklaruar për trajnimet (DTO) ose organizata e miratuar për trajnimet (ATO), të cilat janë përgjegjëse për trajnimin e tyre, pasi të kenë përmbushur elementët e nevojshëm të kursit të trajnimit për njohuritë teorike sipas një standardi të kënaqshëm.

3) Rekomandimi nga një DTO ose ATO është i vlefshëm për 12 muaj. Nëse aplikanti nuk ka tentuar të japë asnjëherë provimin me shkrim për njohuritë teorike brenda kësaj periudhe vlefshmërie, nevoja për trajnim të mëtejshëm do të përcaktohet nga DTO ose ATO, bazuar në nevojat e aplikantit.

b) Standardet kaluese:

1) Nota kaluese për provimin teorik me shkrim do t'i jepet aplikantit i cili ka marrë të paktën 75 % të pikëve që janë vendosur në atë provim. Nuk do të vendosen penalizime në pikë.

2) Përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë pjesë, një aplikant quhet se ka përmbushur me sukses të gjitha ekzaminimet e kërkuara të njohurive teorike për licencën përkatëse të pilotit ose kategorizimit kur ai ka kaluar të gjitha pjesët e kërkuara të provimit të njohurive teorike brenda 18 muajve, llogaritur nga fundi i muajit kalendarik kur aplikanti bëri tentativën e parë të testit.

3) Nëse një aplikant për provimin e njohurive teorike të ATPL, ose për lëshimin e një liçence piloti komercial (CPL) ose një kategorizimi instrumental (IR) nuk ka arritur të kalojë një prej pjesëve të provimit të njohurive teorike brenda katër përpjekjeve, ose nuk ka arritur t'i kalojë të gjitha pjesët brenda gjashtë seancave ose brenda periudhës së përmendur në pikën (b)(2), ai ose ajo do të kryejë sërisht të gjithë grupin e provimeve me shkrim të njohurive teorike.

4) Nëse aplikantët për lëshimin e një liçence të pilotit të avionit të lehtë (LAPL) ose liçencën e pilotit privat (PPL)nuk kanë arritur të kalojnë një prej pjesëve të provimit të njohurive teorike brenda katër përpjekjeve, ose nuk kanë arritur t'i kalojnë të gjitha pjesët brenda periudhës së përmendur në pikën (b)(2 ata do të kryejnë sërisht të gjithë grupin e provimit të njohurive teorike.

5) Para se të ribëjnë provimet e njohurive teorike, aplikantët do të marrin trajnime të mëtejshme në një DTO ose ATO. Fusha dhe thellimi i trajnimit të nevojshëm përcaktohet nga DTO ose ATO, bazuar në nevojat e aplikantëve.

c) Periudha e vlefshmërisë

1) Përfundimi me sukses i provimeve të njohurive teorike do të jetë i vlefshëm:

(i)për lëshimin e licencës së pilotit të avionëve të lehtë ose licencës së pilotit privat për një periudhë prej 24 muajsh;

(ii) për lëshimin e një licence të pilotit tregtar ose kategorizimi me instrumente(IR) për një periudhe prej 36 muajsh:

(iii) për lëshimin e një kategorizimi me instrumentit bazë (BIR), për një kohëzgjatje të pakufizuar.

Periudhat në pikat (i) dhe (ii) duhet të llogariten nga dita kur piloti ka përfunduar me sukses provimet e njohurive teorike, në përputhje me (b) (2).

2) Përfundimi i provimeve të njohurive teorike të licencës së pilotit të transportit ajror (ATPL) mbetet i vlefshëm për lëshimin e një ATPL për një periudhë prej 7 vjetësh nga data e fundit e vlefshmërisë së:

(i) një IR të vendosur në licencë; ose

(ii) në rastin e helikopterëve, e një kategorizimi të tipit helikopter të vendosur në atë licencë.

FCL.030 Testi i aftësisë praktike

a) Para marrjes në një test aftësie për lëshimin e një licence kategorizimi, ose certifikatë, aplikanti duhet të ketë kaluar provimin teorik të njohurive, përveç rastit të aplikantëve që i nënshtrohen një kursi të trajnimit të integruar të fluturimit.

Në çdo rast, instruksionet e njohurive teorike duhet të kenë përfunduar gjithmonë parakryerjes së testeve të aftësisë.

b) Me përjashtim të lëshimit të një licence të pilotit të transportit ajror, aplikanti për një test aftësie duhet të rekomandohet për testin nga organizata / personi përgjegjës për trajnimin, pasi trajnimi është përfunduar. Të dhënat e trajnimit do të vihen në dispozicion të ekzaminuesit.

(c) Për lëshimin e një BIR, aplikanti për një test aftësie duhet së pari të plotësojë të gjitha modulet e trajnimit dhe të rekomandohet për testin e aftësive nga një ATO.

Regjistrat e tij ose të saj të trajnimit do të vihen në dispozicion të ekzaminuesit, nga ATO.

FCL.035 Kreditimi i kohës së fluturimit dhe njohurive teorike

a) Kreditimi i kohës së fluturimit

1) Vetëm n.q.s. është specifikuar ndryshe në këtë Pjese, koha e fluturimit që kreditohet për një licence, kategorizim ose certifikatë, duhet të jetë kryer në të njëjtën kategori avioni për të cilën kërkohet licenca, kategorizimi ose certifikata.

2) PIC (piloti në komande) ose në Instruktim .

i) Një aplikant për një licencë, kategorizim ose certifikatë do të kreditohet në mënyre të plotë me të gjithë orët e instruksioneve vetëm apo dyshe apo orët e fluturimit PIC (pilot-ne komande)

kundrejt kohës se plotë të fluturimit të kërkuar për licencën, kategorizimin ose certifikatën.

(ii) Një i diplomuar në një kurs trajnimi të integruar ATP ka të drejtë të kreditohet me deri në 50 orë kohë piloti në komandë studentor në instrumente, përkundrejt kohës si PIC që kërkohet për lëshimin e licencës së pilotit të transportit ajror, licencës së pilotit tregtar dhe një kategorizimit të tipit ose klasës për multimotore.

(iii) Një i diplomuar në një kurs trajnimi të integruar CPL / IR ka të drejtë të kreditohet me deri në 50 orë kohë instrumentale si piloti në komandë student , kundrejt kohës se kërkuar si PIC, për lëshimin e licencës si pilotit tregtar dhe për një kategorizim tipi apo klase për multimotor.

3) Koha e fluturimit si pilot i dytë (ndihmës) ose (PICUS). Vetëm n.q.s. është vendosur ndryshe në këtë pjesë, mbajtësi i licencës së pilotit, kur vepron si bashkë pilot ose (PICUS), i njihen kreditet e kohës si bashkë pilot përkundrejt kohës totale të fluturimeve të kërkuara për licencë piloti të një niveli më të lartë.

(4) Të gjitha orët e fluturuara në aeroplanë ose TMG që i nënshtrohen një vendimi të të marrë në përputhje me pikat (a) ose (c) të Nenit 2 (8) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil ose që bien brenda fushës së Aneksit I të kësaj rregulloreje do të kreditohen plotësisht kundrejt përmbushjes së kërkesave për kohën e fluturimit të pikës FCL.140.A (a) (1) dhe pikës FCL.740.A (b) (1) (ii)) të këtij Aneksi, me kusht që të plotësohen kushtet e mëposhtme:

(i) aeroplani ose TMG-ja në fjalë është i së njëjtës kategori dhe klasë me avionin Part-FCL për të cilin do të kreditohen orët e fluturuara;

(ii) në rast të fluturimeve të trajnimit me një instruktor, aeroplani ose TMG-ja e përdorur i nënshtrohet një autorizimi siç specifikohet në pikën ORA.ATO.135 të Aneksit VII (Pjesa-ORA) ose pika DTO.GEN.240 e Aneksit VIII (Pjesa- DTO). b*) Kreditimi i njohurive teorike*

1) Aplikantët që kanë kaluar provimin e njohurive teorike për një licencë piloti të transportit ajror, do të kreditohen përkundrejt kërkesave për njohuritë teorike për licencën e pilotit për avion të lehtë, licencën e pilotit privat, licencën e pilotit tregtar dhe, përveç në rastet e helikopterëve, IR dhe BIR për të njëjtën kategori avionësh.

2) Aplikantët që kanë kaluar provimin e njohurive teorike për një licencë për pilot tregtar, do të kreditohen përkundrejt kërkesave për njohuritë teorike për:

(i) licencën e pilotit të avionit të lehtë për të njëjtën kategori të avionit.

(ii) licencën e pilotit privat për të njëjtën kategori avionësh; dhe

(iii) lënda "komunikim" për BIR. Ky kreditim do të përfshijë pjesën e IFR-së të lëndës “Komunikim” vetëm nëse kjo lëndë është përfunduar në përputhje me pikën FCL.310, siç është e zbatueshme që nga 20 dhjetori 2019.

3) Mbajtësit e një IR ose aplikantët që kanë kaluar provimin e njohurive teorike të IR për një kategori të avionit do të kreditohen përkundrejt kërkesave për instruksionet dhe provimin njohurive teorike për:

(i) IR në një tjetër kategori avioni.

(ii) BIR.

4) Mbajtësit e një licence piloti do të kreditohen ndaj kërkesave për instruksionet dhe provimin e njohurive teorike për një licencë në një tjetër kategori avioni, në përputhje me Aneksin 1 të kësaj pjese. Ky kreditim vlen edhe për aplikantët për një licencë piloti, të cilët tashmë kanë përfunduar me sukses provimet e njohurive teorike për lëshimin e kësaj licence në një kategori tjetër të avionit,

për aq kohë sa provimi i njohurive teorike është brenda periudhës së vlefshmërisë së specifikuar në pikën FCL.025 (c).

5) Pavarësisht pikës (b)(3) mbajtësit e një (kategorizimi me instrumente) IR(A) të cilët kanë përfunduar një kurs modular të bazuar në kompetencë IR(A) do të kreditohen plotësisht përkundrejt kërkesave për instruksionet dhe provimet e njohurive teorike për një IR në një kategori tjetër avioni, vetëm nëse ata kanë kaluar me sukses gjithashtu instruksionet dhe provimet për njohuritë teorike për IFR pjesën e kursit të kërkuar në përputhje me FCL.720.A.(a)(2)(ii)(A).

FCL.040 Ushtrimi i privilegjeve të licencave

Ushtrimi i privilegjeve të dhëna nga një licencë do të jetë i varur nga vlefshmëria e kategorizimeve që përfshihen aty, dhe, nëse është e aplikueshme, dhe e certifikatës mjekësore në përputhje me privilegjet e ushtruara.

FCL.045 Detyrimi për të mbajtur dhe për të paraqitur dokumentet

a) Një licencë e vlefshme dhe një certifikatë mjekësore e vlefshme do të mbahet gjithmonë nga piloti ndërkohe që ai ushtron privilegjet e licencës.

b) Piloti duhet të mbajë një dokument personal identifikimi që përmban foton e tij / saj.

c) Një pilot ose një pilot student duhet të paraqesë pa vonesë të dhënat e regjistruara për orët e fluturimit të tij / saj, për inspektim me kërkesë nga një përfaqësues i autorizuar i Autoritetit të Aviacionit Civil .

d) Një pilot student duhet të mbajë të gjitha provat e fluturimeve vetëm, përtej vendit (*cross country*) të autorizimit të kërkuar nga FCL.020 (a).

e) Një pilot që ka si qëllim të fluturojë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë me një avion të regjistruar në një shtet tjetër, duhet të mbajë në formë të shtypur ose elektronike botimin e fundit të bashkëlidhjes së ICAOS, që përfshin një referencë të numrit të regjistrimit të Marrëveshjes së ICAO që njeh vërtetimin automatik të licencave, si dhe listën e shteteve që janë palë në këtë marrëveshje.

FCL.050 Regjistrimi i kohës së fluturimit

Piloti do të mbajë një regjistrim të rregullt të të dhënave të detajeve të të gjithë fluturime të kryera në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil .

FCL.055 Aftësia e gjuhës

a) Të përgjithshme. Pilotët e aeroplanit, helikopterit, avionëve me fuqi ngritjeje dhe të airshipeve të cilëve u kërkohet përdorimi i radiotelefonisë nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e liçencave dhe kategorizimeve të tyre, vetëm në rast se ata kanë të vendosur aftësinë e gjuhës në liçencën e tyre ose në gjuhën angleze ose në gjuhën e përdorur për komunikimet radiofonike të përdorura në fluturim. Shënimi në liçencë tregon gjuhën, nivelin e aftësisë dhe datën e vlefshmërisë, dhe ai do të merret në përputhje me një procedurë të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Niveli minimal i aftësisë i pranueshëm është niveli operacional (Niveli 4) në përputhje me Shtojcën 2 të këtij Aneksi.

b) Aplikanti për vendosjen e aftësisë së gjuhës duhet të tregojë, në përputhje me shtojcën 2 të këtij Aneksi, të paktën një nivel operacional të aftësisë se gjuhës si në përdorimin e frazeologjive

ashtu edhe në gjuhën e thjeshtë në një vlerësues të çertifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civilose një organi testues për gjuhën i aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil sipas rastit. Për ta bërë këtë, aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për:

1) të komunikuar në mënyrë efektive vetëm me zë dhe në situata ballë-për-ballë;

2) të komunikuar për tema të zakonshme dhe në lidhje me punën, me saktësi dhe qartësi;

3) të përdorur strategji të përshtatshme komunikuese për shkëmbimin e mesazheve dhe për të njohur dhe zgjidhur keqkuptimet në një kontekst të përgjithshëm ose lidhur me punën;

4) të trajtuar me sukses sfidat gjuhësore të paraqitura nga një komplikacion apo kthesë e papritur e ngjarjeve që ndodh në kontekstin e një situate të punës rutinë apo detyrës komunikuese me të cilën ata janë të njohur në mënyrë të ndryshme:

5) të përdorur një dialekt ose theks i cili është i kuptueshëm në komunitetin aeronautik.

c) Me përjashtim të pilotëve të cilët kanë demonstruar aftësitë gjuhësore në një nivel ekspertësh(niveli 6), në përputhje me shtojcën 2 të këtij Aneksi, vërtetimi i aftësisë gjuhësore do të rivlerësohet çdo:

1) 4 vjet, nëse niveli i treguar është niveli operacional (niveli 4); ose

2) 6 vjet, nëse niveli i treguar është niveli i zgjeruar (niveli 5).

d) Kërkesa specifike për mbajtësit e një kategorizimi me instrumente (IR).. Pa cënuar paragrafët e mësipërm, mbajtësit e një IR duhet të kenë demonstruar aftësitë për të përdorur gjuhën angleze në nivelin e duhur të aftësive, siç përcaktohet në Shtojcën 2 të këtij Aneksi.:

e) Demonstrimi i aftësisë se gjuhës dhe përdorimi i anglishtes për mbajtësit e IR duhet të bëhet nëpërmjet një metode vlerësimi të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

FCL.060 Përvoja e fundit

a) Aeroplanët, helikopterët, avionët me fuqi ngritjeje dhe airshipet. Një pilot nuk duhet të operojë në një avion në transportin ajror tregtar ose me pasagjerë:

1) si PIC apo bashkëpilot nëse ai / ajo ka kryer, në 90 ditët e mëparshme, të paktën 3 ngritje afrime dhe ulje si pilot në një avion të të njëjtit tip ose klasë apo një FFS që përfaqëson atë tip ose klasë; 3 ngritjet dhe uljet duhet të kryhen në operimet me shumë pilot ose me një pilot të vetëm, në varësi të privilegjeve të mbajtura nga piloti; dhe

(2) si PIC gjatë natës përveç nëse ai / ajo:

(i) ka kryer në 90 ditët e mëparshme të paktën 1 ngritje, afrim dhe ulje gjatë natës si një pilot fluturues në një avion të të njëjtit tip ose klasë apo në një FFS që përfaqëson atë tip ose klasë ose;

(ii) mban një IR;

3) si bashkë pilot zëvendësues në fluturim horizontal në lartësi, përveç rasteve kur ai/ajo:

(i) i ka plotësuar kërkesat në (b)(1); ose

(ii) gjatë 90 ditëve pandërprerje, ka kryer të paktën 3 sektorë si pilot zëvendësues në fluturim në të njëjtin tip ose klas avioni; ose

(iii) ka plotësuar trajnim rifreskues dhe aktualizues për aftësitë e fluturimit në një FFS në një interval pa kaluar 90 ditët. Ky trajnim rifreskimi mund të kombinohet me trajnimin rifreskues të operatorit të përshkruar në kërkesat e përcaktuara në Pjesa-ORO.

4) Kur një pilot ka privilegjin për të vepruar në më shumë se një tip të aeroplanit me manovrime dhe karakteristika operacionale të ngjashme, 3 ngritje, afrime dhe ulje të kërkuara në (1) mund të kryhen, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21.

5) Kur një pilot ka privilegjin për të vepruar në më shumë se një tip helikopteri jokompleks me

manovrime dhe karakteristika operacionale të ngjashme, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, 3 ngritje, afrime dhe ulje siç kërkohen në paragrafin (1) mund të kryhen vetëm në një prej tipave, me kusht që piloti të ketë përfunduar të paktën 2 orë fluturimi në secilin prej tipave të helikopterit, gjatë 6 muajve mëparshëm.

b) Kërkesat e veçanta për transportin ajror tregtar:

1) Në rastin e transportit ajror tregtar, një periudhë prej 90-ditësh përshkruar në nënparagrafët (b) (1) dhe (2) të mësipërm, mund të zgjatet deri në një maksimum prej 120 ditësh, për sa kohë piloti ndërmerr fluturime linje nën mbikëqyrjen e një instruktori për kategorizimin e tipit apo ekzaminuesi.

2) Nëse piloti nuk e plotëson kërkesën e pikës (1), ai ose ajo duhet të kryejë një fluturim trajnimi me një instruktor të kualifikuar në përputhje me Nënpjesën J për të dhënë instruksione për atë lloj avioni. Fluturimi i trajnimit do të kryhet në aeroplan ose në një FFS të tipit të avionit që do të përdoret, dhe përfshin së paku kërkesat e përshkruara në pikat (b)(1) dhe (2) përpara se ai ose ajo të mund të ushtrojë privilegjet e tij/saj.

FCL.065 Reduktimi i privilegjeve të mbajtësve të licencave në moshën 60 vjeçare ose më shumë në transportin ajror tregtar

a) Mosha 60-64. Aeroplanët dhe helikopterët. Mbajtësi i një licence piloti që ka arritur moshën 60 vjeç nuk do të veprojë si një pilot i një avioni në transportin ajror tregtar përveç se si një anëtar i një ekuipazhi me disa pilotë.

b) Mosha 65. Mbajtësi i një licence piloti që ka arritur moshën 65 vjeç nuk do të veprojë si një pilot i një avioni në transportin ajror tregtar.

FCL.070 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i licencave, kategorizimeve dhe certifikatave

a) Licencat, kategorizimet dhe certifikatat e lëshuara në përputhje me këtë Pjesë mund të kufizohen, pezullohen ose revokohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil , kur piloti nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj pjese, pjesës mjekësore ose kërkesat e zbatueshme operacionale, në përputhje me kushtet dhe procedurat e parashtruara në Pjesën-ARA.

b) Kur piloti ka licencën e tij /saj të pezulluar ose revokuar, ai / ajo duhet t'i kthejë menjëherë licencën apo certifikatën Autoritetit të Aviacionit Civil.

Nënpjesa B
LICENCA E PILOTËVE TË AVIONËVE TË LEHTË – LAPL
SEKSIONI 1
Kërkesat e përbashkëta

FCL.100 LAPL - Mosha minimale

Aplikantët për LAPL për aeroplanë ose helikopterë duhet të jenë të paktën 17 vjeç.

FCL.105 LAPL - Privilegjet dhe kushtet

a) Të përgjithshme. Privilegjet e mbajtësit të një LAPL janë për të vepruar pa shpërblim si PIC në operime jotregtare në kategorinë e përshtatshme të avionit.

b) Kushtet. Aplikantët për LAPL duhet të ketë plotësuar kërkesat për kategorinë e avionëve përkatëse dhe, kur është e zbatueshme, për klasën apo tipin e avionëve të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.110 LAPL - Kreditimi për të njëjtën kategori avioni

a) Aplikantët për një LAPL të cilët kanë mbajtur një licencë për të njëjtën kategori avioni do të kreditohen në mënyrë të plotë përkundrejt kërkesave të LAPL për atë kategori avioni.

b) Pa cënuar paragrafin e mësipërm, në qoftë se ka skaduar licenca, aplikanti do të duhet të kalojë në një test aftësie në përputhje me FCL.125 për lëshimin e një LAPL në kategorinë e duhur të avionit.

FCL.115 LAPL - Kurs trajnimi

a) Aplikantët për LAPL duhet të kryejnë një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO.

b) Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe instruksione fluturimi të përshtatshme për privilegjet e LAPL-së për të cilën ata kanë aplikuar.

c) Instruksionet e njohurive teorike dhe instruksionet e fluturimit mund të përfundohen në një DTO ose në një ATO të ndryshme nga ajo ku aplikantët kanë filluar trajnimin e tyre.

(d) Për trajnimin për privilegjet e klasës aroplane- det piston me një motor, elementët e Shtojcës 9 të këtij aneksi, pika 7 (kategorizimet e klasës –det) të Seksionit B (Kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanit) do të konsiderohen .

FCL.120 LAPL - Provimi i njohurive teorike

Aplikantët për një LAPL duhet të tregojnë nivelin e njohurive teorike të përshtatshme për privilegjet e dhëna, përmes provimeve në vijim:

a) Lëndë të përgjithshme:

- Ligji i ajrit,
- Performanca e njeriut,
- Meteorologjia,
- Komunikimet; dhe
-Lundrimi

b) Lëndë specifike në lidhje me kategoritë e ndryshme avionëve:

- Parimet e fluturimit;
- Procedurat operative;
- Performanca e fluturimit dhe planifikimi; dhe
- Njohuri të përgjithshme të avionit.

FCL.125 LAPL – Testi i aftësive

a) Aplikantët për një LAPL duhet të demonstrojnë përmes përfundimit të një testi aftësie, aftësinë për të kryer, si PIC në kategorinë e duhur të avionit, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

b) Aplikantët për testin e aftësisë duhet të kenë marrë instruksione fluturimi në të njëjtën klasë apo tip të avionit që do të përdoret për testin e aftësisë. Privilegjet do të jenë të kufizuara në klasën

ose tipin e përdorur në testin e aftësisë deri sa zgjerime të mëtejshme të jenë shënuar me miratim në licencë, në përputhje me këtë nënpjesë.

c) Notat kaluese

1) Testi i aftësive duhet të ndahet në seksione të ndryshme, që përfaqësojnë të gjitha fazat e ndryshme të fluturimit në kategorinë e përshtatshme të avionit në të cilin fluturohet.

2) Dështimi në çdo teme të një seksioni do të shkaktojë që aplikanti të dështojë një seksion të tërë. Nëse aplikanti nuk kalon vetëm 1 seksion, ai / ajo do të përsërisë vetëm atë seksion. Dështimi në më shumë se 1 seksion do të shkaktojë që aplikanti të dështojë në të gjithë testin.

3) Kur testi do të përsëritet në përputhje me paragrafin (2), dështimi në çdo seksion, duke përfshirë ato që kanë kaluar në një përpjekje të mëparshme, do të shkaktojë që aplikanti të dështojë në të gjithë testin.

4) Dështimi për të arritur një kalim në të gjitha seksionet e testit në 2 përpjekjet do të kërkojë trajnim të mëtejshëm praktik.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për LAPL për aeroplanët - LAPL (A)

FCL.105.A LAPL (A) - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për aeroplanë janë që të veprojnë si PIC në aeroplanët me pistonë me një motor të vetëm –në tokë (SEP (tokë)), aeroplanë me piston me një motor në det (SEP(det)) ose TMG me një peshë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 2 000 kg ose më pak, që mban një maksimum prej 3 pasagjerësh, në mënyrë të tillë që të mos ketë asnjëherë më shumë se 4 persona në bordin e avionit.

b) Kushtet

(1)Mbajtësit e LAPL(A) do të marrin pasagjerë nëse ata kanë plotësuar 10 orë të kohës së fluturimit si pilot në komande (PIC) në avionë ose TMG pas dhënies se licencës.

(2) Mbajtësit e një LAPL(A) të cilët kishin më parë një ATPL(A), një MPL(A), një CPL(A) ose një PPL(A), përjashtohen nga kërkesat e përcaktuara në pikën (b) (1).

FCL.110.A LAPL (A) - Kërkesat për përvojën dhe kreditimi

a) Aplikantët për një LAPL (A) duhet të kenë përfunduar të paktën 30 orë të instruksioneve fluturimit në aeroplan apo TMG, duke përfshirë të paktën:

1) 15 orë instruksione fluturimit dyshe në klasën në të cilën do të bëhet testi i aftësisë;

2) 6 orë kohë fluturim vetëm, i mbikëqyrur, përfshirë së paku 3 orë kohë fluturimi vetëm përtej vendit (*cross-country*) me të paktën 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) prej të paktën 150 km (80 NM), gjatë të cilit do të bëhet 1 ulje me ndalim të plotë në një aerodrom të ndryshëm nga aerodromi e nisjes.

b) Kërkesa specifike për aplikantët që mbajnë një SPL të lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, përfshirë privilegjet për të fluturuar TMG. Aplikantët për një LAPL (A) të cilët kanë një SPL me privilegjet për të fluturuar TMG duhet të kenë kryer të paktën 21 orë kohë fluturimi në TMG pas miratimit të privilegjeve të TMG dhe do të respektojnë kërkesat e pikës FCL.135.A (a) në aeroplan.

c) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC mund të kreditohen ndaj kërkesave të pikës (a).

Shuma e kreditit do të përcaktohet nga DTO ose ATO ku piloti t'i nënshtrohet kursit të trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të parahyrjes, por në çdo rast:

1) nuk e kalon kohën totale të fluturimit si PIC;

2) nuk kalon 50% të orëve kërkuara në pikën (a);

3) nuk përfshin kërkesat e pikës (a) (2).

FCL.135.A LAPL (A) - Zgjerimi i privilegjeve për një klasë ose variant tjetër aeroplani

a) Privilegjet e një LAPL (A) do të kufizohen në klasën dhe variantin e avionëve ose TMG në të cilën është kryer testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti të ketë plotësuar në një klasë tjetër kërkesat e mëposhtme:

1) 3 orë instruksione fluturimi, duke përfshirë:

(i) 10 ngritje dhe ulje të dyfishta; dhe

(ii)10 ngritje dhe ulje vetëm, të mbikëqyrura.

(2) një test aftësie për të demonstruar një nivel të përshtatshëm të aftësive praktike në klasën e re. Gjatë këtij testi aftësie, aplikanti duhet t'i demonstrojë ekzaminuesit një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për klasën tjetër në lëndët e mëposhtme:

(i) procedurat operacionale;

(ii) performanca e fluturimit dhe planifikimi;

(iii) njohuri të përgjithshme të avionit.

b) Për t'i shtrirë privilegjet në një variant tjetër brenda një klase të caktuar, piloti duhet të ndërmarrë tajnimin e ndryshimeve ose të familjarizimit. Trajnimi i ndryshimeve duhet të regjistrohet në regjistrin e pilotit ose në një dokument ekuivalent dhe të nënshkruhet nga instruktori..]

(c) Aplikantët për shtrirjen e privilegjeve të LAPL (A) të TMG të cilët gjithashtu mbajnë një SPL në përputhje me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, përfshirë privilegjet për të fluturuar në TMG-të, do të marrin kreditim të plotë ndaj kërkesave në paragrafin (a).

FCL.140.A LAPL (A) - Kërkesat për përvojën e fundit

a) Mbajtësit e një LAPL (A) do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre vetëm nëse në 2 vitet e fundit ata kanë përmbushur ndonjë nga kushtet e mëposhtme si pilotë në aeroplanëve ose TMG:

1) të paktën 12 orë të kohës së fluturimit si PIC, ose fluturime dyshe ose vetëm nën mbikqyrjen e një instruktori, duke përfshirë:

- 12 ngritje dhe ulje;
- trajnim rifreskues me të paktën 1 orë kohë totale fluturimi me një instruktor.

(2) ata kanë kaluar një kontroll të aftësisë LAPL (A) me një ekzaminues. Programi i kontrollit të aftësisë bazohet në testin e aftësive për LAPL (A);

(b) Nëse mbajtësit e një LAPL (A) kanë një privilegj SEP (në tokë) dhe SEP (në det), ata mund të plotësojnë kërkesat në pikën (a) (1) në njërën klasë ose një kombinim të tyre për të cilat do të ketë vlefshmëri për të dy privilegjet. Për këtë qëllim, të paktën 1 orë nga koha e kërkuar e

fluturimit dhe 6 nga 12 ngritjet dhe uljet e kërkuara do të kryhen në secilën klasë.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për LAPL për helikopterë - LAPL (H)

FCL.105.H LAPL (H) - Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për helikopterë janë ato për të vepruar si PIC në helikopterët me një motor të vetëm me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 2 000 kg ose më pak, duke mbartur një maksimum prej 3 pasagjerësh, në mënyrë të tillë që të mos ketë asnjëherë më shumë se 4 persona në bord.

FCL.110.H LAPL (H) – Kërkesat për përvojën dhe kreditimin

a) Aplikantët për LAPL (H) duhet të kenë plotësuar 40 orë instruksione të fluturimit në helikopterë. Të paktën 35 orë të të cilave të jenë fluturuar në tipin e helikopterit që do të përdoret për testin e aftësisë. Instruksionet e fluturimit duhet të përfshijnë të paktën:

1) 20 orë të instruksionit të fluturimit të dyfishtë, dhe

2) 10 orë kohë fluturimi vetëm nën mbikëqyrje, përfshirë 5 orë të kohës së fluturimit përtej vendit (*cross-country*) vetëm, me të paktën 1 fluturim (*cross-country*) prej të paktën 150 km (80NM), gjatë të cilit duhet të kryhet një ulje me ndalesë të plotë në një aerodrom të ndryshëm nga aerodromi i nisjes.

b) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC mund të kreditohen ndaj kërkesave të pikës (a).

Sasia e kreditimit përcaktohet nga DTO ose ATO në të cilën piloti kryen kurset e trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të parahyrjes, por në çdo rast:

1) nuk e tejkalon kohën totale të fluturimit si PIC;

2) nuk e tejkalon 50% të orëve të nevojshme në (a)(2);

3) nuk përfshin kërkesat e pikës (a)(2);

FCL.135.H LAPL (H) - Zgjerimi i privilegjeve për një lloj ose variant tjetër helikopteri

a) Privilegjet e një LAPL (H) do të jenë të kufizuara në tipin specifik dhe variantin e helikopterit në të cilin është bërë testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti ka përfunduar:

1) 5 orë instruksione të fluturimit, duke përfshirë:

(i) 15 ngritje, afrime dhe ulje dyshe;

(ii) 15 ngritje, afrime dhe ulje vetëm, të mbikëqyrura

2) një test aftësie për të demonstruar një nivel të duhur të aftësive praktike në tipin e ri. Gjatë këtij testi aftësie, aplikantët duhet t’i demonstrojnë ekzaminuesit një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për tipin tjetër në lëndët e mëposhtme:

- Procedurat operative;
- Performanca e fluturimit dhe planifikimi;
- Njohuri të përgjithshme të avionit.

b) Para se mbajtësi i një LAPL (H) të mund të ushtrojë privilegjet e licencës në një tjetër variant të helikopterit nga ai i përdorur për testin e aftësisë, piloti duhet të ndërmarrë trajnim të familjarizimit dhe të ndryshimit, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21. Trajnimi i ndryshimeve duhet të regjistrohet në ditarin e fluturimit të pilotit apo në dokumentin ekuivalent dhe të jetë i nënshkruar nga instruktori.

FCL.140.H LAPL (H) - Kërkesat e për përvojën e fundit

Mbajtësit e një LAPL (H) duhet të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre në një tip të veçantë vetëm nëse në 12 muajt e fundit ata kanë plotësuar njërën prej pikave si në vijim:

(a) kanë përfunduar të paktën 6 orë kohë fluturimi në helikopterë të këtij tipi si PIC, ose fluturime dyshe ose vetëm nën mbikëqyrjen e një instruktori, duke përfshirë gjashtë ngritje, afrime dhe ulje dhe të kenë përfunduar një trajnim rifreskues të paktën 1 orë të kohës totale të fluturimit me një instruktor;

(b) kanë kaluar një kontroll aftësie me një ekzaminues në tipin specifik përpara rinisjes së ushtrimit të privilegjeve të liçencës së tyre. Ky program i kontrollit të aftësive do të bazohet në testin e aftësive për LAPL (H).

NËNPJESA C

LICENCA PËR PILOT PRIVAT (PPL)

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.200 Mosha minimale

Aplikantët për një PPL duhet të jenë të paktën 17 vjeç.

FCL.205 Kushtet

Aplikantët për lëshimin e një PPL duhet të kenë plotësuar kërkesat për kategorizim të klasës apo tipit për avionët e përdorur në testin e aftësive, siç është përcaktuar në nënpjesën H.

FCL.210 Kursi i trajnimit

a) Aplikantët për një PPL duhet të përfundojnë një kurs trajnimi në një DTO ose në një ATO.

b) Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe udhëzime fluturimi të përshtatshme për privilegjet e PPL-së së kërkuar.

c) Instruksionet e njohurive teorike dhe instruksionet e fluturimit mund të përfundohen në një DTO ose në një ATO të ndryshme nga ajo ku aplikantët kanë filluar trajnimin e tyre;

FCL.215 Provimi i njohurive teorike

Aplikantët për një PPL duhet të tregojnë nivelin e njohurive teorike të nevojshme për privilegjet e dhëna nëpërmjet provimeve në lëndët e mëposhtme:

a) lëndë të përgjithshme:

- Ligji i ajrit;
- Performanca e njeriut;
- Meteorologjia;
- Komunikimet; dhe
- -Lundrimi

b) lëndët specifike në lidhje me kategoritë e ndryshme avionëve:

- Parimet e fluturimit;

- Procedurat operative;
- Performanca e fluturimit dhe planifikimi;
- Njohuri të përgjithshme të avionit;

FCL.235 Testi i aftësive

a) Nëpërmjet kryerjes së një testi aftësie, aplikantët për një PPL do të demonstrojnë aftësinë për të kryer si PIC në kategorinë përkatëse të avionëve, procedurat dhe manovrat përkatëse me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna..

b) Aplikantët për testin e aftësive duhet të kenë marrë instruksione fluturimi në të njëjtën klasë ose tip avioni që do të përdoren për testin e aftësive.

c) Notat kaluese

1) Testi i aftësive duhet të ndahet në seksione të ndryshme, që përfaqësojnë të gjitha fazat e ndryshme të fluturimit të përshtatshëm për kategorinë e avionit në të cilin fluturohet.

2) Mos kalimi i ndonjë pike (artikulli) të një seksioni do t'i shkaktojë aplikantit mos kalimin e të tërë seksionit. Nëse aplikanti nuk kalon vetëm në një seksion, ai/ajo duhet ta përsërisë atë seksion. Mosmarrja e më shumë se një seksioni, do t'i shkaktojë aplikantit në mos marrjen e të gjithë testit.

3) Kur testi duhet të përsëritet në përputhje me pikën (2), dështimi në çdo seksion, duke përfshirë edhe ato që kanë qenë të kaluar në një përpjekje të mëparshme, do të bëjë që aplikanti të dështojë në të gjithë testin.

4) Dështimi për të kaluar në të gjitha seksionet e testit në 2 përpjekje do të kërkojë trajnim të mëtejshëm.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për PPL aeroplanë - PPL (A)

FCL.205.A PPL (A) - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësve të një PPL(A) janë për të vepruar pa shpërblim si PIC ose bashkë-pilot të aeroplanëve ose TMG të angazhuar në operime jo-tregtare dhe të ushtrojnë të gjitha privilegjet e mbajtësve të një LAPL (A).

b) Pavarësisht nga paragrafi i mësipërm, mbajtësit e një PPL(A) me privilegjet e instruktorit apo ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:

1) sigurimin e instruksioneve të fluturimit për LAPL (A) ose PPL (A);

2) zhvillimin e testeve të aftësisë dhe kontrolleve të aftësisë për këto licenca;

3) trajnimin, testimin dhe kontrollin për kategorizimet ose certifikatat e bashkangjitura tek kjo licence.

FCL.210.A PPL (A) - Kërkesat për përvojë dhe kreditimi

a) Aplikantët për një PPL(A) duhet të kenë përfunduar së paku 45 orë të Instruksionit të fluturimit

në aeroplanë ose TMG, 5 prej të cilëve mund të kenë përfunduar në një FSTD, duke përshirë së paku:

1) 25 orë udhëzim i dyfishtë fluturimi; dhe

2) 10 orë kohë e vetme e mbikëqyrur fluturimi, duke përfshirë së paku 5 orë kohë fluturimi e vetme ndër-vendas me së paku 1 fluturim ndër-vendas prej së paku 270 km (150 NM), gjatë të cilave dy ulje me ndalim të plotë në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes do të bëhen;

b) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (A). Aplikantët për një PPL (A) që mbajnë një LAPL (A) kryejnë të paktën 15 orë kohë fluturimi në aeroplanë pas lëshimit të LAPL (A), nga të cilat të paktën 10 janë instruksione fluturimi të kryera në një kurs trajnimi në një DTO ose ATO. Ky kurs trajnimi përfshin të paktën 4 orë kohë fluturimi nën mbikëqyrje si drejtuesi i vetëm, duke përfshirë të paktën 2 orë kohë fluturimi si drejtues i vetëm përtej vendit (cross-country), me të paktën 1 fluturim përtej vendit (*Cross-country*) me të paktën 270 km (150 NM) distancë, gjatë së cilit duhet të bëhen ulje me ndalesa të plota në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

c) Kërkesa specifike për aplikantët që mbajnë një SPL të lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, përfshirë privilegjet për të fluturuar TMG. Aplikantët për një PPL (A) që kanë një SPL me privilegjet për të fluturuar TMG duhet të ketë përfunduar:

1) të paktën 24 orë kohë fluturimi në TMG pas miratimit të privilegjeve të TMG-së; dhe

2) të paktën 15 orë instruksione fluturimi në aeroplanë gjatë një kursi trajnimi në një DTO ose ATO, duke përfshirë të paktën kërkesat e pikës (a)(2).

d) Kreditimi. Aplikantët që mbajnë një licencë piloti për një tjetër kategori të avionëve, me përjashtim të balonave, duhet të kreditohen me 10% të kohës totale të tyre të fluturimit, si PIC në avionët e tillë deri në një maksimum prej 10 orësh. Shuma e kreditit të dhënë jo në çdo rast duhet të përfshijë kërkesat në (a) (2).

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për PPL helikopterë - PPL (H)

FCL.205.H PPL (H) - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një PPL (H) janë për të vepruar pa shpërblim si PIC ose bashkëpilot i helikopterëve të angazhuar në operime jotregtare dhe të ushtrojnë të gjitha privilegjet e mbajtësve të një LAPL (H).

b) Pavarësisht nga paragrafi i mësipërm, mbajtësi i një PPL (H) me privilegjet e instruktorit apo ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:

1) Sigurimin e instruksioneve të fluturimit për të LAPL (H) ose PPL (H);

2) Zhvillimin e testeve të aftësisë dhe kontrolleve të aftësisë për këto licenca;

3) Trajnimin, testimin dhe kontrollin për kategorizimet dhe certifikatat e bashkangjitura tek kjo licence.

FCL.210.H PPL (H) - Kërkesat e përvojës dhe kreditimi

a) Aplikantët për një PPL (H) duhet të kenë plotësuar së paku 45 orë instruksione të fluturimit në helikopterë, 5 nga të cilat mund të jenë kryer në një FNPT ose FFS, duke përfshirë të paktën:

1) 25 orë të instruksionit të fluturimit të dyfishtë, dhe

2) 10 orë të kohës së fluturimit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 5 orë

kohë fluturimi përtej vendit (*cross-country*) i vetëm me të paktën 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) prej së paku 185 km (100 NM), me ulje dhe me ndalesa të plota në 2 aerodromeve të ndryshme nga aerodromi i nisjes.
3) 35 të 45 orëve të instruksioneve të fluturimit duhet të plotësohen në të njëjtin tip të helikopterit si ai i përdorur për testin e aftësisë.
b) Kërkesat specifike për një aplikant mbajtës i një LAPL-je (H). Aplikantët për një PPL (H) që mbajnë një LAPL (H) duhet të kryejnë një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO. Ky kurs trajnimi përfshin të paktën pesë orë kohë me instruksione fluturimi dyshe i dhe të paktën 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, prej të paktën 185 km (100 NM) distancë me ulje me ndalesa të plota në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.
(c) Aplikantët që mbajnë një licencë piloti për një kategori tjetër avioni, me përjashtim të balonave, do të kreditohen me 10% të kohës se tyre totale të fluturimit, si PIC në avionë të tillë deri në një maksimum prej 6 orësh. Shuma e kreditit të dhënë në çdo rast nuk do të përfshijë kërkesat e parashikuara në pikën (a) .

SEKSIONI 4
Kërkesat specifike për PPL airshipe - PPL (As)

FCL.205.As PPL (As) - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një PPL (As) janë të veprojnë pa shpërblim si PIC ose bashkëpilot në airship të angazhuar në operime jotregtare.
b) Pavarësisht nga paragrafi i mësipërm, mbajtësit e një licence PPL (As) me privilegjet e instruktorit apo ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:
1) Sigurimin e instruksioneve të fluturimit për PPL (As);
2) Zhvillim të testeve të aftësisë dhe kontrolleve të aftësisë për këtë licencë;
3) Trajnimin, testimin dhe kontrollin për kategorizimet dhe certifikatat e bashkangjitura tek kjo licence.

FCL.210.As PPL (As) - Kërkesat e përvojës dhe kreditimi

a) Aplikantët për një PPL (As) duhet të kenë plotësuar së paku 35 orë të instruksioneve të fluturimit në airship, 5 nga të cilat mund të jenë plotësuar në një FSTD, duke përfshirë të paktën:
1) 25 orët e instruksionit fluturimidyshe duke përfshirë:
(i)) 3 orë të trajnimit të fluturimit përtej vendit, duke përfshirë 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) prej së paku 65 km (35 NM),
(ii) 3 orë të trajnimit në instrumente;
2) 8 ulje dhe ngritje në një aerodrom, duke përfshirë procedurat e lidhjes në direk dhe clirimit nga direku;
3) 8 orë kohë të fluturimit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur.
b) Aplikantët të cilët mbajnë një BPL të lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas VKM-së Nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për Miratimin e Kërkesave Thelbësore në Fushën e Aviacionit Civil dhe janë të kualifikuar për të fluturuar me airship me ajër të nxehtë do të kreditohen me 10% të kohës së përgjithshme të fluturimit si PIC në airship të tillë dhe deri në një maksimum prej 5 orësh.

NËNPJESA D

LICENCA PILOT TREGTAR - CPL

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.300 CPL - Mosha minimale

Një aplikant për një CPL duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

FCL.305 CPL - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet. Privilegjet e mbajtësit të një CPL janë, brenda kategorisë se një avioni përkatës, për:

1) të ushtruar të gjitha privilegjet e mbajtësit të një LAPL dhe PPL-së;

2) të vepruar si PIC apo bashkëpilot i avionëve të angazhuar në operime të tjera prej atyre të transportit ajror;

3) të vepruar si PIC në transportin ajror tregtar të çdo avioni me një pilot të vetëm, subjekt i kufizimeve të përcaktuara në FCL.060 dhe në këtë nënpjesë;

4) të vepruar si bashkëpilot në transportin ajror tregtar subjekt i kufizimeve të përcaktuara në FCL.060.

b) Kushtet. Një aplikant për lëshimin e një CPL duhet të ketë plotësuar kërkesat për kategorizim të klasës ose tipit të avionëve të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.310 CPL - Provimet për njohuritë teorike

Aplikantët për lëshimin e një CPL-je duhet të tregojnë një nivel njohurish të përshtatshme për privilegjet e dhëna në lëndët vijuese:

a) ligji i ajrit;

b) njohuri të përgjithshme për avionët — Struktura e avionit/ sistemet/ grupi i motorit;

c) njohuri të përgjithshme për avionët — instrumentet

d) pesha dhe ekuilibri;

e) performanca;

f) planifikimi dhe monitorimi i fluturimit;

g) performanca njerëzore;

h) meteorologjia;

i) lundrimi i përgjithshëm;

j) lundrimi me radio;

k) procedurat operacionale;

(l) parimet e fluturimit; dhe

(m) komunikimet;

FCL.315 CPL – Kursi i trajnimit

Një aplikant për një CPL duhet të ketë përfunduar instruksionin teorik të njohurive dhe instruksionet e fluturimit në një ATO, në përputhje me shtojcën 3 të kësaj pjese.

FCL.320 CPL - Testi i Aftësisë

Një aplikant për një CPL duhet të kalojë një test aftësie në përputhje me shtojcën 4 të kësaj pjese për të demonstruar aftësinë për të kryer, si PIC në kategorinë e duhur të avionit, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan - CPL (A)

FCL.315.A CPL – Kursi i trajnimit

Njohuritë teorike dhe Instruksioni i fluturimit për lëshimin e një CPL(A) do të përfshijë trajnimin për parandalimin dhe rimarrje e kontrollit në rast të paqëndrueshmërisë së avionit.

FCL.325.A CPL (A) - Kushtet specifike për mbajtësit e MPL

Para se të ushtrojë privilegjet e një CPL (A), mbajtësi i një MPL duhet të ketë përfunduar në aeroplan:

a) 70 orë kohë të fluturimit:

1) si PIC; ose

2) kohë të përbërë nga të paktën 10 orë si PIC dhe kohë shtesë fluturimi si PIC nën mbikëqyrje (PICUS).

Nga këto 70 orë, 20 do të jenë kohë të fluturimit përtej vendit VFR si PIC, apo kohë fluturimi përtej vendit të përbërë nga të paktën 10 orë si PIC dhe 10 orë si PICUS. Kjo do të përfshijë një fluturim përtej vendit VFR prej së paku 540 km (300NM) gjatë të cilit do të bëhen ulje me ndalime të plota në dy aeroporte të ndryshme si PIC;

b) elementët e kursit modular CPL (A) i specifikuar në paragrafët 10 (a) dhe 11 të Shtojcës 3, E të kësaj pjese; dhe

c) testin e aftësisë për CPL (A), në përputhje me FCL.320.

NËNPJESA E

LICENCA PILOT MULTIEKUIPAZH - MPL

FCL.400.A MPL - Mosha minimale

Një aplikant për një MPL duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

FCL.405.A MPL - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësve të një MPL janë për të vepruar si bashkëpilot në një aeroplan i cili kërkohet të veprojë me një bashkëpilot.

b) Mbajtësi i një MPL mund të ushtrojë privilegjet ekstra të:

1)mbajtësit të një PPL (A), me kusht që kërkesat për PPL (A) specifikuar në nënpjesën C të plotësohen;

2) një CPL (A), me kusht që kërkesat e specifikuara në FCL.325.A të jenë plotësuar.

c) Mbajtësit e një MPL do të kenë privilegjet IR (A) të tij / saj të kufizuar në avionët të kërkuar për të operuar me një bashkëpilot. Privilegjet e IR (A) mund të zgjerohen për operimet në aeroplanë me një pilot të vetëm, me kusht që mbajtësi i licencës të ketë përfunduar trajnimin e nevojshëm për të vepruar si PIC në operime me një pilot të vetëm të zhvilluara duke iu referuar vetëm instrumenteve dhe të ketë kaluar testin e aftësive të IR (A) si një pilot i vetëm.

FCL.410.A MPL – Kursi i trajnimit dhe provimet e njohurive teorike

a) Kursi
Aplikantët për lëshimin e një MPL-je kanë përfunduar një kurs trajnimi për njohuritë teorike dhe Instruksionet e fluturimit në një ATO në përputhje me shtojcën 5 të këtij Aneksi (Pjesa-FCL).
b) Provimet
Aplikantët për lëshimin e një MPL-je tregojnë një nivel të njohurive teorike të përshtatshme për mbajtësit e një ATPL(A), në përputhje me pikën FCL.515, dhe për një kategorizim të tipit të më shumë pilotë.

FCL.415.A MPL - Aftësi praktike

a) Një aplikant për një MPL duhet të ketë demonstruar përmes vlerësimit të vazhdueshëm, aftësitë e nevojshme për përmbushjen e të gjitha elementeve të kompetencës të specifikuara në shtojcën 5 të kësaj pjese, si pilot fluturues dhe pilot jo fluturues, në një aeroplan me multipilot, me shumë motorë me turbinë, nën VFR dhe IFR.

b) Me përfundimin e kursit të trajnimit, aplikanti duhet të kalojë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, për të demonstruar aftësinë për të kryer procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna. Testi i aftësive duhet të kryhet në tipin e avionit të përdorur në fazën e avancuar të kursit të trajnimit të integruar MPL ose në një FFS që përfaqëson të njëjtin lloj.

NËNPJESA F
LICENCA PËR PILOT TË TRANSPORTIT TË LINJËS AJRORE- ATPL

SEKSIONI 1
Kërkesa të përbashkëta

FCL.500 ATPL - Mosha minimale

Aplikantët për ATPL duhet të jenë të paktën 21 vjeç.

FCL.505 ATPL - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një ATPL janë brenda kategorisë së duhur të avionit, për të:
1) ushtruar të gjitha privilegjet e mbajtësit të një LAPL, një PPL dhe një CPL;
2) vepruar si PIC i avionëve të angazhuar në transportin ajror tregtar.
b) Aplikantët për lëshimin e një ATPL duhet të kenë plotësuar kërkesat për kategorizimin sipas tipit të avionit të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.515 ATPL – Kursi i trajnimit dhe provimet për njohuritë teorike

a) Kursi
Aplikantët për një ATPL kanë përfunduar një kurs trajnimi në një ATO. Kursi është ose kurs trajnimi i integruar ose një kurs modular, në përputhje me shtojcën 3 të këtij aneksi (Pjesa-FCL).
b) Provimet

Aplikantët për lëshimin e një APL-je tregojnë një nivel njohurish të përshtatshme për privilegjet e dhëna në lëndët vijuese:

1. ligji i ajrit;
2. njohuri të përgjithshme për avionët — struktura e avionit sistemet/ grupi i motorit;
3. njohuri të përgjithshme për avionët — instrumentet;
4. pesha dhe ekuilibri;
5. performanca;
6. planifikimi dhe monitorimi i fluturimit;
7. performanca njerëzore;
8. meteorologjia;
9. lundrimi i përgjithshëm;
10. lundrimi me radio;
11. procedurat operacionale;
12. parimet e fluturimit; dhe
13. komunikimet.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanit - ATPL (A)

FCL.505.A ATPL (A) - Kufizimi i privilegjeve për pilotët që kanë mbajtur më parë një MPL

Kur mbajtësi i një ATPL (A) ka mbajtur më parë vetëm një MPL, privilegjet e licencës do të jenë të kufizuara për operimet në shumë pilot, nëse mbajtësi ka përmbushur FCL.405.A (b) (2) dhe (c) për operimet me një pilot të vetëm.

FCL.510.A ATPL (A) - Parakushtet, përvoja dhe kreditimi

a) Kushtet paraprake. Aplikantët për ATPL (A) duhet të mbajnë:

1) një MPL; ose

2) një CPL (A) dhe IR një multi-motor për aeroplanë. Në këtë rast, aplikanti duhet të ketë marrë instruksione në MCC.

b) Përvoja. Aplikantët për ATPL (A) duhet të kenë kryer një minimum prej 1 500 orë të kohës së fluturimit në aeroplanë, duke përfshirë të paktën:

1) 500 orë operime në aeroplanë me multi-pilotë;

2) (i) 500 orë si PIC nën mbikëqyrjen; ose

(ii) 250 orë si PIC; ose

(iii) 250 ore, duke përfshirë të paktën 70 orë si PIC, dhe pjesën e mbetur si PIC nën mbikëqyrje;

3) 200 orë kohë fluturimi përtej vendit nga të cilat të paktën 100 orë do të jenë si PIC ose PIC nën mbikëqyrje;

4) 75 orë kohë instrumentale nga të cilat jo më shumë se 30 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë; dhe

5) 100 orë fluturim natën si PIC ose bashkëpilot.

Nga 1 500 orë kohë të fluturimit, deri në 100 orë kohë të fluturimit mund të plotësohen në një FFS dhe FNPT.Nga këto 100 orë, vetëm një maksimum prej 25 orësh mund të plotësohet në një FNPT.

c) Kreditimi.

1) Mbajtësit e një licence piloti për kategoritë e tjera të avionit do të kreditohen me kohë fluturimi deri në një maksimum prej:

(i) për TMG ose planerë, 30 orë të fluturuara si PIC;

(ii) për helikopterë, 50% e të të gjitha kërkesave kohore të fluturimit të paragrafit (b).

2) Mbajtësit e licencës së inxhinierëve të fluturimit e dhënë në përputhje me rregullat kombëtare të aplikueshme, duhet të kreditohet me 50% të kohës në fluturim të inxhinierit, deri në maksimum të 250 orëve të krediteve. Këto 250 orë mund të kreditohen tek 1500-orëshi i kërkuar i paragrafit (b), dhe 500-orëshi i kërkuari paragrafit(b)(1), duke dhënë kreditin total të këtyre paragrafëve, por që nuk e kalon 250 orët.

d) eksperienca e kërkuar nga pika (b) duhet të jetë kryer para kryerjes së testit të aftësisë për ATPL (A).

FCL.520.A ATPL (A) - Testi i aftësisë

Aplikantët për ATPL (A) duhet të kalojnë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese për të demonstruar aftësinë për të kryer, si PIC i një aeroplani multipilot procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.
Testi i aftësive do të bëhet në aeroplan apo një FFS të përshtatshëm dhe të kualifikuar që përfaqëson të njëjtin tip.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterit *ATPL (H)*

FCL.510.H ATPL (H) - Parakushtet, përvoja dhe kreditimi

Aplikantët për ATPL (H) duhet:

a) të zotërojnë një CPL (H);

b) të kenë marrë instruksione në MCC në përputhje me pikën FCL.735.H;

c) të kenë kryer si pilot helikopterësh të paktën 1000 orë kohë fluturimit, duke përfshirë së paku:

1) 350 orë në operime me shumë pilotë në helikopterë;

2) (i) 250 orë si PIC; ose

(ii) 100 orë si PIC dhe 150 orë si PIC nën mbikëqyrje; ose

(iii) 250 orë si PIC nën mbikëqyrje në helikopterë me shumë pilotë. Në këtë rast, privilegjet e ATPL (H) do të jenë të kufizuar vetëm për operime me shumë pilot, deri sa të jenë plotësuar 100 orë si PIC;

3) 200 orë kohë fluturimi jashtë vendit, nga të cilat të paktën 100 orë duhet të jetë si PIC, ose PIC nën mbikëqyrje;

4) 30 orë kohë instrumentesh nga të cilat jo më shumë se 10 orë mund të jenë kohë me instrumente në tokë; dhe

5) 100 orë fluturim natën si PIC ose si bashkëpilot.

Nga 1 000 orët, një maksimum prej 100 orësh mund të jenë kryer në një FSTD, nga të cilat jo më shumë se 25 orë, mund të kryen në një FNPT.

d) Koha e fluturimit në aeroplan, do të kreditohet deri në 50% kundrejt kërkesave të kohës së fluturimit në paragrafin (c).

e) Eksperienca e kërkuar në pikën (c) duhet të jetë përfunduar para se të kryhet testi i aftësisë për ATPL (H).

(f) Aplikantët për një ATPL(H) do të marrin një kreditim të plotë për kërkesën në pikën (b) kur janë në përputhje me pikën FCL.720.H(a)(2)(ii) dhe, gjithashtu, kur kanë marrë trajnim në një ATO për të përmbushur standardet e nevojshme për përfundimin me sukses të kursit sipas pikës FCL.735.H.

FCL.520.H ATPL (H) - Testi i aftësive

Aplikantët për ATPL (H) duhet të kalojnë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese për të demonstruar aftësinë për të kryer si PIC i një helikopteri me shumë pilot procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.
Testi i aftësive duhet të kryhet në helikopter ose një FFS të përshtatshëm dhe të kualifikuar që përfaqëson të njëjtin tip.

NËNPJESA G
KATEGORIZIMI PËR INSTRUMENTE–IR

SEKSIONI 1
Kërkesa të përbashkëta

FCL.600 IR – Të Përgjithshme

Me përjashtim të parashikimeve të pikës FCL.835, operimet nën IFR në një aeroplan, helikopter, airship ose avion me fuqi ngritjeje do të kryhen vetëm nga mbajtësit e një PPL, CPL, MPL dhe ATPL me një IR të përshtatshme për kategorinë e avionëve ose, nëse një IR i përshtatshëm për kategorinë e avionëve nuk është i disponueshëm, vetëm gjatë kryerjes së testimit të aftësive ose instruksioneve të dyshe.

FCL.605 IR - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet
Privilegjet e mbajtësve të një IR janë që të fluturojnë me avion me IFR, duke përfshirë operimet PBN, me një lartësi minimale të vendimit prej:
1) jo më pak se 200 ft (60 m);
2) më pak se 200 ft (60 m), me kusht që të jenë të autorizuar ta bëjnë këtë procedure në përputhje me Aneksin V (Pjesa-SPA) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore"
b) Kushtet
1) Mbajtësit e një IR do të ushtrojnë privilegjet e tyre në përputhje me kushtet e përcaktuara në Shtojcën 8 të këtij Ankesi.
2) Për të ushtruar privilegje si PIC sipas IFR në operimin me shumë pilotë në helikopterë, Mbajtësit e një (IR(H)) do të kenë të paktën 70 orë kohë instrumentesh, nga të cilat deri në 30 orë mund të jenë kohë instrumentesh në tokë.

FCL.610 IR - Parakushtet dhe kreditimi

Aplikantët për një IR duhet:
a) të mbajnë:

b) të paktën një PPL në kategorinë e duhur të avionit, dhe:

(i) privilegjet për të fluturuar natën në përputhje me FCL.810,n.q.s.privilegjet e IR do të përdoren natën, ose;

(ii) një ATPL në një tjetër kategorisë të avionit; ose

2) një CPL, në kategorinë e duhur të avionit;

b) të kenë kryer të paktën 50 orë fluturimi në rrugëkalim si PIC, në avionët,TMG, helikopterët ose zepelinet, nga të cilat të paktën 10 ore, në rastin e zepelinave, 20 orë të jenë në kategorinë e avionëve të tjerë.

c) Vetëm për helikopterë. Aplikantët që kanë kryer një kurs trajnimi të integruar ATP (H) / IR, ATP (H), CPL (H) / IR ose CPL (H) do të përjashtohen nga kërkesa e pikës (b).

FCL.615 IR - Njohuri teorike dhe instruksione fluturimi

a) Kursi.

Aplikantët për IR duhet të zhvillojnë një kurs të njohurive teorike dhe instruksione të fluturimit në një ATO.Kursi duhet të jetë:

1) një kurs i integruar trajnimi i cili përfshin trajnim për IR, në përputhje me shtojcën 3 të këtij Aneksi (Pjesa-FCL); ose

2) një kurs modular në përputhje me shtojcën 6 të këtij Aneksi (Pjesa –FCL).

(b) Ekzaminimi.

Aplikantët duhet të demonstrojnë një nivel të njohurive teorike të duhura të privilegjeve që u jepen në lëndët e mëposhtme:

-(1) Ligjet e ajrit,

-(2) Njohuri të përgjithshme të avionit – përdorimi i instrumenteve,

-(3) Planifikimi i fluturimit dhe mbikëqyrja,

-(4) Performanca e njeriut,

-(5) Meteorologji,

-(6) Radionavigacioni,

-(7) Komunikimet

FCL.620 IR - Testi i aftësisë

Aplikantët për IR duhet të kalojnë një test aftësie në përputhje me shtojcën 7 tëkëtij Aneksi, ku të demonstrojnë aftësinë e tyre për të kryer procedurat dhe manovrat përkatëse me një shkallë të kompetencës të përshtatshme për privilegjet e fituara.

FCL.625 IR -Vlefshmëria, rivalidimi dhe rinovimi

a) Vlefshmëria.

Një IR do të jetë e vlefshme për 1 vit.

b) Rivalidimi.

1) Një IR duhet të rivlerësohet menjëherë brenda 3 muajve përpara datës së skadimit të tij duke respektuar kriteret e rivlerësimit për kategorinë përkatëse të avionëve.

(2) Nëse aplikantët vendosin të përmbushin kërkesat e rivlerësimit më herët sesa përcaktohet në pikën (1), periudha e re e vlefshmërisë fillon nga data e kontrollit të aftësisë.

(3) Aplikantët të cilët nuk e kalojnë pjesën e duhur të një kontrolli të aftësisë IR përpara datës së skadimit të IR do të ushtrojnë privilegjet e IR vetëm nëse ata kanë kaluar kontrollin e aftësisë

së IR.

(4) Aplikantët për rivalidimin e një IR do të marrin kreditet e plota për kontrollin e aftësisë siç kërkohet në këtë nënpjesë kur ata të përfundojnë vlerësimin praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10 në lidhje me IR në një operator të EBT.

c) Rinovimi.

Nëse një IR ka skaduar, në mënyrë që ata të rinovojnë privilegjet e tyre, aplikantët duhet të përmbushin të gjitha sa në vijim:

1) për të përcaktuar nëse trajnimi rifreskues është i nevojshëm me qëllim që aplikanti të arrijë nivelin e aftësisë së nevojshme për të kaluar elementin instrumental të testit të aftësive në përputhje me Shtojcën 9, ata do t'i nënshtrohen një vlerësimi në njërën nga organizatat e mëposhtme:

(i) në një ATO

(ii) në një operator EBT që është miratuar posaçërisht për këtë rifreskim trajnimi;

(2) nëse gjykohet e nevojshme nga organizata që siguron vlerësimin në përputhje me pikën (1), ata do të kryejnë trajnimin rifreskues në këtë organizatë;

(3) pasi të jenë në përputhje me pikën (1) dhe, siç është e zbatueshme, pikën (2), ata duhet të kalojnë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 ose vlerësimin e plotë praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10 në kategorinë përkatëse të avionit. Ky vlerësim praktik i EBT mund të kombinohet me trajnimin rifreskues të specifikuar në pikën (2);

(4) ata duhet të mbajnë kategorizimin përkatës të klasës ose tipit, përveç nëse specifikohet ndryshe në këtë Aneks.

d) Nëse IR nuk është rivlerësuar ose rinovuar në 7 vitet e mëparshme, aplikantët për IR do të kalojnë përsëri provimin e njohurive teorike IR dhe testin e aftësisë.

(e) Mbajtësit e një IR të vlefshme në një licencë piloti të lëshuar nga një vend i tretë në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos do të përjashtohen nga përputhja me kërkesat në pikat (c) (1), (c) (2) dhe (d) kur rinovojnë privilegjet IR të përfshira në licencat e lëshuara në përputhje me këtë Aneks.

(f) Kontrolli i aftësisë i specifikuar në pikën (c) (3) mund të kombinohet me një kontroll të aftësisë të kryer për rinovimin e kategorizimit të klasës ose të tipit përkatës.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan

FCL.620.A IR(A) – Tesit aftësisë

(a) Për një IR(A) me shumë motorë, testi i aftësisë do të kryhet në një avion me shumë motorë. Për një IR(A) me një motor, testi do të kryhet në një avion me një motor. Një aeroplan me shtytje qendrore me shumë motorë do të konsiderohet si një aeroplan me një motor të vetëm për qëllimet e këtij paragrafi.

(b) Aplikantëve të cilët kanë përfunduar një test aftësie për një IR(A) me shumë motorë në një aeroplan me shumë motorë me një pilot për të cilin kërkohet një kategorizimi i klasës duhet t'u lëshohet gjithashtu një IR (A) me një motor të vetëm për klasën e aeroplanit me një motor të vetëm ose kategorizimet e tipit që ata mbajnë.

FCL.625.A IR (A) - Rivalidimi

a) Rivalidimi.

Për të rivlerësuar një IR (A), aplikantët duhet:

(1) të mbajnë kategorizimin e klasës apo tipit, përveç nëse rivlerësimi IR është i kombinuar me rinovimin përkatës të kategorizimit të klasës apo tipit;

(2) të kalojnë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9, ose vlerësimin e plotë praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10, nëse rivalidimi i IR kombinohet me rivalidimin e kategorizimit të klasës ose tipit;

(3) nëse rivlerësimi i IR nuk është i kombinuar me rivlerësimin e kategorizimit të klasës apo tipit:

(i) për aeroplanët me një pilot, duhet të pëmbushin kërkesat e seksionit të plotë 3b dhe ato pjesë të seksionit 1 që janë të rëndësishme për fluturimin e nevojshëm të kontrollit të aftësisë, në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi;

(ii) për aeroplanët me shumë motorë, duhet të përmbushin kërkesat e seksionit 6 të kontrollit të aftësisë për aeroplanët me një pilot, në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi, duke iu referuar vetëm instrumenteve.

(4) Një FNPT II ose një FFS që përfaqëson klasën ose tipin përkatës të aeroplanit mund të përdoret për rivalidimin sipas pikës (3), me kusht që të kryhet të paktën çdo kontroll alternativ i aftësisë për rivalidimin e një IR (A) në një aeroplan.

b) Ndër-kreditimi do të jepet në përputhje me shtojcën 8 të kësaj pjese.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë helikopter

FCL.625.H IR (H) - Rivalidimi

a) Për të rivaliduar një IR (H), aplikantët duhet:

(1) Të mbajnë kategorizimin e tipit përkatës, përveç nëse rivlerësimi i IR është kombinuar me rinovimin e kategorizimit të tipit përkatës.

(2) Të kalojnë një kontroll të aftësive në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi për tipin përkatës të helikopterit nëse rivlerësimi IR është kombinuar me rivlerësimin e një kategorizimi të tipit.

(3) Nëse rivlerësimi i IR nuk është i kombinuar me rivlerësimin e një kategorizimi të tipit, duhet të përmbushin kërkesat e Seksionit 5 dhe pjesët përkatëse të Seksionit 1 të kontrollit të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi për tipin përkatës të helikopterit.

(b) Një FTD 2/3 ose një FFS që përfaqëson tipin përkatës të helikopterit mund të përdoret për kontrollin e aftësisë në përputhje me pikën (a) (3), me kusht që të paktën çdo kontroll alternativ i aftësisë për rivlerësimin e një IR (H) është kryer në një helikopter.

(c) Ndër -kreditimi do të jepet në përputhje me Shtojcën 8 të këtij Aneksi.

FCL.630.H (IR(H)) – Zgjerimi i privilegjeve të një (IR(H)) për tipe të tjera helikopterësh

Përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr.748/2012, mbajtësit e një (IR(H)) që dëshirojnë të zgjerojnë privilegjet e tyre (IR(H)) për tipe të tjerë helikopterësh përveç kursit përkatës të trajnimit të klasifikimit të tipit, do të përfundojnë në një ATO 2 orë trajnimi fluturimi në tipin përkatës duke iu referuar vetëm instrumenteve sipas IFR që mund të kryhen në një FFS ose një FTD që përfaqëson rregullisht tipin përkatës për Operimin IFR.;

SEKSIONI 4
Kërkesat specifike për kategorinë airship

FCL.620.As IR(As) – Testi I aftësisë

Për një IR (As) me shumë motorë, testi i aftësisë do të kryhet në një airship me shumë motorë. Për një IR(As) me një motor, testi do të kryhet në një airship me një motor.

FCL.625.As IR (Si) - Rivalidimi

Aplikantët për rivlefshmërinë e një IR (As):
a) kur është i kombinuar me vlefshmërinë e një kategorizimi të tipit, duhet të kryhet një kontroll i aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, për tipin përkatës të airshipit;
b) kur nuk kombinohet me rivlefshmërinë e një kategorizimit të tipit, duhet të kryejnë seksionin 5 dhe ato pjesë përkatëse të seksionit 1 të fluturimit të synuar të kontrollit të aftësisë për airshipe në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese. Në këtë rast, një FTD 2/3 ose FFS që përfaqësojnë tipin përkatës, mund të përdoren, por të paktën një kontroll alternativ të aftësisë për rivlefshmërinë e një IR (As) duhet të kryhet në këto rrethana, në një airship.

NËNPJESA H
KATEGORIZIME TË KLASËS DHE TIPIT

SEKSIONI 1
Kërkesa të përbashkëta

FCL.700 Rrethanat në të cilat kërkohen kategorizimi i klasës dhe tipit

a) Mbajtësit e një licence piloti do të veprojnë si pilot të një aeroplani vetëm nëse ata kanë një kategorizim të vlefshëm dhe të përshtatshëm të klasës ose tipit, përveç nëse zbatohet ndonjë nga këto:
(1) nëse ushtrojnë privilegjet e një LAPL;

(2) nëse ata marrin teste aftësie ose kontrolle të aftësive për rinovimin e kategorizimit të klasës apo tipit;

(3) nëse marrin instruksione fluturimi;

(4) nëse ata mbajnë një kategorizim të testit të fluturimit të lëshuar në përputhje me pikën FCL.820.

b) Pavarësisht nga paragrafi (a) në rastin e fluturimeve që lidhen me futjen në prodhim apo modifikimin e tipave të avionëve, pilotët mund të mbajnë një certifikatë të veçantë të dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil, që i autorizon ata që të kryejnë fluturime. Ky autorizim do të ketë vlefshmërinë e tij të kufizuar për fluturime të veçanta.

FCL.705 Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi të klasës ose tipit

Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi të klasës ose tipit janë për të vepruar si pilot në klasën apo tipin e avionit të specifikuar në kategorizim.

FCL.710 Kategorizime të klasës dhe tipit - variante

(a) Pilotët duhet të përfundojnë trajnimin e diferencave ose familjarizimit në mënyrë që të zgjerojnë privilegjet e tyre në një variant tjetër të avionëve brenda kategorizimit të klasës ose tipit. Në rastin e varianteve brënda kategorizimit të klasës ose tipit, trajnimi i diferencave ose i familjarizimit do të përfshijë elementet përkatëse të përcaktuara në OSD, kur është e aplikueshme.

(b) Trajnimi i ndryshimeve do të bëhet në ndonjërën nga sa vijon:

(1) në ATO;

(2) një DTO në rastin e avionëve të përmendur në pikat (a) (1) (c) dhe (a) (2) (c) të pikës DTO.GEN.110 të Aneksit VIII;

(3) një mbajtës të AOC që ka një program trajnimi të miratuar të diferencave për klasën ose tipin përkatës.

(c) Pavarësisht kërkesave në pikën (b), trainimi i diferencave për TMG, piston me një motor të vetëm (SEP), me avion me një motor -turbinë (SET) dhe multi-motorë me piston (MEP) mund të bëhet nga një instruktor i kualifikuar sipas kërkesave, përveç nëse parashikuar ndryshe në OSD.

(d) Nëse pilotët nuk kanë fluturuar me variantin e dhënë brenda 2 viteve pas trajnimit të shënuar në pikën (b), duhet të kryhet një trajnim i mëtejshëm i diferencave ose një kontroll i aftësive në atë variant, përveç tipeve ose varianteve brenda kategorizimeve të klasës SEP dhe TMG. ,

(e) Trajnimi i diferencave ose kontrolli i aftësisë në atë variant do të regjistrohen në librin e fluturimit të pilotëve ose në rregjistrime ekuivalente dhe të nënshkruara nga instruktori ose ekzaminuesi, sipas rastit.

FCL.725 Kërkesat për lëshimin e kategorizimit të klasës dhe tipit

a) Kursi i trajnimit. Një aplikant për një kategorizim të klasës ose tipit duhet të kryejë kurs trajnimi në një ATO. Një Aplikant për kategorizimin të klasës, piston me një motorr (SEP) me performancë jo të lartë, një kategorizim TMG-së ose kategorizimin e tipit me një motor për helikopterë, të përmendur në pikën DTO.GEN.110 (a)(2)(c) të aneksit VIII (pjesa-DTO) mund të kryejë kursin e trajnimit në një DTO. Kursi i trajnimit për kategorizimin e tipit përfshin elementet e detyrueshme të trajnimit për tipin përkatës, siç përcaktohet në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (pjesa-21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr.748/2012;

b) Provimi për njohuritë teorike. Aplikuesi për një kategorizim të klasës ose tipit duhet të kalojë një provim të njohurive teorike të organizuar nga ATO për të demonstruar nivelin e njohurive teorike të kërkuara për operimin e sigurte të klasës ose tipit të avionit të aplikueshëm.

1) Për avionë me multipilot, provimi i njohurive teorike duhet të bëhet me shkrim dhe të përfshije të paktën 100 pyetje me alternativa, të shpërndara në mënyrë të përshtatshme në të gjithë subjektet kryesore të programit mësimor.

2) Për avionët me një pilot të vetëm, me shumë motorë , provimi i njohurive teorike duhet të bëhet me shkrim dhe numri i pyetjeve me alternativa do të varet nga kompleksiteti i avionit.

3) Për avionë me një motor të vetëm, provimi teorik i njohurive duhet të bëhet me gojë nga ekzaminuesi gjatë testit të aftësisë për të përcaktuar nëse është arritur apo jo një nivel i kënaqshëm i njohurive.

4) Për avionët me një pilot, që janë të klasifikuar si avionë me performancë të lartë, ekzaminimi (provimi) duhet të shkruhet me 100 pyetje me zgjedhje që janë të shpërndara në të gjithë hapësirën e lëndëve mësimore.

(5) Për aeroplanët me një pilot- me një motor dhe një pilot të vetëm-me shumë motorë (det), provimi do të jetë në formë të shkruar dhe do të përmbajë të paktën 30 pyetje me zgjedhje të shumëfishta.

c) Testi i aftësisë. Një aplikant për një kategorizim sipas klasës ose tipit do të kalojë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, në mënyrë që të demonstrojë aftësitë e kërkuara për operimin e sigurt të klasës ose tipit të aplikueshëm të avionit.

Aplikuesi duhet të kalojë testin e aftësive brenda një periudhe prej 6 muajsh pas fillimit të kursit të trajnimit për kategorizim të klasës apo tipit dhe, brenda një periudhe prej 6 muajsh para aplikimit për lëshimin e kategorizimit të klasës ose tipit.

d) Operimi me një pilot dhe me shumë pilotë

(1) Një pilot i cili tashmë ka një kategorizim tipi për një lloj avioni, me privilegjin për operimet me një pilot ose me shumë pilotë, konsiderohet se i ka përmbushur tashmë kërkesat teorike kur aplikon për të shtuar privilegjin për formën tjetër të operimit në të njëjtin tip avioni.

(2) Ky pilot do të kryejë trajnime shtesë të fluturimit për formën tjetër të operimit në tipin përkatës në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi, përveç nëse specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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", dhe perditesimet e tij, që transpozon

Rregulloren Europiane Nr.748/2012 dhe amendimet e saj. Ky trajnim do të kryhet në njërën nga këto:
(i) një ATO;
(ii) një organizatë për të cilën zbatohet Aneksi III (Pjesa-ORO) i Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore" dhe që ka të drejtë të ofrojë një trajnim të tillë ose në bazë të një miratimi ose, në rastin e helikopterëve me një pilot, një deklaratë.

(3) Me përjashtim të helikopterëve me një pilot, në licencë shënohet forma e operimit.
(4) Në rastin e helikopterëve me një pilot, do të zbatohen të gjitha sa vijon:
(i) Në rastin kur një test aftësie ose një kontroll aftësie për një klasifikim jo kompleks të tipit të helikopterit me një pilot është përfunduar vetëm në operimet me shumë pilotë, një kufizim për operimin me shumë pilotë duhet të miratohet me vlerësimin e tipit në liçencë. Ky miratim hiqet kur aplikanti të përfundojë një kontroll aftësie që përfshin elementet e nevojshme për operimin me një pilot të vetëm, siç specifikohet në shtojcën 9 të këtij Aneksi.
(ii) Në të gjitha rastet e tjera, formulari i operimit nuk do të vendoset në licencë. Piloti ka të drejtë të ushtrojë privilegjet e klasifikimit të tipit:
(A) në operimin me një pilot, me kusht që testi i aftësisë ose kontrolli i aftësisë ose:
(1) ka përfunduar në operimin me një pilot; ose
(2) është përfunduar në operimin me shumë pilotë dhe përmban elemente shtesë për operimin me një pilot, siç specifikohet në Shtojcën 9 të këtij Aneksi.
(B) në operimin me shumë pilotë në të gjitha kushtet e mëposhtme:
(1) piloti zbaton pikën FCL.720.H(a)(2);
(2) privilegjet ushtrohen vetëm në përputhje me Aneksin III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore";
(3) testi i aftësisë ose kontrolli i aftësisë është kryer në operimin me shumë pilotë.
e) Pavarësisht nga paragrafët e mësipërm, pilotët që mbajnë një kategorizim për fluturim testimi lëshuar në përputhje me FCL.820, të cilët ishin të përfshirë në fluturime testuese për zhvillimin, prodhimin dhe certifikimin e një tipi avioni, dhe kanë kryer, ose 50 orë kohë fluturimi të plota ose 10 orë kohë të fluturimit si PIC në fluturimet e testimit në atë tip, do të kenë të drejtë të aplikojnë për lëshimin e kategorizimit të tipit përkatës, me kusht që ato të përputhen me kërkesat e përvojës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit për këtë tip, siç përcaktohet në këtë nënpjesë për kategorinë përkatëse të avionit.
(f) Aplikantët për një kategorizim të klasës për TMG që gjithashtu mbajnë një SPL në përputhje me Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, përfshirë privilegjet për të fluturuar me TMG, do të marrin kredite të plota përkundrejt kërkesave në paragrafët (a), (b) dhe (c).

FCL.740 Vlefshmëria dhe rinovimi i kategorizimit të klasës dhe tipit

(a) Vlefshmëria
(1) Periudha e vlefshmërisë së kategorizimit të klasës dhe tipit do të jetë 1 vit, përveç kategorizimeve të klasës një - motor dhe një - pilot për të cilat periudha e vlefshmërisë do të jetë 2 vjet, përveç nëse përcaktohet ndryshe në OSD. Nëse pilotët zgjedhin të përmbushin kërkesat e rivalidimit më herët sesa është parashikuar në pikat FCL.740.A,FCL.740.H, FCL.740.PL dhe FCL.740.As, periudha e re e vlefshmërisë do të fillojë nga data e kontrollit të aftësisë.
(2) Aplikantët për rivalidimin e një kategorizimi të klasës ose tipit do të kreditohen plotësisht për kontrollin e aftësisë siç kërkohet në këtë Nënpjesë kur ata të kryejnë vlerësimin praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10 në një operator që ka zbatuar EBT për kategorizimin e klasës ose tipit përkatës.
(b) Rinovimi
Për rinovimin e një kategorizimi të klasës ose tipit aplikantët duhet të përmbushin të gjitha sa më poshtë:
(1) në mënyrë që të përcaktohet nëse trajnimi rifreskues është i nevojshëm për aplikantin për të arritur nivelin e aftësisë për të operuar në mënyrë të sigurt avionin, ata duhet t'i nënshtrohen një vlerësimi në njërën prej sa më poshtë:
(i) në një ATO;
(ii) në një DTO ose në një ATO, nëse kategorizimi i skaduar ka të bëjë me një klasë piston- një - motor me – performancë-jo të lartë, një kategorizim të klasës TMG ose një tipi një - motor - të vetëm për helikopterët e përmendur në pikën DTO. GEN.110 (a) (2) (c) të Aneksit VIII;
(iii) në një DTO, në një ATO ose me një instruktor, nëse kategorizimi ka skaduar jo më shumë se 3 vjet më parë dhe kategorizimi ka qenë i një klase piston-me një-motor-me-performancë-jo-të lartë, ose një kategorizim i klasës TMG;
(iv) në një operator EBT që është aprovuar posaçërisht për një trajnim të tillë rifreskues;
(2) nëse konsiderohet e nevojshme nga organizata ose instruktori që kryen vlerësimin sipas pikës (1), ata do të kryejnë trajnimin e rifreskimit në atë organizatë ose me atë instruktor;
(3) pasi të jenë në përputhje me pikën (1) dhe, siç është e zbatueshme, me pikën (2), ata do të kalojnë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 ose vlerësimin e plotë praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10. Ky vlerësimi praktik i EBT mund të kombinohet me trajnimi rifreskues të specifikuar në pikën (2).
Me përjashtim të pikave (b) (1), (b) (2) dhe (b) (3), pilotët që mbajnë një kategorizim të testit të fluturimit të lëshuar në përputhje me pikën FCL.820 të përfshirë në zhvillimin e fluturimit të testimit për certifikimin ose prodhimin për një tip avioni dhe kanë kryer 50 orë kohë totale fluturimi, ose 10 orë kohë fluturimi si PIC në fluturime testimi në atë tip gjatë vitit para datës së aplikimit të tyre, do të kenë të drejtë të aplikojnë për rivalidimin ose rinovimin e kategorizimit të tipit përkatës.
Aplikantët do të përjashtohen nga kërkesa në pikat (b) (1) dhe (b) (2) nëse ata mbajnë një kategorizim të vlefshëm për të njëjtën klasë ose tip avioni në një licencë piloti të lëshuar nga një vend i tretë në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos dhe nëse ata kanë të drejtë të ushtrojnë privilegjet e këtij kategorizimi.
(c) Pilotët të cilët largohen nga programi EBT i një operatori pasi nuk kanë arritur të demonstrojnë një nivel të pranueshëm të kompetencës në përputhje me këtë program EBT nuk do të ushtrojnë privilegjet e kategorizimit të këtij tipi derisa të jenë në përputhje me njërën prej sa vijon:
(1) ata të kenë kryer vlerësimin praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10;
(2) ata të kenë kaluar një kontroll të aftësisë në përputhje me pikën FCL.625 (c) (3) ose pikën

FCL.740 (b) (3), sipas rastit. Në një rast të tillë, pika FCL.625 (b) (4) dhe pika FCL.740 (a) (2) nuk do të zbatohen.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan

FCL.720.A Kërkesat e përvojës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të klasës ose tipit - aeroplanët

Përveçse kur përcaktohet ndryshe në të dhënat e vlefshmërisë ajrore të përcaktuara në përputhje me shtojcën I (pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr. 748/2012 (OSD), aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit janë në përputhje me kërkesat e mëposhtme të përvojës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit përkatës:

a) Aeroplanët me një pilot

Aplikantët për lëshimin fillestar të privilegjeve për të operuar një aeroplan me-një-pilot në operimet me shumë-pilot, ose kur aplikojnë për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit, ose kur zgjerojnë privilegjet e kategorizimi të një klase ose tipi të mbajtur tashmë në operime multi-pilot, duhet të plotësojnë kërkesat në pikën (b) (4) dhe, para fillimit të kursit përkatës të trajnimit, pikën (b) (5).

Përveç kësaj, për:

1) Aeroplanët me një pilot me shumë motorë

Aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit të parë në një aeroplan me një pilot me shumë motorë kanë përfunduar të paktën 70 orë si PIC në aeroplan.

2) Aeroplanë jo kompleks me performancë të lartë me një pilot

Para fillimit të trajnimit të fluturimit, aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit për një aeroplan me një pilot, i klasifikuar si aeroplan me performancë të lartë, duhet:

(i) të kenë së paku 200 orë përvojë fluturimi në total, nga të cilat 70 orë si PIC në aeroplan; dhe

(ii) të përputhen me një nga kërkesat e mëposhtme:

A) të kenë një certifikatë të përfundimit me sukses të një kursi për njohuri teorike shtesë të ndërmarra në një ATO; ose

B) të kenë kaluar provimet e njohurive teorike ATPL(A) në përputhje me këtë pjesë (Pjesa-FCL); ose

C) të kenë, përveç një licence të lëshuar në përputhje me këtë pjesë (Part-FCL), një ATPL(A) ose CPL(A) /IR me kredite për njohuri teorike për ATPL(A), lëshuar në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos.

(3) Aeroplanët komplekse me një-pilot, me performancë të lartë

Aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të tipit për një aeroplan kompleks me-një-pilot të klasifikuar si një aeroplan me performancë-të lartë, përveç plotësimit të kërkesave në pikën (2), duhet të përmbushin të gjitha sa më poshtë:

(i) ata duhet të mbajnë ose të kenë mbajtur një IR (A), për një-motor ose shumë-motor sipas rastit, siç përcaktohet në Nënpjesën G;

(ii) për lëshimin e kategorizimit të parë të tipit, ata, para se të fillojnë kursin e trajnimit të kategorizimit të tipit, duhet të plotësojnë kërkesat në pikën (b) (5). b) Aeroplanët më shumë pilot;

Aplikantët për lëshimin e kategorizimit të parë të tipit për një aeroplan me shumë-pilot duhet të jenë pilotët studentë që aktualisht po zhvillojnë trajnimin në një kurs trajnimi për MPL ose, para se të fillojnë kursin e trajnimit të kategorizimit të tipit, duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

1) të kenë së paku 70 orë përvojë fluturimi si PIC në aeroplan;

2) të kenë ose të kenë pasur IR(A) me shumë motorë,

3) të kenë kaluar provimet e njohurive teorike ATPL(A) në përputhje me këtë Aneks (Pjesa-FCL);

4) përveçse kur kursi i kategorizimit të tipit është i kombinuar me një kurs MCC:

(i) të kenë një certifikatë të përfundimit me sukses të një kursi MCC në aeroplan; ose

(ii) të kenë një certifikatë të përfundimit me sukses të MCC-së në helikopterë dhe të kenë më shumë se 100 orë eksperiencë fluturimi si pilot helikopterësh me më shumë pilot; ose

(iii) të kenë së paku 500 orë si pilotë të helikopterëve me më shumë pilot; ose

(iv) të kenë të paktën 500 orë si pilotë në operimet me më shumë pilot në aeroplanët me një pilot të vetëm me shumë motorë, në transportin ajror tregtar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore; dhe

(5) të kenë kryer kursin e trajnimit të specifikuar në pikën FCL.745.A, përveç rastit kur përputhen me ndonjë nga sa më poshtë:

(i) ata kanë kryer, brenda 3 viteve të mëparshme, trajnimin dhe kontrollin në përputhje me pikat ORO.FC.220 dhe ORO.FC.230 të Aneksit III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore";

(ii) ata kanë përfunduar trajnimin e specifikuar në pikën FCL.915 (e) (1) (ii).

c) Pavarësisht nga pika (b), një Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë një klasifikim të tipit me privilegje të kufizuara për një aeroplan me më shumë pilot që lejon mbajtësit e këtij kategorizimi të veprojnë si bashkëpilot për lehtësim të lundrimit mbi nivelin 200 të fluturimit, me kusht që dy anëtarë të tjerë të ekuipazhit të kenë një klasifikim të tipit në përputhje me pikën (b).

d) Kur përcaktohet në mënyrë të tillë në OSD, ushtrimi i privilegjeve të një kategorizimi të tipit mund të kufizohet fillimisht në fluturime nën mbikëqyrjen e një instruktori. Orët e fluturimit nën mbikëqyrje regjistrohen në ditarin e pilotëve ose regjistra ekuivalente me të dhe nënshkruhen nga instruktori. Kufizimi hiqet kur pilotët tregojnë se kanë plotësuar orët e fluturimit nën mbikëqyrje të kërkuara në OSD;

FCL.725.A Njohuri teorike dhe instruksione fluturimi për lëshimin e kategorizimit të klasës dhe tipit - aeroplanë

Përveç rasteve nëse specifikohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa- 21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr.748/2012:

a) për aeroplanët me një pilot me shumë motorë:

1) kursi i njohurive teorike për një klasifikim të klasës me një pilot me shumë motorë përfshin të paktën 7 orë instruksione për operimet e aeroplanëve me shumë motorë; dhe

2) kursi i trajnimit të fluturimit për kategorizimin e klasës ose tipit me pilot të vetëm me shumë motorrë duhet të përfshijë të paktën 2 orë e 30 minuta instruksione për fluturimin e dyfishtë në kushte normale të operimeve të avionëve me shumë motorë dhe jo më pak se 3 orë e 30 minuta instruksione për fluturime të dyfishta në procedurat e mosfunksionimit të motorit dhe teknikat e

fluturimit asimetrik.

b) për aeroplanët me një pilot (në det):

1) kursi i trajnimit për kategorizimin e një aeroplani me një pilot të vetëm (në det) përfshin njohuritë teorike dhe instruksione e fluturimit; dhe

2) trajnimi i fluturimit për kategorizimin e klasës ose tipit (në det) për aeroplanët me një pilot (në det) përfshin të paktën 8 orë instruksione të fluturimit dyshe nëse aplikantët kanë versionin e tokës të klasifikimit përkatës të klasës ose tipit, ose 10 orë nëse aplikantët nuk e kanë këtë kategorizim; dhe

c) për aeroplanë kompleksë me performancë jo të lartë me një pilot, aeroplanë kompleks me performancë të lartë me një pilot dhe aeroplanë me më shumë pilot, kurset e trajnimit përfshijnë njohuritë teorike të UPRT-së dhe instruksionet e fluturimit në lidhje me specifikat e klasës ose tipit përkatës.

FCL.730.A Kërkesat specifike për pilotët që ndërmarrin një kurs për kategorizim të tipit zero kohë fluturimi (ZFTT) - aeroplanë

a) Një pilot që ndërmerr instruksione në një kurs ZFTT duhet të ketë përfunduar, në një aeroplan me shumë pilot turbo-jet të certifikuar me standardet e CS-25 ose kodin ekuivalent të vlefshmërisë ajrore, ose, në një aeroplan me multipilotë turbo-prop që ka një masë maksimale të ngritjes të certifikuar prej jo më pak se 10 tonë ose një konfigurimin të ndenjëseve të pasagjerëve të certifikuar për më shumë se 19 pasagjerë, të paktën:

1) 1 500 orë kohë të fluturimit ose 250 sektorë, nëse gjatë kursit është përdorur një FFS e kualifikuar e nivelit të CG, C apo C e përkohshme;

2) 500 orë kohë të fluturimit ose 100 sektorë, nëse gjatë kursit është përdorur FFS e kualifikuar e nivelit DG apo D;

b) Një trajnim shtesë në simulator do të jetë i nevojshëm, kur një pilot po ndryshon nga një aeroplan turbo-prop në një turbo-jet, ose nga një aeroplan turbo-jet në një turbo-prop.

FCL.735.A Kurs trajnimi i kooperimit multiekuipazh - aeroplanë

a) Kursi MCC përbëhet nga të paktën:

1) 25 orë të instruksionit për njohuritë teorike dhe ushtrimet; dhe

2) 20 orë të trajnimit praktik MCC-së, ose 15 orë në rastin e pilotëve studentë që ndjekin një kurs të integruar të ATP.

Një FNPT II MCC ose një FFS duhet të përdorët. Kur trajnimi MCC është i kombinuar me trajnimin fillestar të tipit, trajnimi praktik i MCC mund të reduktohet në jo më pak se 10 orë, nëse është përdorur i njëjti FFS për të dy, MCC dhe trajnimin e kategorizimit të tipit.

b) Kursi i trajnimit MCC duhet të kryhet brenda 6 muajve në një ATO.

c) Nëse kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs të kategorizimit të tipit, me përfundimin e kursit të trajnimit MCC aplikantit do t'i jepet një certifikatë e plotësimit.

d) Një aplikant që ka përfunduar trajnimin MCC për çdo kategori tjetër të avionit do të përjashtohet nga kërkesat në (a) (1).

FCL.740.A Rivlefshmëria e kategorizimit të klasës dhe tipit - aeroplanë

(a) Rivlefshmëria e kategorizimit të klasës dhe tipit me shumë motorë. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të klasës dhe tipit me shumë motorë, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 ose vlerësimin e plotë praktik të EBT në përputhje me Shtojcën 10 në klasën ose tipin përkatës të aeroplanit ose në një FSTD që përfaqëson atë klasë ose tip, brenda 3 muajve që i paraprijnë datës së skadimit të kategorizimit; dhe

2) të kryejë gjatë periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit, të paktën:

(i) 10 sektorë si pilot në klasën ose tipin përkatës të avionit; ose

(ii) 1 sektor si pilot në klasën ose tipin përkatës të aeroplanit apo FFS, duke fluturuar me një instruktor. Ky sektor mund të jetë një fluturim gjatë kontrollit të aftësisë.

3) Një pilot që punon për një operator të transportit ajror tregtar, miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore që ka kaluar kontrollin e aftësisë se operatorit, të kombinuar me kontrollin e aftësisë për rivlefshmërinë e kategorizimit të klasës apo tipit, do të përjashtohet nga përputhja me kërkesat e paragrafit (2).

4) Rivlerësimi i një BIR ose një IR(A), nëse mbahet, mund të kombinohet me një kontroll aftësie për rivlerësimin e një kategorizimi të klasës ose tipit. .

b) Rivlerësimi i kategorizimit të klasit me motor të vetëm me pilot të vetëm.

1) Kategorizimet e klasës së aeroplanit me piston me një motor të vetëm dhe kategorizimin e klasës së TMG. Për rivalidimin e kategorizimeve të klasës së aeroplanit me një motor me piston me një motor të vetëm ose kategorizimet e klasës TMG, aplikantët duhet:

(i) brenda 3 muajve para datës së skadencës së vlerësimit, të kalojnë një kontroll aftësie në klasin përkatës në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese me një kontrollues; ose

(ii) brenda 12 muajve para datës së skadencës të kategorizimit, të përfundojnë 12 orë kohë fluturimi në klasin përkatës, duke përfshirë:

-6 orë si PIC,

-12 nisje dhe 12 ulje, dhe

-trajnim të përditësuar prej së paku 1 orë kohë fluturimi totale me një instruktor fluturimi (FI) ose një instruktor të kategorizimit të klasit (CRI). Aplikantët do të përjashtohen nga ky trajnim i përditësuar nëse ata kanë kaluar një kontroll të aftësisë së kategorizimit të klasës ose tipit, test aftësie ose vlerësim të kompetencës në çdo klas ose tip tjetër aeroplani.

2) Kur aplikantët mbajnë një kategorizim të klasit të aeroplanit me piston me motor të vetëm dhe një kategorizim TMG, ata mund të përfundojnë kërkesat e (1) në secilën klasë ose kombinim të tyre dhe arrijnë rivlerësimin e të dy kategorizimeve.

3) Aeroplanët me turbohelikë me motor të vetëm me pilot të vetëm. Për rivlerësimin e kategorizimeve të klasës me turbohelikë me motor të vetëm aplikantët duhet të kalojnë një kontroll aftësie mbi klasën përkatëse në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese me një kontrollues, brenda 3 muajve para datës së skadencës së kategorizimit.

4) Kur aplikantët mbajnë një kategorizim të klasës për aeroplanit me ngritje dhe ulje në tokë me piston me një motor të vetëm dhe një kategorizim të klasit të aeroplanit me ngritje dhe ulje në det me piston me motor të vetëm, ata duhet të përfundojnë kërkesat e (1)(ii) në secilin klas ose një kombinim të tyre, dhe të arrijnë përmbushjen e këtyre kërkesave për të dy kategorizimet. Së paku 1 orë e kohës së kërkuar PIC dhe 6 prej 12 nisjeve dhe uljeve duhet të përfundohen në secilin klas;

(5) Kontrolli i aftësisë për rivlerësimin e një kategorizimi të klasës së një aeroplani me një motor të vetëm-pilot mund të kombinohet me kontrollin e aftësisë për rivlerësimin e një BIR, në përputhje me pikën FCL.835 (g) (8).

c) Aplikantët të cilët dështojnë për të kaluar në të gjitha seksionet e një kontrolli të aftësisë para datës së skadimit të një kategorizimi të klasës ose tipit nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e tyre derisa kalimi në kontrollin e aftësisë të jetë arritur.

FCL.745.A Kursi i avancuar i UPRT-së — aeroplanët

a) Kursi i avancuar i UPRT-së kryhet në një ATO dhe përmban të paktën:

1) 5 orë instruksione rreth njohurive teorike;

2) përmbledhje udhëzuese para fluturimeve dhe pyetje pas fluturimeve; dhe

3) 3 orë Instruksione fluturimit të dyfishtë me një instruktor fluturimi për aeroplanë FI(A) të kualifikuar në përputhje me pikën FCL.915 (e) dhe të përbërë nga UPRT të avancuar në një avion të kualifikuar për detyrën e trajnimit.

b) Pas përfundimit të kursit të UPRT-së, aplikantëve u lëshohet certifikata e përfundimit nga ATO;

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterit

FCL.720.H Kërkesa për përvojën dhe parakushte për lëshimin e kategorizimit të tipit - helikopterët

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Aneksin (Pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr.748/2012, një aplikant për lëshimin e kategorizimit të parë të tipit të helikopterit duhet të përmbushë kërkesat dhe parakushtet e mëposhtme të përvojës për lëshimin e kategorizimit përkatës:

a) Helikopter me shumë pilotë. Një aplikant për një kategorizim tipi për një tip helikopteri me shumë pilotë, përpara se të fillojë kursin e trajnimit të vlerësimit të tipit duhet:

1) të ketë së paku 70 orë si PIC për helikopterë;

2) përveçse kur kursi i kategorizimit të tipit kombinohet me një kurs MCC:

(i) të jetë pajisur me një certifikatë të përfundimit të kënaqshëm të një kursi MCC për helikopterët; ose

(ii) të ketë kryer të paktën 500 orë kohë fluturimi si një pilot në operime me shumë pilotë në çdo kategori avioni; ose

3) të ketë kaluar provimin e njohurive teorike ATPL(H).

b) Një i diplomuar nga një kurs i integruar ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ose CPL(H) i cili nuk përmbush kërkesat e pikës (a)(1), ka të drejtë t'i nënshtrohet kursit të trajnimit të vlerësimit të tipit për një kategori të tipit helikopter me shumë pilotë dhe do të ketë klasifikimin e tipit të lëshuar me privilegjet e kufizuara në ushtrimin e funksioneve vetëm si pilot i dytë në pilotim (bashkë-pilot). Kufizimi do të hiqet pasi piloti të jetë në përputhje me të gjitha sa vijon:

1) përfunduar 70 orë si PIC ose pilot helikopterësh në komandë nën mbikëqyrje,

2) kaluar testin për aftësimin shumëpilotësh për tipin e helikopterit të aplikueshëm si PIC.

c) Helikopterët me shumë motorë. Një aplikant për lëshimin e një kategorizimi të tipit të parë për një helikopter me shumë motorë duhet:

1) para fillimit të trajnimit të fluturimit:

(i) të ketë kaluar provimin e njohurive teorike ATPL(H); ose

(ii) të jetë pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi të parahyrjes kryer nga një ATO. Kursi duhet të mbulojë temat në vijim të kursit ATPL(H) të njohurive teorike:

- të ketë njohuri të përgjithshme për avionët: ndërtimin e avionit/sistemet /sistemi i energjisë dhe instrumentet/ elektronika,

- performancë fluturimi dhe planifikim: mase dhe balance, performance;

2) në rastin e aplikantëve të cilët nuk kanë kryer një kurs të integruar trajnimi ATP(H) IR, ATP(H), ose CPL(H)/IR, duhet të kenë përfunduar të paktën 70 orë si PIC për helikopterët.

FCL.735.H Kursi trajnues për bashkëpunimin në multiekuipazh - helikopterë

a) Kursi MCC duhet të përmbajë së paku:

1) për MCC/IR:

(i) 25 orë instruksione për njohuritë teorike dhe ushtrime; dhe

(ii) 20 orë të trajnimit praktik MCC apo 15 orë, në rastin e pilotëve - studentë që ndjekin një kurs të integruar ATP(H)/IR. Kur trajnimi MCC është i kombinuar me trajnimin fillestar të kategorizimit të tipit për një helikopter shumëpilotësh, trajnimi praktik MCC mund të reduktohet në jo më pak se 10 orë, nëse i njëjti FSTD është përdorur për të dy: KKR dhe kategorizimin e tipit;

2) për MCC/VFR:

(i) 25 orë instruksione për njohuritë teorike dhe ushtrime; dhe

(ii) 15 orë të trajnimit praktik MCC apo 10 orë, në rastin e pilotëve studentë që ndjekin një kurs të integruar ATP(H)/IR. Kur trajnimi MCC është i kombinuar me trajnimin fillestar të kategorizimit të tipit për një helikopter shumëpilotësh, trajnimi praktik MCC mund të reduktohet në jo më pak se 7 orë, nëse i njëjti FSTD është përdorur për të dy: MCC dhe kategorizimin e tipit;

b) Kursi i trajnimit MCC duhet të përfundojë brenda 6 muajve në një ATO.

Duhet të përdoren një FNPT II ose III të kualifikuar për MCC, një FTD 2/3 ose një FFS.

c) Përveç rastit kur kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs multipilot të kategorizimit të tipit, pas përfundimit të kursit të trajnimit MCC aplikantit do t'i jepet një certifikatë e përfundimit.

d) Një aplikant që ka përfunduar trajnimin MCC për çdo kategori tjetër të avionit përjashtohet nga kërkesat (a)(1)(i) ose (a)(2)(i), siç aplikohet.

e) Një aplikant për trajnim MCC/IR i cili ka përfunduar trajnimin MCC/VFR do të përjashtohet nga kërkesa në (a)(1)(i), dhe do të kryejë 5 orë trajnimi praktik MCC/IR.

FCL.740. H Rivlefshmëria e kategorizimit të tipit - helikopterë

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të tipit për helikopterë, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese në tipin përkatës të helikopterit apo një FSTD që përfaqëson atë tip brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të kategorizimit dhe

2) të përfundojë të paktën 2 orë si një pilot helikopteri të tipit përkatës brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit. Kohëzgjatja e kontrollit të aftësisë mund të llogaritet rreth 2 orë.

3) Kur aplikantët janë të pajisur me më shumë se 1 kategorizim tipi për helikopterë me një motor piston, ata mund të arrijnë rivlefshmërinë e të gjithë kategorizimeve të tipit përkatës duke plotësuar kontrollin e aftësisë në vetëm 1 prej kategorizimeve të tipit përkatëse të mbajtur, me kusht që ata kanë të kenë përfunduar të paktën 2 orë kohë të fluturimit si PIC për tipat e tjerë gjatë periudhës së vlefshmërisë.

Kontrolli i aftësisë do të kryhet çdo herë në një tip të ndryshëm.

4) Kur aplikantët duan të pajisen me më shumë se 1 kategorizim të tipit për helikopterët me një motor me turbine me një masë maksimale të certifikuar të ngjitjes deri në 3 175 kg, ata mund të arrijnë rivlefshmërinë e të gjithë kategorizimeve të tipit përkatës duke plotësuar kontrollin e

aftësisë në vetëm 1 prej tipave përkatës të mbajtur, me kusht që të kenë kryer:

(i) 300 orë si PIC në helikopterë;

(ii) 15 orë në secilin nga tipat e mbajtur; dhe

(iii) të paktën 2 orë kohë fluturimi si PIC në secilin nga tipat e tjerë gjatë periudhës së vlefshmërisë. Kontrolli i aftësisë do të kryhet çdo herë në një tip të ndryshëm.

5) Një pilot i cili përfundon me sukses një test aftësie për lëshimin e një kategorizimi të tipit shtesë do të arrijë rivlefshmërinë për kategorizimin e tipit përkatës në grupet e zakonshëm, në përputhje me pikat (3) dhe (4).

6) Rivlefshmëria i një IR(H), nëse mbahet, mund të kombinohet me një kontroll të aftësisë për një kategorizim të tipit.

b) Aplikuesi i cili dështon në kalimin në të gjitha seksionet e një kontrolli aftësie para datës së skadimit të një kategorizimi të tipit nuk do të ushtrojë privilegjet e atij kategorizimi deri pasi të ketë kaluar në kontrollin e aftësisë. Në rastin e (a)(3) dhe (4), aplikanti nuk duhet të ushtrojë privilegjet e tij/saj në cilindo prej tipave.

SEKSIONI 4
Kërkesat specifike për kategorinë e avionëve me ngritje me fuqi

FCL.720.PL Kërkesat për përvojën dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të tipit – avionë me ngritje vertikale me fuqi

Përveç nëse përcaktohet ndryshe, në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, një aplikant për lëshimin e parë të një kategorizimi të tipit për një avion me ngritje vertikale me fuqi duhet të përmbushë kërkesat për përvojën dhe kushtet paraprake siç vijon:

a) për pilotët e aeroplanëve:

1) të jenë pajisur me një CPL/IR(a) me njohuritë teorike ATPL ose një ATPL(a),

2) të jenë pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi MCC;

3) të kenë kryer më shumë se 100 orë si pilot në avionë me shumë pilot;

4) të kenë kryer 40 orë të mësimit të fluturimit në helikopterë;

b) për pilotët e helikopterëve:

1) të jenë pajisur me një CPL/IR(H) me ATPL të njohurive teorike ose një ATPL/IR(H),

2) të jenë pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi MCC;

3) të kenë kryer më shumë se 100 orë si pilotë për helikopterë me shumë pilot;

4) të kenë kryer 40 orë të mësimit fluturimit në aeroplan;

c) për pilotin e kualifikuar që fluturon me aeroplan dhe helikopter duhet që:

1) të jetë i pajisur me të paktën një CPL(H);

2) të jetë i pajisur me IR dhe njohuritë teorike ATPL apo një ATPL si për avionët ashtu dhe për helikopterët;

3) të jetë i pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi MCC si për avionët ashtu dhe për helikopterët;

4) të ketë përfunduar së paku 100 orë si një pilot për helikopterë me shumë pilot ose për avionë;

5) të ketë përfunduar 40 orë të mësimit të fluturimit në aeroplanë apo helikopterë, siç është e zbatueshme, në qoftë se piloti nuk ka përvojë si ATPL ose në avionët shumëpilotësh.

FCL.725.PL Instruksione fluturimi për lëshimin e kategorizimit të tipit – avionë me ngritje vertikale me fuqi

Instruksionet e fluturimit si pjesë e kursit të trajnimit për tipin e avionit me ngritje vertikale me fuqi duhet të plotësohen në avion dhe një FSTD që përfaqëson avionin dhe në mënyrë të përshtatshme dhe të kualifikuar për këtë qëllim.

FCL.740.PL Rivlefshmëria e kategorizimit të tipit – avion me ngritje vertikale me fuqi

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorisë së avionit me ngritje vertikale me fuqi, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, në kategorinë e avionit me ngritje me fuqi brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të kategorizimit;

2) të kryejë gjatë periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit, të paktën:

(i) 10 sektorë rruge si pilot i tipit përkatës të avionit me ngritje me fuqi; ose

(ii) 1 sektor rruge si pilot të tipit përkatës të avionit me ngritje vertikale me fuqi ose FFS, duke fluturuar me një ekzaminues. Ky sektor rruge mund të kryhet gjatë kontrollit të aftësisë.

3) Një pilot që punon për një operator të transportit ajror tregtar të miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore që ka kaluar kontrollin e aftësisë të operatorit kombinuar me kontrollin e aftësisë për rivlefshmërisë së kategorizimit të tipit do të përjashtohet nga përputhja me kërkesat në (2).

b) Aplikuesi i cili dështon në kalimin në të gjitha seksionet e një kontrolli aftësie para datës së skadimit të një kategorizimi të tipit nuk do të ushtrojë privilegjet e atij kategorizimi deri pasi të ketë kaluar kontrollin e aftësisë.

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për kategorinë e airshipeve

FCL.720.As Parakushtet për lëshimin e kategorizimit të tipit – airshipe

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, një aplikant për lëshimin e parë të një kategorizimi të tipit për airship, duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme për përvojën dhe kriteret paraprake:

a) për airshipe me shumë pilot:

1) të ketë përfunduar 70 orë kohë fluturimi si PIC për airship;

2) të jetë pajisur me një certifikatë të përfundimit kënaqshëm të MCC në airship.

3) Një aplikues i cili nuk përputhet me kërkesën në (2) do t'i lëshohet kategorizimi i tipit me privilegje të kufizuar për të ushtruar vetëm funksionin si bashkëpilot. Kufizimi duhet të hiqet kur piloti të ketë përfunduar 100 orë kohë fluturimi si PIC ose pilot në komandë nën mbikëqyrje të airshipeve.

FCL.735.As Kurs trajnimi i bashkëpunimit multiekuipazh – airshipe

a) Kursi i trajnimit (a) MCC duhet të përmbledhë të paktën:

1) 12 orë instruksione të njohurive teorike dhe ushtrimet; dhe

2) 5 orë trajnim praktik me MCC.

Një FNTP II, ose III i kualifikuar për MCC, duhet të përdorët 2/3 e FTD ose FFS.

b) Kursi i trajnimit MCC duhet të kryhet brenda 6 muajve në një ATO.

c) Përveç rastit kur kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs kategorizimi të tipit për shumë pilotë, pas përfundimit të kursit të trajnimit MCC aplikanti do të pajiset me një certifikatë të përfundimit.

d) Një aplikant që ka përfunduar trajnimin MCC për çdo kategori tjetër të avionit do të përjashtohet nga kërkesat e pikës(a).

FCL.740.As Rivlefshmëria e kategorizimit të tipit - airshipet

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të tipit, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese në tipin përkatës të airshipit brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të vlefshmërisë;

2) të kryejë të paktën 2 orë si një pilot të tipit përkatës të airshipit brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit. Kohëzgjatja e kontrollit të aftësisë mund të llogaritet rreth 2 orë.

3) Rivlefshmëria i një IR(As), nëse posedohet, mund të kombinohet me një kontroll të aftësisë për rivlefshmërinë e një klase ose të një kategorizimi sipas tipit.

b) Aplikuesi i cili dështon në kalimin në të gjitha seksionet e një kontrolli aftësie para datës së skadimit të një kategorizimi të tipit nuk do të ushtrojë privilegjet e atij kategorizimi deri pasi të ketë kaluar në kontrollin e aftësisë.

NËNPJESA I

Kategorizime shtesë

FCL.800 Kategorizimi aerobatik

a) Mbajtësit e një licence piloti me privilegje për të fluturuar aeroplanë ose TMG do të ndërmarrin fluturime aerobatike vetëm nëse ata mbajnë një kategorizim aerobatik në përputhje me këtë pikë..

b) Aplikantët për një kategorizim aerobatk duhet të kenë kryer:

1) pas lëshimit të licencës, të paktën 30 orë kohë fluturimi si PIC në aeroplan ose TMG;

2) kursin e trajnimit në një DTO ose në një ATO, duke përfshirë;

i) instruksione teorike të njohurive të përshtatshme për kategorizimin;

ii)) të paktën 5 orë instruksione aerobatike në aeroplan ose TMG që fluturojnë me fuqi motorrike

c) Privilegjet e kategorizimit aerobatik do të kufizohen në fluturime aerobatike në aeroplan ose TMG që fluturojnë me fuqi motorrike, në varësi të cilit avion kërkesat e pikave (b) (1) dhe (b) (2) (ii) janë përmbushur. Ky kufizim do të hiqet pas aplikimit nëse një pilot ka përfunduar me sukses të paktën 3 fluturime trajnimi dyshe në aeroplan ose TMG që fluturojnë me fuqi motorrike siç është e zbatueshme, duke mbuluar planin e plotë të trajnimit aerobatik.

(d) Aplikantët për një kategorizim aerobatik, të cilët gjithashtu mbajnë një kategorizim të klasës TMG, si dhe privilegje të avancuara aerobatike për planera me privilegje siç përcaktohet në pikën SFCL.200 (d) të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976 do të:

(1) përjashtohen nga kufizimi i kategorizimit të tyre aerobatik në aeroplan, siç përcaktohet në paragrafin (c) nëse ato kanë përmbushur kërkesat e pikave (b) (1) dhe (b) (2) (ii) në aeroplan, ose

(2) marrin kreditim të plotë ndaj kërkesave në paragrafin (b) për lëshimin e një kategorizimi aerobatik të kufizuar për TMG të fluturuara me fuqi të motorit. Ky kufizim hiqet pas aplikimit nëse një pilot ka përfunduar trajnimin siç përcaktohet në paragrafin (c).

FCL.805 Kategorizimi për tërheqës planeri dhe tërheqës banderolash

a) Mbajtësit e licencës së pilotit me privilegje për të fluturuar me aeroplanë ose TMG mund të tërheqin planerë ose banderola vetëm kur janë të pajisur me kategorizimin e duhur të tërheqjes së planerëve ose të tërheqjes së banderolave.

b) Aplikantët për një kategorizim të tërheqjes së planerëve duhet të kenë kryer:

1) të paktën 30 orë kohë fluturimi si PIC dhe 60 ngritje dhe ulje në aeroplanë, në qoftë se aktiviteti do të kryhet në aeroplanë, apo në TMG, në qoftë se aktiviteti do të kryhet në TMG, i kryer pas lëshimit të licencës;

2) kursi i trajnimit në një DTO ose në një ATO duke përfshirë;

i) instruksione të njohurive teorike në operimet dhe procedurat tërheqëse;

ii) të paktën 10 fluturime instruksioni të tërheqjes së një planeri, duke përfshirë të paktën 5 fluturime me instruksion të dyfishtë; dhe

iii) me përjashtim të mbajtësve të një SPL në përputhje me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, 5 fluturime familjarizimi në një planer, i cili lëshohet nga një aeroplan.

c) Aplikantët për një kategorizim tërheqës banderolash duhet të kenë përfunduar:

1) të paktën 100 orë kohë fluturimi dhe 200 ngritje dhe ulje si PIC në aeroplan apo TMG, pas lëshimit të licencës. Së paku 30 prej këtyre orëve do të jetë në aeroplanë, në qoftë se aktiviteti duhet të kryhet në aeroplan, apo në TMG, në qoftë se aktiviteti duhet të kryhet në TMG;

2) kursi i trajnimit në një DTO ose në një ATO duke përfshirë:

(i)) instruksion të njohurive teorike në operimet dhe procedurat tërheqëse;

(ii)) të paktën 10 fluturime instruksioni të tërheqjes së banderolave, duke përfshirë të paktën 5 fluturime dyshe.

d) Privilegjet e kategorizmit të planerave dhe tërheqësve të banderolave do të kufizohen në aeroplanë ose TMG-të në varësi të avionit në të cilin është përfunduar instruksioni i fluturimit. Për rimorkimin e banderolave, privilegjet do të kufizohen në metodën e tërheqjes të përdorur në instruksionet e fluturimit. Privilegjet do të zgjaten nëse pilotët kanë përfunduar me sukses të paktën tre fluturime trajnimi dyshe që mbulojnë programin e plotë të trajnimit për tërheqje, qoftë në aeroplan, ashtu edhe me metodën e tërheqjes për tërheqje të banderolave.

e) Në mënyrë që të ushtrojë privilegjet e klasifikimit për tërheqje planerësh ose banderolash, mbajtësi i kategorizimit duhet të ketë kryer një minimum prej 5 tërheqjesh gjatë 24 muajve të fundit.

f) Kur piloti nuk i përmbush kërkesat e paragrafit (d), para se të rinisë ushtrimin e privilegjeve të tij/saj, i duhet të përfundojë tërheqjet e humbura me ose nën mbikëqyrjen e një instruktori.

(g) Aplikuesit për një kategorizim rimorkim planeri ose rimorkim për banderola në TMG, në përputhje me këtë pikë, do të marrin kreditim të plotë ndaj kërkesave të paragrafit (b) ose (c), sipas rastit, nëse ata mbajnë një kategorizim rimorkimi ose rimorkimi të banderolave në përputhje me pikën SFCL.205 të Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, sipas rastit, ose nëse ato kanë përmbushur të gjitha kërkesat për lëshimin e këtij kategorizimi.

FCL.810 Kategorizimi i natës

a) Aeroplanët, TMG, Airship-et.

1) Aplikantët duhet të kenë përfunduar një kurs trajnimi brenda një periudhe deri në 6 muaj në një DTO ose në ATO për të ushtruar privilegjet e një LAPL ose një PPL për aeroplanët, TMGs ose airshipe në kushte VFR natën. Kursi do të përfshijë::

i) instruksione të njohurive teorike;

ii) të paktën 5 orë fluturim natën në kategorinë e duhur të avionit, duke përfshirë të paktën 3 orë instruktim dyshe, përfshirë të paktën 1 orë navigim në rrugëkalim me të paktën një rrugëkalim të dyfishtë minimum 50 km (27NM) dhe fluturime vetëm me 5 ngritje dhe 5 ulje me ndalesa të plota.

2) Para përfundimit të trajnimit gjatë natës, mbajtësit e LAPL duhet të kenë kryer trajnimin bazë të fluturimit instrumental të nevojshëm për lëshimin e PPL-së.

3) Kur aplikantët janë të pajisur si me kategorizimin për aeroplanët me një motor piston (tokë) ashtu dhe me një kategorizim të klasës TMG, ata mund të plotësojnë kërkesat e paragrafit (1) të më sipërm ose për një klasë apo për të dyja klasat së bashku.

(4) Aplikantët për një kategorizim të natës për aeroplanët ose TMG në përputhje me këtë nënparagraf do të marrin kreditim të plotë ndaj kërkesave të nënparagrafëve (1) dhe (2) nëse ata mbajnë një kategorizim të natës TMG në përputhje me pikën SFCL.210 të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976 ose nëse ato kanë përmbushur të gjitha kërkesat për lëshimin e këtij kategorizimi.

b) Helikopterët.Nëse privilegjet e PPL-së për helikopterë duhet të ushtrohen në kushte VFR gjatë natës, aplikanti duhet të ketë:

1) kryer të paktën 100 orë kohë fluturimi si pilot në helikopterë pas lëshimit të licencës, duke përfshirë të paktën 60 orë si PIC për helikopterë dhe 20 orë fluturimi përtej vendit;

2) kryer një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO. Kursi kryhet brenda një periudhe gjashtë mujore dhe përfshin;

i) 5 orë instruksione të njohurive teorike;

ii) 10 orë kohë instruksione instrumentale të dyfishta në helikopter;

iii) 5 orë kohë fluturimi gjatë natës, duke përfshirë të paktën 3 orë të instruksionit dyshe, duke përfshirë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 qarkullime vetëm gjatë natës. Çdo qarkullim do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

3) Një aplikant cili mban ose ka mbajtur një IR për një aeroplan ose TMG, do të kreditohet me 5 orë për sa i përket kërkesës në (2)(ii) më sipër.

FCL.815 Kategorizimi malor

a) Privilegjet. Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi malor janë ato të kryrjes së fluturimeve me aeroplanë ose TMG në drejtim të dhe prej sipërfaqeve të përcaktuara si të tilla që kërkojnë një kategorizim të tillë nga ana e autoriteteve përkatëse të përcaktuara nga Republika e Shqipërisë.
Mbajtësit e një LAPL ose një PPL me privilegje për të fluturuar aeroplanët ose TMG mund të marrin kategorizimin fillestar të malor nëpërmjet:

1) Rrotave, për t'i dhënë privilegjin që të fluturojnë në drejtim të dhe prej sipërfaqesh të tilla, kur ato nuk janë të mbuluara nga bora.

2) Skive, për t'i dhënë privilegjin që të fluturojnë në drejtim të dhe prej sipërfaqesh të tilla, kur ato janë të mbuluar nga bora.

3) Privilegjet e kategorizimit fillestar mund të zgjerohen në privilegje të rrotave ose skive kur piloti ka ndërmarrë një kurs të duhur shtesë familjarizimi, duke përfshirë instruksionin e njohurive teorike dhe trajnim e fluturimit, me një instruktor fluturimi malor.

b) Kursi i trajnimit. Aplikantët për kategorizimin malor duhet të kenë kryer, brenda një periudhe prej 24 muajsh, një kurs për udhëzime të njohurive teorike dhe trajnimin e fluturimit në një DTO dhe ATO. Përmbajtja e kursit duhet të jetë e përshtatshme për privilegjet e kërkuara të kategorizimit malor.

c) Test aftësie.

Pas përfundimit të trajnimit, aplikanti duhet të kalojë një test aftësie me një FE të kualifikuar për këtë qëllim.

Testi i aftësisë duhet të përmbajë:

1) një provim me gojë të njohurive teorike;

2) 6 ulje për të paktën 2 sipërfaqe të ndryshme të përcaktuara si të tilla që kërkojnë një kategorizim malor të ndryshëm nga sipërfaqja e nisjes.

d) Vlefshmëria.

Një kategorizim malor do të jetë i vlefshëm për një periudhë prej 24 muajsh.

e) Rivlefshmëria.

Për të rivlerësuar një kategorizim malor, aplikantët duhet:

(1) plotësojnë të paktën gjashtë ulje, në një sipërfaqe të caktuar që kërkon një kategorizim malor, në dy 2 vitet e mëparshme;

(2) të kalojnë një kontroll aftësie në përputhje me kërkesat në pikën (c).

(f) Rinovimi.

Nëse kategorizimi ka skaduar, aplikanti duhet të përmbushë kërkesat e paragrafit (e)(2).

FCL.820 Kategorizimi i testimit të fluturimit

a) Mbajtësit e një licence piloti për aeroplanë ose helikopterë do të veprojnë vetëm si PIC në kategorinë 1 ose 2 të testeve të fluturimit, siç përcaktohet në pjesën 21, kur janë të pajisur me një kategorizim të testimit të fluturimit.

b) Detyrimi për të qënë i pajisur me kategorizimin e testit të fluturimit i përcaktuar në paragrafin (a) do të zbatohet vetëm për testet e fluturimit të kryera në:

1) helikopterë të certifikuar ose që do të certifikohen në përputhje me standardet të CS-27 ose CS-29 ose kodëkuivalente të fluturimit; ose

2) aeroplanë të certifikuar ose që do të certifikohen në përputhje me:

i) standardet të CS-25 ose kodeve ekuivalente të fluturimit; ose

ii) standardet e CS-23 ose kodeve ekuivalente ajrore, përveç aeroplanëve me një masë maksimale të nisjes prej më pak se 2 000 kg.

c) Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi të testimit të fluturimit janë brenda kategorisë përkatëse të avionit:

1) në rastin e një kategorizimi të testimit të fluturimit të kategorisë 1, të kryejë të gjitha kategoritë e testeve të fluturimit, siç përcaktohet në pjesën 21, si PIC ose si bashkëpilot;

2) në rastin e një kategorizimi të testit të fluturimit të kategorisë 2:

(i) të kryejë provimet e fluturimit të kategorisë 1, siç përcaktohet në pjesën 21-

-si një bashkëpilot,

-ose si PIC. Në rastin e avionëve të përmendur në paragrafin (b)(2), me përjashtim të atyre brenda kategorisë se avioneve të vegjël me pasagjerë ose që kanë një projektim shpejtësi pikjate për 0,6 mach ose një tavan maksimal mbi 25 000 këmbë;

(ii) të kryejë të gjitha kategoritë e tjera të testeve fluturimit, siç përcaktohet në pjesën 21, ose si PIC apo bashkëpilot;

3) të kryejë fluturime pa kategorizimin për klasin ose tipin siç parashikohet në nënkreun H, përveç se kur kategorizimi për fluturimin testues nuk përdorët për operime të transportit ajror tregtar;

d) Aplikantët për lëshimin e parë të një kategorizimi të testit të fluturimit duhet:

1) të jenë të pajisur me të paktën një CPL dhe një IR në kategorinë përkatëse të avionit;

2) të kenë kryer të paktën 1 000 orë kohë fluturimi në kategorinë e përshtatshme të avionëve, nga të cilat të paktën 400 orë si PIC;

3) të kenë kryer një kurs trajnimi në një ATO të përshtatshme për avionin e synuar dhe kategorinë e fluturimeve. Trajnimi do të mbulojë të paktën temat e mëposhtme:

- Performancën,
- Stabilitetin dhe kontrollin/ cilësitë e trajtimit,
- Sistemet,
- Menaxhimin e testit,
- Menaxhimin e rrezikut/sigurisë.

e) Privilegjet e mbajtësve të një kategorizimi të testit të fluturimit mund të shtrihen në një kategori tjetër të testit të fluturimit edhe në një tjetër kategori të avionit, pasi ata të kenë kryer një kurs trajnimi shtesë në një ATO.

FCL.835 Kategorizimi Instrumental Bazik (BIR)

(a) Privilegjet dhe kushtet

(1) Privilegjet e një mbajtësi të BIR janë që të kryejë fluturime nën IFR në aeroplanë me një pilot, për të cilat mbahen kategorizimet e klasës, me përjashtim të aeroplanëve me performancë të lartë dhe varianteve të aeroplanit nëse të dhënat e përshtatshmërisë operacionale kanë përcaktuar se një IR kërkohet.

(2) Privilegjet e BIR ushtrohen vetëm në përputhje me pikën FCL.205.A.

(3) Privilegjet e BIR mund të ushtrohen gjatë natës vetëm nëse piloti mban një kategorizim të natës në përputhje me pikën FCL.810.

(4) Privilegjet e një BIR me shumë motorë do të jenë të vlefshme edhe në aeroplanët me një motor, për të cilët piloti ka një kategorizim të vlefshëm të klasës me një motor.

(5) Ushtrimi i privilegjeve BIR do t'i nënshtrohet të gjitha kushteve vijuese:

(i) lartësia e vendimit (DH) ose lartësia minimale e zbritjes (MDH) e përdorur në kushtet minimale të operimit të aerodromit duhet të jetë së paku 200 ft më e madhe se sa ndryshe do të përllogaritej sipas pikës 'NCO.OP.110 në kushtet minimale të operimit të aerodromit - aeroplanët dhe helikopterët 'dhe pika' NCO.OP.111 në kushtet minimale të operimit të aerodromit - operimet NPA, APV, CAT I 'të Aneksit VII të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”; dhe

(ii) shikueshmëria e përdorur në në kushtet minimale të operimit të aerodromit nuk duhet të jetë më e vogël se 1 500 m;

(iii) piloti në-komandë nuk do të fillojë një fluturim nën IFR ose të ndërmarrë një kalim nga VFR-në-IFR, përveç nëse:

(A) në aerodromin e nisjes, shikueshmëria është të paktën 1 500 m dhe tavani i reve është së paku 600 ft, ose minimumi i manovrave afruese të publikuara i aplikueshëm për kategorinë e aeroplanit, cilado qoftë është më e madhe; dhe

(B) në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom të kërkuar alternativ, informacioni i disponueshëm meteorologjik tregon, për periudhën nga 1 orë para deri në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, ose nga koha aktuale e nisjes në 1 orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, cilado periudhë është më e shkurtër, një shikueshmëria prej të paktën 1 500 m dhe një tavan të reve me të paktën 600 ft, ose minimumi i manovrave afruese të publikuara për kategorinë e aeroplanit, ose DH / MDH i rritur me 200 ft në përputhje me (i), cilado është më e madhe.

(b) Kërkesa paraprake. Aplikantët për BIR duhet të kenë të paktën një PPL (A).

(c) Kurs trajnimi. Aplikantët për BIR duhet të kenë përfunduar në ATO:

(1) instruksionet për njohuri teorike në përputhje me pikën FCL.615 (a); dhe

(2) instruksionet e fluturimit që përmbajnë modulet e mëposhtme të instruksioneve të fluturimit me instrumenta:

(i) moduli 1 - moduli thelbësor i trajnimit të aftësive fluturuese duke iu referuar vetëm instrumenteve;

(ii) moduli 2 - moduli i aplikuar i trajnimit fluturues të procedurave të nisjes, mbajtjes, qasjes 2D dhe 3D të IFR-së;

(iii) moduli 3 - moduli i aplikuar i trainimit fluturues të procedurave të fluturimit IFR në rrugë kalim; dhe

(iv) moduli 4 - nëse kërkohet një BIR me shumë motorë, moduli i aplikuar i trajnimit të fluturimit me një motor jo funksional duhet të përfshijë qasjen e instrumentit asimetrik dhe procedurat e kalimit në rreth të dytë; dhe

(3) instruksione fluturimi që përputhen me kërkesat e mëposhtme:

(i) Moduli i specifikuar në paragrafin (c) (2) (i) do të përfundojë së pari. Modulet e specifikuara në paragrafët (c) (2) (ii) dhe (c) (2) (iii), dhe, nëse është e aplikueshme, (c) (2) (iv), mund të plotësohen në një mënyrë të zgjedhur nga aplikanti .

(ii) Modulet e përcaktuara në paragrafin (c) (2) mund të plotësohen në aeroplan, FSTD ose një kombinim i tyre. Në çdo rast, aplikanti do të marrë trajnim në aeroplan që do të përdoret për testin e aftësive.

(iii) Modulet e specifikuara në paragrafët (c) (2) (i), (c) (2) (ii) dhe (c) (2) (iv) mund të fillohen jashtë ATO por do të përfundojnë në ATO . Moduli i specifikuar në pikën (c) (2) (iii) mund të përfundojë jashtë ATO.

(iv) Para fillimit të modulit të specifikuar në paragrafin (c) (2) (iv), një pilot i cili nuk mban një klasë aeroplanësh me shumë motorë ose kategorizim të tipit duhet të ketë marrë trajnimin me shumë-motorësh të specifikuar në nënpjesën H të këtij Aneksi (Pjesa-FCL).

(d) Njohuri teorike. Para marrjes së testit të aftësive dhe përmes provimeve në lëndët e përmendura në pikën FCL.615 (b), aplikantët duhet të demonstrojnë një nivel të njohurive teorike që është i përshtatshëm për privilegjet e dhëna. Provimi i njohurive teorike do të përbëhet nga një dokument provimi i shoqëruar me secilin modul siç përcaktohet në paragrafët (c) (2) (i), (c) (2) (ii) dhe (c) (2) (iii).

(e) Test i aftësive. Pas përfundimit të kursit të trajnimit të specifikuar në paragrafin (c), aplikantët duhet të kalojnë një test aftësish në një aeroplan në përputhje me Shtojcën 7 të këtij Aneksi. Për një BIR me shumë motorë, testi i aftësive do të bëhet në një aeroplan me shumë motorë. Për një BIR me një motor të vetëm, testi i aftësive do të bëhet në një aeroplan me një motor të vetëm. Një aeroplan qendër shtytje me shumë motorë do të konsiderohet të jetë një aeroplan me një motor të vetëm për qëllimet e këtij paragrafi.

(f) Me përjashtim të paragrafit (d), mbajtësit e një BIR me një motor të vetëm që mbajnë një kategorizim të klasës me shumë motorë dhe që dëshirojnë të marrin një BIR me shumë motorë për herë të parë do të përfundojnë një kurs trajnimi në një ATO që përfshin trajnimin siç përcaktohet në paragrafin (c) (2) (iv) dhe duhet të kalojë testin e aftësive të përmendur në paragrafin (e).

(g) Vlefshmëria, rivlerësimi dhe rinovimi

(1) BIR do të jetë i vlefshëm për 1 vit.

(2) Aplikantët për rivlerësimin e një BIR:

(i) brenda një periudhe prej tre muajsh menjëherë përpara datës së skadimit të kategorizimit, të kalojë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjesë; ose

(ii) brenda periudhës së vlefshmërisë, të kryejnë 6 orë si PIC nën IFR, duke përfshirë tre procedura të qasjes instrumentale dhe të përfundojnë një trajnim fluturimi të paktën një orë me një instruktor që ka privilegjet për të ofruar trajnime për BIR.

(3) Për çdo rivlerësim vijues të ndryshëm, mbajtësi i BIR duhet të kalojë një kontroll të aftësisë në përputhje me paragrafin (2) (i) në një aeroplan.

(4) Nëse një pilot zgjedh të përmbushë kërkesat e rivlerësimit të përcaktuara në paragrafin (g) (2)(i) më herët se sa përshkruhet në atë paragraf, periudha e re e vlefshmërisë do të fillojë nga data e kontrollit të aftësisë.

(5) Aplikantët të cilët nuk kalojnë seksionet përkatëse të një kontrolli të aftësisë BIR përpara datës së skadimit të BIR nuk do të ushtrojnë privilegjet e BIR deri sa të kenë kaluar kontrollin e aftësisë.

(6) Nëse një BIR ka skaduar, për të rinovuar privilegjet e tyre, aplikantët duhet:

(i) kur është e nevojshme për të arritur nivelin e aftësive të nevojshme, të kryejnë trajnim të plotë rifreskues të ofruar nga një ATO ose, nëse BIR skadon për tre vite ose më pak, nga një instruktor që ka privilegjet për të siguruar trajnime për BIR; dhe

(ii) të kalojë një kontroll aftësie në një aeroplan.

(7) Për një BIR me shumë motorë, kontrolli i aftësisë për rivlerësimin ose rinovimin, si dhe trajnimi i fluturimit i kërkuar në paragrafin (g) (2) (ii) do të përfundojë në një aeroplan me shumë motorë.

(8) Kontrolli i aftësisë për rivlerësimin ose rinovimin e një BIR mund të kombinohet me një kontroll të aftësisë për rivlerësimin ose rinovimin e një kategorizimi të klasës së një aeroplani me një pilot, mbi të cilin privilegjet e BIR mund të ushtrohen në përputhje me pikën FCL.835 (a) (1).

(h) Aplikantët për BIR që mbajnë një PPL ose CPL të lëshuar në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL) dhe një IR të vlefshme (A) të lëshuar në përputhje me kërkesat e Aneksit 1 të Konventës së Cikagos nga një vend i tretë mund të jenë të kredituar plotësisht në drejtim të kursit të trajnimit të përmendur në paragrafin (c) (2). Në mënyrë që të lëshohen me BIR, aplikantët duhet:

(1) të përfundojnë me sukses testin e aftësive të përmendur në paragrafin (e);

(2) t'i demostrojnë verbalisht ekzaminuesit gjatë testit të aftësive se ata kanë fituar një nivel të duhur të njohurive teorike të ligjit të ajrit, meteorologjisë, dhe planifikimit dhe performancës së fluturimit; dhe

(3) kanë përvojë të paktën 25 orë kohë fluturimi nën IFR si PIC në aeroplan.

(j) Mbajtësi i një IR do të marrë kreditime të plota për kërkesën në paragrafin (c) (2).

NËNPJESA J
Instruktorët

SEKSIONI 1
Kërkesa të përbashkëta

FCL.900 Certifikatat e instruktorëve

a) Të përgjithshme. Një person duhet të kryejë vetëm:

1) instruksione fluturimi në avion, kur ai/ajo është pajisur me:

(i) një licencë piloti e lëshuar ose pranuar në përputhje me këtë rregullore;

(ii) një certifikatë instruktori e përshtatshme për të dhënë instruksione, lëshuar në përputhje me këtë nënpjesë;

2) instruksione fluturimi sintetike apo instruksione MCC kur ai/ajo është pajisur me një certifikatë të përshtatshme për instruktor sipas instruksioneve që jep, lëshuar në përputhje me këtë nënpjesë.

b) Kushte të veçanta:

1) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë një certifikatë specifike duke dhene privilegje për instruksione fluturimi kur pajtueshmeria me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë nuk është e mundur në rastin e paraqitjes së:

(i) avionëve të rinj në Republikën e Shqipërisë ose në flotën e një operatori ose

(ii) kurseve të reja trajnimi në këtë Aneks (Pjesa-FCL).

Kjo certifikatë duhet të jetë e kufizuar për fluturimet e instruksionit për prezantimin e tipit të ri të avionit ose kursit të ri të trajnimit dhe vlefshmëria e saj në asnjë rast nuk duhet të kalojë 1 vit.

2) Mbajtësit e një certifikate të lëshuar në përputhje me paragrafin (b)(1), të cilët dëshirojnë të aplikojnë për lëshimin e një certifikate instruktori duhet të përmbushin kushtet dhe kërkesat e rivlefshmërisë të përcaktuara për atë kategori të instruktorit. Pavarësisht FCL.905.TRI (b), një certifikatë TRI e lëshuar në përputhje me këtë nënparagraf do të përfshijë privilegjin për të instruktuar për lëshimin e një certifikate TRI ose SFI për tipin përkatës.

c)Instruksione të dhëna jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë:

(1) Pavarësisht nga paragrafi (a), në rastin e Instruksionit të fluturimit të dhënë gjatë një kursi trajnimi të miratuar në përputhje me këtë Aneks jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë një certifikatë instruktori për aplikantët që:

(i) mbajnë një liçencë piloti që plotëson të gjitha kriteret e mëposhtme:

(A) përputhet me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos;

(B) në çdo rast, kanë së paku një CPL në kategorinë përkatëse të avionëve me një kategorizim ose çertifikatë përkatëse;

(ii) përputhen me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë për lëshimin e certifikatës përkatëse së instruktorit;

(iii) të vërtetojnë tek Autoriteti i Aviacionit Civil një nivel të përshtatshëm të njohurive të rregullave evropiane të sigurisë së aviacionit në mënyrë që të jenë në gjendje të ushtrojnë privilegjet e instruksionit në përputhje me këtë aneks.

(2) Çertifikata do të jetë e kufizuar në ofrimin e instruksioneve të fluturimit gjatë një trajnimi të miratuar në përputhje me këtë Aneks që plotëson të gjitha kushtet e mëposhtme:

(i) sigurohet jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë në përputhje me Konventën e Cikagos;

(ii) u sigurohet pilotëve studentë që kanë njohuri të mjaftueshme të gjuhës në të cilën jepet nstruksioni i fluturimit.

FCL.915 Parakushtet dhe kërkesat e përgjithshme për instruktorët

a) Të përgjithshme

Aplikantët për lëshimin e certifikatës së instruktorit duhet të jenë së paku 18 vjeç.

b) Kërkesa shtesë për instruktorët që japin instruksione për fluturimin në avion.

Aplikantët për lëshimin ose mbajtësit e një certifikate të instruktorit me privilegje për të dhënë Instruksione fluturimi në një avion duhet të kenë:

1) për trajnimin për licencë, së paku licencën ose, në rastin e pikës FCL.900 (c), licencën ekuivalente për të cilën jepet Instruksioni për fluturimin;

2) për trajnimin e klasifikimit, kategorizimin përkatës ose, në rastin e pikës FCL.900 (c), kategorizimin ekuivalent, për të cilën jepet Instruksioni për fluturimin;

3) përveçse në rastin e instruktorëve të testimit të fluturimit (FTI-të), të kenë:

(i) përfunduar të paktën 15 orë kohë fluturimi si pilotë të klasës ose tipit të avionit në të cilin jepet Instruksioni i fluturimit, nga të cilat një maksimum prej 7 orësh mund të jetë në një FSTD që përfaqëson klasën ose tipin e avionit, nëse është e zbatueshme; ose

(ii) kaluar një kategorizim të kompetencës për Kategorizimin përkatës të instruktorit në atë klasë ose tip avioni; dhe

4) të drejtë të veprojnë si PIC në avion gjatë këtij Instruksioni të fluturimit.

c) Kreditimi ndaj certifikatave të mëtejshme të instruktorëve dhe me qëllim të rivlerësimit

(1) Kreditimi i plotë ndaj aftësive mësimdhënëse dhe mësimnxënëse mund t'i jepet:

(i) mbajtësve të një certifikate instruktorësh që aplikojnë për çertifikata të mëtejshme të instruktorit; dhe

(ii) aplikantëve për një certifikatë instruktori të cilët tashmë mbajnë një certifikatë instruktorësh të lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" , që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976.

2) Orët e fluturimit si ekzaminues gjatë testimit të aftësive ose kontrolli i aftësisë kreditohen në mënyrë të plotë drejt kërkesave të rivlerësimit për të gjitha certifikatat e instruktorëve të mbajtura.

d) Kreditet për zgjerimin në tipa të mëtejshëm marrin parasysh elementet përkatëse siç përcaktohet në të dhënat e vlefshmërinë ajrore, të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa-21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr. 748/2012.

e) Kërkesat shtesë për të qenë instruktor në një kurs trajnimi në përputhje me FCL.745.A:

1) Përveç pikës (b), para se të veprojnë si instruktorë për një kurs trajnimi sipas FCL.745.A, mbajtësit e një certifikate të instruktorit duhet të kenë:

(i) së paku 500 orë fluturimi si pilot për aeroplan, duke përfshirë 200 orë instruksione fluturimi;

(ii) pasi të kenë plotësuar kërkesat e përvojës sipas pikës (e)(1)(i), një kurs trajnimi të UTRT-së në një ATO, gjatë së cilës aftësia e aplikantëve është vlerësuar vazhdimisht; dhe

(iii) certifikatë të lëshuar, pas përfundimit të kursit, që vërteton përfundimin e kursit nga ATO, drejtuesi i trajnimeve (HT) i të cilit ka regjistruar privilegjet e specifikuara në pikën (e)(1) në librin e fluturimit të e aplikantëve.

2) Privilegjet e përmendura në pikën (e)(1) ushtrohen vetëm nëse instruktorët gjatë vitit të fundit kanë marrë trajnime për rifreskimin në një ATO gjatë të cilit kompetenca e kërkuar për të qenë instruktor në një kurs në përputhje me pikën FCL.745.A është vlerësuar e suksesshme nga HT-ja.

3) Instruktorët që kanë privilegjet e përcaktuara në pikën (e)(1) mund të veprojnë si instruktorë

për një kurs të përcaktuar në pikën (e)(1)(ii), me kusht që:

(i) të kenë 25 orë përvojë instruksione fluturimi gjatë trajnimit sipas FCL745.A;

(ii) të kenë përfunduar një vlerësim të kompetencës për këtë privilegj; dhe

(iii) të pajtohen me kërkesat eksperiencës së fundit në pikën (e)(2).

4) Këto privilegje regjistrohen në ditarin e instruktorëve dhe nënshkruhen nga ekzaminuesi;

FCL.920 Kompetencat e instruktorit dhe vlerësimi

Të gjithë instruktorët duhet të trajnohen për të arritur këto kompetenca:

- Përgatitja e burimeve,
- Krijimi i një klime të favorshme për të mësuar,
- Njohuritë aktuale,
- Integrimi i menaxhimit të kërcënimit dhe gabimit (TEM) dhe i menaxhimit të burimeve të ekuipazhit,
- Menaxhimi i kohës për të arritur objektivat e trajnimit,
- Lehtësimi i të mësuarit,
- Vlerësimi i punës së praktikantëve,
- Vëzhgimi dhe shqyrtimi i përparimit,
- Vlerësimi i seksioneve trajnuese,
- Raporti për rezultatet.

FCL.925 Kërkesat shtesë për instruktorët për MPL

(a) instruktorët që kryejnë trajnime për (a) MPL duhet të:

1) kenë përfunduar me sukses një kurs trajnimi për instruktor MPL në një ATO; dhe

2) përveç kësaj, për fazat bazë, të ndërmjetme dhe të përparuara të kursit të trajnimit të integruar MPL:

(i) të jenë me përvojë në operimet ; dhe

(ii) të kenë përfunduar trajnimin për menaxhimin fillestar të burimeve të ekuipazhit me një operator të transportit ajror tregtar të miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore.

b) Kurs trajnimi MPL për instruktorët

1) Kursi i trajnimit për instruktore MPL përbëhet nga të paktën 14 orë trajnim.

Pas përfundimit të kursit të trajnimit, aplikanti do të ndërmarrë një vlerësim të kompetencave si instruktor dhe të njohjes së përqasjes ndaj trajnimit bazuar në kompetence.

2) Vlerësimi do të përbëhet nga një demonstrim praktik i instruksionit të fluturimit në fazën e duhur të kursit të trajnimit MPL. Ky vlerësim kryhet nga një ekzaminues i kualifikuar në përputhje me nënpjesën K.

3) Pas përfundimit me sukses të kursit të trajnimit MPL, ATO do të lëshojë një certifikatë kategorizimi për instruktor MPL për aplikantin.

c) Në mënyrë që të ruajë privilegjet, instruktori duhet të ketë kryer, brenda 12 muajve të mëparshëm, brenda një kursi trajnimi MPL:

1) 1 seancë simulimi prej të paktën 3 orësh; ose

2) 1 ushtrim ajri të paktën 1 orë që përfshin të paktën 2 ngritje dhe ulje.

d) Nëse mësuesi nuk i ka përmbushur kërkesat e paragrafit (c), para se të ushtrojë privilegjet për të kryer instruksione fluturimi për MPL ai/ajo duhet:

1) të ndërmarrë një trajnim rifreskues në një ATO për të arritur nivelin e kompetencës së

nevojshme për të kaluar vlerësimin e kompetencave si instruktor; dhe

2) të kalojë vlerësimin e kompetencave si instruktor siç është përcaktuar në paragrafin (b)(2).

FCL.930 Kursi i trajnimi

a) Një Aplikanti për certifikatën e instruktorit duhet të ketë kryer një kurs për njohuri teorike dhe udhëzimet e fluturimit në një ATO. Një aplikant për certifikatën e instruktorit për avionë lundrues planerë ose balona mund të ketë kryer një kurs për njohuri teorike dhe instruksione fluturimi në një DTO.

b) Përveç elementeve specifike të përcaktuara në këtë aneks (Pjesa-FCL) për secilën kategori të instruktorëve, kursi i trajnimit përfshin elementet e kërkuara në pikën FCL.920;

FCL.935 Vlerësimi i kompetencës

a) Përveçse për instruktorin për bashkëpunimin e multiekuipazhit (MCCI), instruktorin sintetik të trajnimit (IST), instruktorin e klasës malore (MI) dhe instruktorin e testit të fluturimit (FTI), një aplikant për një certifikatë të instruktorit duhet të kalojë një vlerësim të kompetencave në kategorinë e përkatëse të avionëve, në klasën përkatëse ose tipin , ose në FSTD përkatëse , për t'i demonstruar një ekzaminuesi të kualifikuar në përputhje me nënpjesën K të këtij Aneksi, aftësinë për të instruktuar një pilot student në nivelin e kërkuar për lëshimin e licencës, kategorizimit ose certifikatës përkatëse.

b) Ky vlerësim duhet të përfshijë:

1) demonstrimin e kompetencave të përshkruara në FCL.920, gjatë parafluturimit, posfluturimit dhe instruksioneve teorike të njohurive;

2) provime me gojë teorike për instruksionet në tokë, parafluturimit dhe postfluturimit dhe për demonstrimet gjatë fluturimit në tipin, klasën apo FSTD e duhur të avionit;

3) ushtrime të duhura për të vlerësuar kompetencat e instruktori;

c) Vlerësimi duhet të kryhet në të njëjtën klasë, tip avioni apo FSTD që përdorët për instruksionin e fluturimit.

d) Kur një vlerësim i kompetencës është i nevojshëm për rivlefshmërinë e një certifikate instruktori, një aplikant i cili nuk arrin të kalojë në vlerësimin para datës së skadimit të certifikatës së instruktorit nuk ushtron privilegjet e asaj certifikate derisa vlerësimi të kryhet me sukses.

FCL.940 Vlefshmëria e certifikatave të instruktorit

Me përjashtim të MI, dhe pa cënuar pikat FCL.900(b)(1) dhe FCL.915 (e)(2), certifikatat e instruktorit do të jenë të vlefshme për një periudhë 3-vjeçare.

FCL.945 Detyrimet për instruktorët

Pas përfundimit të fluturimit të trajnimit për rivlerësimin e një kategorizimi të klasit SEP ose TMG në përputhje me FCL.740.A (b)(1) dhe vetëm në rastin e përmbushjes së të gjitha kritereve të tjera të rivlerësimit të kërkuara nga FCL.740.A(b)(1) instruktori do të miratojë licencën e aplikantit me datën e re të skadencës të kategorizimit ose certifikatës, nëse autorizohet në mënyrë specifike për atë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent përgjegjës për licencën e aplikantit;

SEKSIONI 2
Kërkesat specifike për instruktor fluturimi - FI

FCL.905.FI FI- Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e një FI janë të kryejë instruksione fluturimi për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e:

a) një PPL dhe LAPL në kategorinë e avionit përkatës;

b) kategorizimeve të tipit dhe klasës për avionët me një pilot të vetëm, me përjashtim të aeroplanëve kompleks me një pilot me performancë të lartë;

c) kategorizimi i klasës dhe tipit për aeroplanët me një pilot të vetëm, me përjashtim të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm, në operime me shumë pilot, me kusht që FI të plotësojë cilindo nga kushtet e mëposhtme:

(1) të ketë ose të ketë mbajtur një çertifikatë TRI për aeroplanë me shumë pilot;

(2) të ketë plotësuar të gjitha sa vijon:

(i) të paktën 500 orë si pilotë në operimet me shumë pilot në aeroplan;

(ii) kursin e trajnimit për një MCCI në përputhje me pikën FCL.930.MCCI;

d) kategorizimin e tipit për aeroplanët me një ose shumë pilot;

e) një CPL në kategorinë e duhur të avionëve, me kusht që FI të ketë kryer të paktën 200 orë instruksione fluturimi në atë kategori avionësh;

f) kategorizimin e natës, me kusht që FI të plotësojë të gjitha kushtet e mëposhtme:

(1) të jetë kualifikuar të fluturojë natën në kategorinë përkatëse të avionëve;

(2) të ketë demonstruar aftësinë për të udhëzuar natën një FI të kualifikuar në përputhje me pikën (j);

(3) të jetë në përputhje me kërkesën e përvojës së natës të përcaktuar në pikën FCL.060 (b) (2);

g) një kategorizim rimorkimi ose aerobatik, me kusht që këto privilegje të mbahen dhe FI të ketë demonstruar aftësinë për të instruktuar për atë kategorizim për një FI i cili është i kualifikuar në përputhje me pikën (j);

h) një BIR ose një IR në kategorinë e duhur të avionëve, me kusht që FI të plotësojë kushtet e mëposhtme:

(1) të ketë përfunduar si pilot student kursin e trajnimit të IRI dhe të ketë kaluar një kategorizim të kompetencës për certifikatën IRI;

(2) të jetë në përputhje me pikat FCL.915.CRI (a), FCL.930.CRI dhe FCL.935 në rastin e aeroplanëve me shumë motorë dhe me pikat FCL.910.TRI (c) (1) dhe FCL. 915.TRI (d) (2) në rastin e helikopterëve me shumë motorë;

Përveç kushteve (1) dhe (2):

(3) nëse gjatë një kursi trajnimi të aprovuar në një ATO, FI do të sigurojë trajnim në FSTD ose të mbikëqyrë fluturime trajnimi SPIC që kryhen nën IFR, FI duhet të ketë kryer të paktën 50 orë kohë fluturimi nën IFR pas lëshimit të BIR ose IR, prej të cilave një maksimum prej 10 orësh mund të jetë koha e instrumentit në një FFS, një FTD 2/3 ose një FNPT II;

(4) nëse FI është duke ofruar trajnim në një aeroplan, FI duhet të ketë përfunduar të paktën 200 orë kohë fluturimi nën IFR, nga të cilat deri në 50 orë mund të jenë kohë instrumenti në tokë në një FFS, një FTD 2/3 ose një FNPT II.

i) kategorizimi i klasës ose tipit me shumë-motor me pilot të vetëm, përveç aeroplanëve komplekse me një pilot të vetëm, me kusht që ato të plotësojnë kërkesat e mëposhtme:

(1) në rastin e avionëve, në zbatim të pikave FCL.915.CRI (a), FCL.930.CRI dhe FCL.935;

(2) në rastin e helikopterëve, në zbatim të pikave FCL.910.TRI (c) (1) dhe FCL.915.TRI (d) (2);

j) një FI, një IRI, një CRI, një STI ose një çertifikatë MI me kusht që ato të plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

(1) të kenë kryer të paktën 500 orë instruksione fluturimi në kategorinë e duhur të avionëve;

(2) të kenë kaluar me sukses një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 në kategorinë e përshtashme të avionëve për t'i demonstruar një ekzaminuesi të instruktorit të fluturimit (FIE) aftësinë për të instruktuar për çertifikatën përkatëse;

k) një MPL, me kusht që FI të plotësojë të gjitha kushtet e mëposhtme:

(1) për fazën kryesore të fluturimit të trajnimit, të ketë përfunduar të paktën 500 orë kohë fluturimi si pilot aeroplanësh, duke përfshirë të paktën 200 orë instruksione fluturimi;

(2) për fazën themelore të trajnimit:

(i) të mbajë IR në aeroplan me shumë motorë dhe privilegjin të instruktoje për një IR;

(ii) të ketë kryer të paktën 1 500 orë kohë fluturimi në operime me shumë- ekuipazh;

(3) në rastin e FI-ve tashmë të kualifikuar për të dhënë mësime në kurse të integruara ATP (A) ose CPL (A)/IR, kërkesa në pikën (2) (ii) mund të zëvendësohet me përfundimin e një kursi të strukturuar të trainimit që konsiston në:

(i) Kualifikimin MCC;

(ii) vëzhgimin e pesë seancave të mësimit të fluturimit në fazën 3 të një kursi MPL;

(iii) vëzhgimin e pesë seancave të mësimit të fluturimit në fazën 4 të një kursi MPL;

(iv) vëzhgimin e pesë sesioneve të trajnimit të fluturimit periodik të operatorit të orientuara sipas linjave;

(v) përmbajtja e kursit MCCI.

Në këtë rast, FI-të do të zhvillojnë pesë seancat e tyre të para të instruktorit nën mbikëqyrjen e një TRI (A), një MCCI (A) ose një SFI (A) të kualifikuar për instruksionet e fluturimit MPL.

FCL.910.FI FI – Privilegjet e kufizuara

a) Një FI ka privilegjet e tij ose të saj të kufizuara për dhënien e udhëzimeve të fluturimit nën mbikëqyrjen e një FI për të njëjtën kategori avionësh të emëruar nga DTO ose ATO për këtë qëllim, në rastet e mëposhtme:

1) Për lëshimin e PPL dhe LAPL;

2) Në të gjitha kurset e integruara në nivelin e PPL, në rastin e aeroplanëve dhe helikopterëve;

3) Për kategorizime të klasës dhe tipit për avion me një pilot të vetëm, me një motor të vetëm, përveç avionëve kompleks, me një pilot, me performancë të lartë;

4) Për kategorizimet e natës, tërheqjes dhe arobatikët.

b) Gjatë zhvillimit të trajnimit nën mbikëqyrje, në përputhje me paragrafin (a), FI nuk duhet të ketë privilegjin të autorizojë pilotin student të kryejë fluturimin e parë vetëm dhe fluturimet e para vetëm përtej vendit.

c) Kufizimet e paragrafëve (a) dhe (b) duhet të hiqen nga certifikata e FI, kur FI të ketë kryer të paktën:

1) për FI/A, 100 orë instruksione të fluturimit në aeroplanë ose TMG dhe, përveç kësaj të ketë mbikëqyrur të paktën 25 fluturime vetëm të studentëve;

2) për FI(H), 100 orë instruksione të fluturimit në helikopterë dhe, përveç kësaj të ketë mbikëqyrur të paktën 25 ushtrime të fluturimeve vetëm të studentëve;

3) për FI(As), 15 orë ose 50 ngritje të instruksioneve të fluturimit që përfshijnë programin e plotë mësimor për lëshimin e një PPL(As).

FCL.915.FI FI – Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë FI, duhet:

a) në rastin e FI(A) dhe FI(H):

1) të ketë marrë të paktën 10 orë të instruksioneve të fluturimit në instrumente në kategorinë e duhur të avionit, prej të cilave jo më shumë se 5 orë mund të jenë kohë e fluturimit me instrumente në tokë në një FSTD;

2) të ketë kryer 20 orë të fluturimeve përtej vendit me VFR në kategorinë e duhur të avionit si PIC; dhe

b) përveç kësaj, për FI(A):

1) të mbajë të paktën një CPL(A); ose

2) të mbajë të paktën një (PPL(A) dhe të ketë:

(i) me përjashtim të një FI (A) që ofron trajnim vetëm për LAPL (A), të ketë kaluar provimin e njohurive teorike të CPL, që mund të merret pa mbaruar një kurs trajnimi të njohurive teorike të CPL dhe i cili nuk do të jetë i vlefshëm për lëshimin e një CPL; dhe

(ii) të ketë kryer të paktën 200 orë kohë të fluturimit në aeroplanë ose TMG, prej të cilave 150 orë si PIC;

3) të ketë kryer të paktën 30 orë në aeroplanë me një motor të vetëm me fuqi piston prej të cilave të paktën 5 orë duhet të jenë kryer gjatë 6 muajve përpara testit të fluturimit të para hyrjes të përcaktuar në FCL.930.FI(a);

4) të ketë kryer një fluturim VFR përtej vendit si PIC, përfshirë një fluturim prej të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilëve duhet të kryhen dy ulje me ndalim të plotë në 2 aerodrome të ndryshme.

c) përveç kësaj, për FI(H), të ketë kryer 250 orë të kohës së plotë të fluturimit si pilot në helikopterë prej të cilave:

1) të paktën 100 orë duhet të jenë si PIC, në rast se aplikanti mban të paktën një CPL(H); ose

2) të paktën 200 orë si PIC nëse aplikanti mban të paktën një LPP (H) dhe ka kaluar provimin e njohurive teorike të CPL, që mund të bëhet pa mbaruar një kurs trajnimi të njohurive teorike të CPL dhe i cili nuk do të jetë i vlefshëm për lëshimi i një CPL;

d) për një FI (As), të ketë kryer 500 orë kohë të fluturimit në airshipe si PIC, prej të cilave 400 orë do të jetë si PIC që mban një CPL (As);

FCL.930.FI FI – Kursi i trajnimi

a) Aplikantët për certifikatë FI duhet të kenë kaluar një test të veçantë fluturimi të parahyrjes me një FI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FI (i) brenda 6 muajve para fillimit të kursit, për të vlerësuar aftësinë e tyre për të ndërmarrë kursin. Ky test fluturimi para hyrjes do të jetë i bazuar në kontrollin e aftësisë për kategorizimin e klasës dhe tipit siç është përcaktuar në Aneksin 9 të kësaj pjese.

b) Kursi i trajnimit FI do të përfshijë:

1) 25 orë të mësimdhënies dhe mësim ;

2) të paktën 100 orë të instruksioneve për njohuritë teorike, duke përfshirë testet e progresit;

3) (i) në rastin e një FI (A) dhe (H), të paktën 30 orë të instruksioneve të fluturimit, nga të cilat 25 orë do të jenë instruksione të fluturimit dyshe, nga të cilat 5 orë mund të bëhen në një FFS, një i FNPT I apo II ose një FTD 2/3;

(ii) në rastin e një FI (As), të paktën 20 orë të instruksioneve të fluturimit, nga të cilat 15 orë do të jenë instruksione të fluturimit dyshe;

4) Kur aplikohet për një certifikatë FI në një tjetër kategori të avionit, pilotët që mbajnë ose që kanë mbajtur një FI (A), (H) ose (As) do të kreditohen me 55 orë përkundrejt kërkesës referuar paragrafit (b) (2).

(c) Aplikantët për çertifikatën FI të cilët mbajnë ose kanë mbajtur ndonjë çertifikatë tjetër të instruktorit të lëshuar në përputhje me këtë Aneks, konsiderohet se plotësojnë kërkesat në pikën (b) (1).

FCL.940.FI FI - Rivlerësimi dhe rinovimi

(a) Rivlerësimi

1) Për të rivlerësuar një certifikatë FI, mbajtësit duhet të përmbushin të paktën dy nga tre kërkesat e mëposhtme përpara datës së skadimit të certifikatës FI:

i) të kenë përfunduar:

(A) në rastin e një FI (A) dhe një FI (H), të paktën 50 orë instruksione fluturimi në kategorinë e duhur të aeroplanëve si FI, TRI, CRI, MI, IRI ose ekzaminues. Nëse privilegjet për të dhënë instruksione për BIR dhe IR do të rivlerësohen, 10 prej këtyre 50 orëve do të jenë instruksione fluturimi për një BIR ose një IR dhe do të kenë përfunduar brenda 12 muajve të fundit menjëherë përpara datës së skadimit të certifikatës FI;;

(B) në rastin e një FI (As), të paktën 20 orë të instruksioneve të fluturimit në airshipe si FI, IRI ose si ekzaminues.. Nëse privilegjet për të dhënë instruksione për IR do të rivlerësohen, 10 prej këtyre orëve do të jenë instruksione fluturimi për një IR dhe do të kenë përfunduar në periudhën 12 muaj menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës FI;

(ii) ata kanë përfunduar trajnimin e rifreskimit të instruktorit si FI në ATO ose në autoritetin kompetent.FI (B) dhe FI (S) -të mund të përfundojnë këtë trajnim të rifreskimit të instruktorit në një DTO;

(iii) ata kanë kaluar një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 në një periudhë prej 12 muajsh menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës FI.

(2) Për të paktën çdo rivlerësim alternativ, në rastin e FI (A) ose FI (H), ose çdo rivlerësim të tretë, në rastin e FI (As), mbajtësit e certifikatës përkatëse FI do të kalojnë një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935.

(b) Rinovimi.
Nëse çertifikata e FI ka skaduar, aplikantët, brenda një periudhe prej 12 muajsh para datës së aplikimit për rinovim, duhet të përfundojnë trajnimin e rifreskimit të instruktorit si FI në një ATO ose në një autoritet kompetent ose në rastin e një FI (B) ose FI (S) në një ATO, në një DTO ose në një autoritet kompetent dhe të përfundojnë një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935.

SEKSIONI 4
Kërkesat specifike për kategorizim të tipit instruktor - TRI

FCL.905.TRI TRI - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e një TRI janë për të dhënë instruksione për:
1) rivlefshmërinë dhe rinovimin e një IR, me kusht që TRI të mbajë një IR të vlefshme;
2) lëshimin e një certifikate TRI ose SFI, me kusht që mbajtësi të përmbushë të gjitha kushtet e mëposhtme:

(i) të ketë të paktën 50 orë përvojë mësimdhënie si një TRI ose SFI në përputhje me këtë Rregullore ose Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore";

(ii) të ketë dhënë instruksione në lëndët e fluturimit për pjesën përkatëse të kursit të trajnimit TRI në përputhje me pikën FCL.930.TRI (a) (3) me vlerësim të kënaqshëm nga shefi i trajnimit të një ATO;
(3) në rastin e TRI për aeroplanët me një-pilot:

(i) lëshimin, rivalidimin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit për aeroplanët kompleks me performancë-të- lartë me-një-pilot, me kusht që aplikanti të synojë privilegjet për të operuar në operime me një-pilot.
Privilegjet e TRI (SPA) mund të zgjerohen për instruksione fluturimi për kategorizimet e tipit të aeroplanit kompleks me performance-të-lartë me një-pilot në operime me shumë-pilot, me kusht që TRI të plotësojë ndonjë nga kushtet e mëposhtme:
(A) mban ose ka mbajtur një certifikatë TRI për aeroplanë me shumë-pilot;
(B) ka të paktën 500 orë në aeroplanë në operime me shumë-pilot dhe ka përfunduar një kurs trajnimi MCCI në përputhje me pikën FCL.930. MCCI;
(ii) kursin MPL në fazën bazë, me kusht që ai ose ajo të ketë privilegjet e zgjeruara në operime me shumë- pilot dhe të ketë ose të ketë mbajtur një certifikatë FI (A) ose IRI (A);
(4) në rastin e TRI për aeroplanët me shumë-pilot;
(i) lëshimin, rivalidimin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit për:
(A) aeroplanë me shumë-pilot;
(B) aeroplanë komplekse me performance-të-lartë me një-pilot kur apliokanti synon privilegjet për të operuar në operime me shumë-pilot;
(ii) trajnimin e MCC-së;
(iii) kursin MPL në fazat bazë, të ndërmjetme dhe të përparuara, me kusht që, për fazën bazë, ai ose ajo të ketë ose të ketë mbajtur një certifikatë FI (A) ose IRI (A);
(5) në rastin e TRI për helikopterë:
(i) lëshimin, rivalidimin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit të helikopterëve;

(ii) trajnimin e MCC, me kusht që ai ose ajo të ketë kryer 350 orë kohë fluturimi si pilot në operimet me shumë pilotë në çdo kategori avionësh.
(6) në rastin e TRI për avionët me ngritje me fuqi:
(i) lëshimin, rivalidimmin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit të ngritjes – me-fuqi;
(ii) trajnimin e MCC-së.
(b) Privilegjet e një TRI përfshijnë privilegjet për të kryer vlerësimin praktik të EBT në një operator të EBT, me kusht që instruktori të jetë në përputhje me kërkesat e Aneksit III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore" për standardizimin e instruktorit EBT në këtë operator EBT.

FCL 910. TRI TRI Privilegjet e kufizuara

(a) Të përgjithshme. Nëse trajnimi TRI kryhet vetëm në FSTD, privilegjet e TRI do të kufizohen në trajnime në FSTD. Ky kufizim megjithatë do të përfshijë privilegjet e mëposhtme për kryerjen, në aeroplan:
(1) LIFUS, me kusht që kursi i trajnimit TRI ka përfshirë trajnimin e specifikuar në pikën FCL.930.TRI (a) (4) (i);
(2) trajnimin për ulje, me kusht që kursi i trajnimit TRI ka përfshirë trajnimin e specifikuar në pikën FCL.930. TRI (a) (4), (ii); ose
(3) fluturimin trajnues të specifikuar në pikën FCL.060 (c) (2), me kusht që kursi i trajnimit TRI të ketë përfshirë trajnimin e përmendur në pikat (a) (1) ose (a) (2).
Kufizimi për FSTD hiqet nëse TRI-të kanë përfunduar një vlerësim të kompetencës në aeroplan.
(b) TRI-të për aeroplanët dhe avionët me ngritje me fuqi - TRI (A) dhe TRI (PL). Privilegjet e TRI janë të kufizuara në tipin e avionit ose avionëve me ngritje me fuqi në të cilat është zhvilluar trajnimi dhe vlerësimi i kompetencës. Nëse nuk përcaktohet ndryshe në OSD, për të zgjeruar privilegjet e TRI-ve në tipet e mëtejshme, TRI-të duhet të kenë:
(1) kryer brenda 12 muajve para aplikimit, të paktën 15 sektorë të rrugës, duke përfshirë ngritje dhe ulje në tipin e aeroplanit përkatës, nga të cilët prej më së shumti 7 sektorë të jenë kryer në një FSTD;
(2) kryer pjesët përkatëse të trajnimit teknik dhe pjesët e Instruksionit të fluturimit të kursit TRI të aplikueshëm;
(3) kaluar pjesët përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 në mënyrë që t'i tregojnë një FIE ose një TRE të kualifikuar në përputhje me nënpjesën K të këtij aneksi aftësinë e tyre për të udhëzuar një pilot në nivelin e kërkuar për lëshimin e kategorizimit të tipit, duke përfshirë instruksionet e para-fluturimit, pas-fluturimit dhe njohuritë teorike.

Privilegjet e TRI do të shtrihen në variante të mëtejshme në përputhje me OSD nëse TRI-të kanë kryer pjesët përkatëse të pjesëve të trainimit teknik dhe instruksionet e fluturimit të kursit të aplikueshëm të TRI.

(c) TRI-të për helikopterë - TRI (H).

(1) Privilegjet e TRI (H) kufizohen në tipin e helikopterit në të cilin është marrë vlerësimi i kompetencës për lëshimin e çertifikatës TRI. Nëse nuk përcaktohet ndryshe në OSD, privilegjet e TRI do të shtrihen në tipet e mëtejshme nëse TRI-të kanë:

(i) kryer pjesët përkatëse të pjesëve të trajnimit teknik dhe instruksioneve të fluturimit të kursit TRI;

(ii) kryer brenda 12 muajve para datës së aplikimit, të paktën 10 orë në tipin e aplikueshëm të helikopterit, nga të cilat një maksimum prej 5 orësh mund të kryhet në një FFS ose FTD 2/3; dhe

(iii) kaluar pjesët përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 në mënyrë që t'i demonstrojnë një FIE ose një TRE të kualifikuar në përputhje me nënpjesën K të këtij aneksi aftësinë e tyre për të udhëzuar një pilot në nivelin e kërkuar për lëshimin e një kategorizimi tipi, duke përfshirë instruksionet e para-fluturimit, pas-fluturimit dhe njohuritë teorike.

Privilegjet e TRI-ve do të shtrihen në variante të mëtejshme në përputhje me OSD nëse TRI-të kanë plotësuar pjesët përkatëse të trajnimit teknik dhe instruksioneve të fluturimit të kursit TRI të aplikueshëm.

(2) Për të zgjeruar privilegjet e një TRI(H) në operime me shumë pilotë në të njëjtin tip helikopterësh me një pilot, mbajtësi duhet të ketë të paktën 350 orë kohë fluturimi si pilot në operime me shumë pilotë në çdo kategori avioni ose të ketë të paktën 100 orë kohë fluturimi si pilot në operimet me shumë pilotë në tipin specifik brenda 2 viteve të fundit.

(3) Përpara se privilegjet e një TRI(H) të zgjerohen nga helikopterët me një pilot në helikopterët me shumë pilotë, mbajtësi duhet të zbatojë pikën FCL.915.TRI(d)(3).

(d) Pavarësisht nga pikat e mësipërme, mbajtësit e një çertifikate TRI që morën një vlerësim tipi, në përputhje me pikën FCL.725 (e), kanë të drejtë të kenë privilegjet e tyre të TRI të shtrira në atë tip të ri të avionit.

FCL.915.TRI TRI - Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë TRI duhet:
a) të mbajë një licencë piloti CPL, MPL ose ATPL për kategorinë e aplikueshme të avionit;
(b) për një certifikatë TRI(MPA):
1) të ketë përfunduar 1500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë më shumë pilot; dhe
2) të ketë kryer, brenda 12 muajt që paraprijnë datën e aplikimit, 30 sektorë, duke përfshirë ngritjet dhe uljet si PIC në tipin e aplikuar të aeroplanit në të cilin 15 sektorë mund të kryhen në një FFS.
c) për një certifikatë TRI(SPA):
1) të ketë kryer, brenda 12 muajve që paraprijnë datën e aplikimit, 30 sektorë të rrugës, duke përfshirë ngritjet dhe uljet, si PIC në tipin e aeroplanit të aplikuar, prej të cilave 15 sektorë mund të kryhen në një FSTD që përfaqëson atë tip; dhe
2)(i) të ketë kryer së paku 500 orë fluturimi si pilot në aereplanë, duke përfshirë 30 orë si PIC në tipin e aplikuar të avionit; ose

(ii) të mbajë apo të ketë mbajtur një certifikatë FI për aeroplanë më shumë motorë me privilegjet IR;

(d) për TRI(H):

(1) për një certifikatë TRI (H) për helikopterët me një motor me një pilot, ose:

(i) të ketë kryer 250 orë si pilot në helikopterë; ose

(ii) të zotërojë një certifikatë FI(H).

(2) për një certifikatë TRI (H) për helikopterë me shumë motorë me një pilot, ose:

(i) të ketë kryer 500 orë si pilot helikopterësh, duke përfshirë 100 orë si PIC në helikopterët me shumë motorë me një pilot; ose

(ii) të ketë një certifikatë FI(H) dhe të ketë përfunduar 100 orë kohë fluturimi si pilot në helikopterë me shumë motorë.

(3) për një certifikatë TRI(H) për helikopterët me shumë pilotë, të ketë kryer 1000 orë kohë fluturimi si pilot në helikopterë dhe kanë ose 350 orë në operime me shumë pilotë në çdo kategori avionësh ose 100 orë kohë fluturimi si pilot në operimet me shumë pilotë në tipin për të cilin kërkohet certifikata TRI(H).

FCL.930. TRI TRI Kursi i trajnimit.

a) Kursi i trainimit TRI duhet të zhvillohet në avion vetëm nëse nuk ka FSTD të disponueshme dhe të aksesueshme dhe duhet të përfshijë:

1) 25 orë të mësimit dhe mësimdhënies;

2) 10 orë të trajnimit teknik, duke përfshirë rishikimin e njohurive teknike, përgatitjen e programeve mësimore dhe zhvillimin e mjeshtërive mësimore në klase dhe simulimet;

3) 5 orë të instruksionit të fluturimit në avionin përkatës ose një FSTD që përfaqëson atë aeroplan për aeroplanët me një pilot dhe 10 orë për aeroplanet me shumë pilotë ose një FSTD që përfaqëson atë aeroplan;.

4) trajnimi i mëposhtëm, sipas rastit:

(i) trajnime specifike shtesë përpara se të zhvillohet LIFUS;

(ii) trajnime specifike shtesë para se të zhvillohet trajnimi për ulje. Ky trajnim në FSTD do të përfshijë trajnime për procedurat emergjente që lidhen me avionin.

b) Aplikantët që mbajnë ose janë mbajtës të një certifikate instruktori, do të kreditohen referuar kërkesave të paragrafit (a)(1) .

c) Një aplikant për një certifikatë TRI që mban një certifikatë SFI për tipin përkatës do të kreditohet referuar kërkesave të këtij paragrafi për lëshimin e certifikatës së kufizuar TRI për instruksionet fluturuese në simulator.

FCL.935 TRI TRI -Vlerësimi i kompetencave

(a) Vlerësimi i kompetencës për një TRI për MPA dhe PL do të bëhet në një FFS. Nëse nuk ka FFS në dispozicion ose të arritshëm, do të përdoret një aeroplan.

(b) Vlerësimi i kompetencës për një TRI për aeroplanët dhe helikopterët me një pilot të vetëm me një performancë të lartë kryhet në cilindo nga sa vijon:

(1) një FFS e disponueshme dhe e arritshme;

(2) nëse nuk ka FFS në dispozicion ose të arritshme, në një kombinim të FSTD-ve dhe një avioni;

(3) nëse nuk ka FSTD në dispozicion ose te aksesueshme, në një avion.

FCL.940 TRI TRI- Rivlefshmëria dhe rinovimi.

a) Rivlefshmëria
1) Aeroplanët.
Për të rivlerësuar një çertifikatë TRI (A), aplikantët, brenda 12 muajve menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës, duhet të plotësojnë të paktën dy nga tre kërkesat e mëposhtme:
(i) të kryejnë një nga pjesët e mëposhtme të një vlerësimi të plotë të tipit ose një kurs trajnimi të përsëritur: seancë simuluese prej së paku 3 orë ose një ushtrim ajri të paktën 1 orë që përfshin minimumin e dy ngritjeve dhe uljeve;
(ii) trajnim të plotë për rifreskimin e instruktorit si një TRI (A) në një ATO;
(iii) të kalojnë vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.935. Aplikantët që kanë përmbushur pikën FCL.910.TRI (b) (3) konsiderohet se janë në përputhje me këtë kërkesë.
(2) Helikopterë dhe ngritës me fuqi
Për të rivlerësuar një çertifikatë TRI (H) ose TRI (PL), aplikantët, brenda periudhës së vlefshmërisë së çertifikatës TRI duhet të plotësojnë të paktën dy nga tre kërkesat e mëposhtme:
(i) të kenë përfunduar të paktën 50 orë instruksione fluturimi në secilin prej tipave të avionëve për të cilët mbahen privilegjet e instruktimit ose në një FSTD që mban ato tipe nga të cilat të paktën 15 orë do të përfundojnë në periudhën 12 mujore menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës TRI. Në rastin e një TRI (PL), ato orë duhet të plotësohen si një TRI ose një ekzaminues i kategorizimit të tipit (TRE), ose si një SFI ose një ekzaminues i fluturimeve sintetike (SFE). Në rastin e një TRI (H), koha e kaluar si FI, instruktorë të kategorizimit instrumental (IRI), instruktorë të trajnimit sintetik (STI) ose si çdo lloj ekzaminuesi tjetër do të llogariten për këtë qëllim;
(ii)të kryejnë trajnim për rifreskimin e instruktorit si një TRI (H) ose TRI (PL), sipas rastit, në një ATO;
(iii) në periudhën 12 mujore menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës, të kenë kaluar një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikat FCL.935, FCL.910.TRI (b) (3) ose FCL.910.TRI (c) (3), sipas rastit.
(3) Për të paktën për çdo rivlerësim alternativ të një çertifikate TRI, mbajtësit duhet të kalojnë vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.935.
(4) Nëse TRI zotërojnë një çertifikatë për më shumë se një tip avionësh brenda së njëjtës kategori, vlerësimi i kompetencës së marrë në një prej atyre tipeve të avionëve do të rivlerësojë çertifikatën TRI për tipet e tjera që janë në të njëjtën kategori avionësh, përveç nëse përcaktohet ndryshe në OSD.
(5) Kërkesa specifike për rivlerësimin e një çertifikate TRI (H)
TRI (H) që mbajnë një çertifikatë FI (H) në tipin përkatës konsiderohet se përputhen me kërkesat në pikën (a). Në këtë rast, çertifikata TRI (H) do të jetë e vlefshme deri në datën e skadimit të çertifikatës FI (H)
(b) Rinovimi
Për të rinovuar një çertifikatë TRI, aplikantët, brenda 12 muajve menjëherë përpara datës së aplikimit, duhet të kenë kaluar vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 dhe duhet të kenë përfunduar sa vijon:

(1) për aeroplanët:
(i) të paktën 30 sektorë për rrugë, përfshirë ngritjet dhe uljet në tipin e aeroplanit në fuqi, nga të cilët maksimalisht 15 sektorë mund të përfundojnë në një FFS;
(ii) trajnimin e rifreskimit të instruktorit si një TRI në një ATO i cili do të mbulojë elementet përkatëse të kursit të trajnimit TRI;
(2) për helikopterët dhe për mjetet që ngrihen me fuqi:
(i) të paktën 10 orë kohë fluturimi, duke përfshirë ngritjet dhe uljet në tipin e aeroplanit të aplikueshëm, nga të cilat 5 orë maksimale mund të përfundohen në një FFS ose FTD 2/3;
(ii) trajnimi i rifreskimit të instruktorit si një TRI në një ATO, i cili do të mbulojë elementet përkatëse të kursit të trajnimit TRI.
(3) Nëse aplikantët kanë një çertifikatë për më shumë se një tip avionësh brenda së njëjtës kategori, vlerësimi i kompetencës së marrë në një prej atyre tipeve të avionëve rinovon çertifikatën TRI për tipet e tjera të mbajtura në të njëjtën kategori avionësh, përveç nëse përcaktohet ndryshe në OSD.

SEKSION 5
Kërkesat specifike për instruktorët e kategorizimit të klasit-CRI

FCL.905.CRI CRI - Kushtet dhe privilegjet

a) Privilegjet e CRI janë për të instruktuar për:
1) lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimit të klasit ose tipit për aeroplanë me një pilot, përveç aeroplanëve me një pilot, kompleks dhe me performancë të lartë, kur privilegjet e aplikantit janë për të fluturuar në operime me një pilot.
2) një kategorizim për rimorkimin ose arobatik për kategorinë e aeroplanit, duke siguruar se CRI mban kategorizimin përkatës dhe ka demonstruar aftësinë për të instruktuar për këtë kategorizim nga një FI të kualifikuar në përputhje me FCL.905 FI (i).
3) zgjatjen e privilegjeve të LAPL(A) për një klas ose variant tjetër aeroplani;
b) Privilegjet e një CRI janë të kufizuara në klasën ose tipin e aeroplanit në të cilin vlerësimi i kompetencës se instruktorit është marre. Privilegjet e CRI-së do të zgjerohen në klasa të mëtejshme apo në tipin kur CRI është kryer, brenda 12 muajve të fundit kur ekzistojnë:
1) 15 orë fluturimi si PIC në aeroplanë të klasit apo tipit të aplikueshëm për aeroplanë;
2) një fluturim trajnues nga ndenjësja e krahut të djathte nën supervizimin e një CRI-je tjetër ose FI të kualifikuar për këtë klas ose tip që zë ndenjësen tjetër të pilotit.
(ba) Privilegjet e CRI janë të udhëzojnë për vlerësimin e klasës dhe tipit për aeroplanët me një pilot, përveç aeroplanëve komplekse me një pilot të vetëm, në operimet me shumë pilot, me kusht që CRI të plotësojë cilindo nga kushtet e mëposhtme:
(1) të ketë ose të ketë mbajtur një çertifikatë TRI për aeroplanët me shumë pilot;
(2) të ketë të paktën 500 orë në aeroplan në operime me shumë pilot dhe ka përfunduar një kurs trajnimi MCCI në përputhje me pikën FCL.930.MCCI.
c) Aplikantët për një CRI të avionëve shumëmotorësh që mbajnë një certifikatë CRI për avionë me një motor, duhet t'i ketë plotësuar parakushtet për një CRI vendosur në FCL.915.CRI.(a) dhe kërkesat e FCL.930.CRI.(a)(3) dhe FCL.935.

FCL.915. CRI CRI - Parakushte

Një aplikant për certifikatën e CRI-së do të kryejë së paku:
(a) për aeroplanët më shumë motorë:
1) 500 orë fluturimi si pilot në avionët
2) 30 orë si PIC në klasin apo tipin e aplikueshëm
b) për aeroplanët me një motor:
1) 300 orë fluturimi si pilot në aeroplanët
2) 30 orë si PIC në klasin apo tipin e aeroplanëve të aplikueshëm.

FCL.930.CRI CRI - Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për CRI duhet të përfshijë, së paku:
1) 25 orë instruksione të mësimdhënies
2) 10 orë të trajnimit teknik, duke përfshirë revizionimin e njohurive teknike, përgatitjen e planeve mësimore dhe zhvillimin e mjeshtërive, mësimdhënien në klase dhe në simulator.
3) 5 orë instruksione fluturimi në aeroplanët me shumë motorë ose një FSTD që përfaqëson atë klasë ose tipin e aeroplanit, përfshirë të paktën 3 orë në aeroplan, ose të paktën 3 orë instruksione fluturimi në aeroplanët me një motor, dhënë nga një FI (A) i kualifikuar në përputhje me pikën FCL.905.FI (j).
b) Aplikantët mbajtës ose që kanë mbajtur një certifikatë instruktori do të kreditohen referuar kërkesave të paragrafit (a)(1).

FCL.940. CRI CRI - Rivlefshmëria dhe rinovimi

(a) Për të rivlerësuar një çertifikatë CRI, aplikantët duhet të plotësojnë, brenda periudhës së vlefshmërisë së çertifikatës CRI, të paktën dy nga tre kërkesat e mëposhtme:

(1) të kryejnë të paktën 10 orë instruksione fluturimi si CRI. Nëse aplikantët kanë privilegje CRI si në aeroplanët me një motor ashtu dhe me shumë motorë, ato orë të Instruksionit të fluturimit do të ndahen në mënyrë të barabartë midis aeroplanëve me një motor dhe shumë motorë;
(2) të përfundojnë një trajnim freskues si CRI në ATO ose në një autoritet kompetent;
(3) të kalojnë vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 për aeroplanët me shumë motorë ose me një motor, sipas rastit.
(b) Për të paktën çdo rivlerësim alternativ të një çertifikate CRI, mbajtësit duhet të jenë në përputhje me kërkesën në pikën (a) (3).
(c) Rinovimi
Nëse çertifikata CRI ka skaduar, ajo do të rinovohet nëse aplikantët në periudhën 12 muaj para aplikimit për rinovim:
(1) kanë përfunduar një trajnim freskues si CRI në ATO ose në një autoritet kompetent;
(2) kanë përfunduar vlerësimin e kompetencës siç kërkohet nga pika FCL.935.

SEKSIONI 6
Kërkesa specifike për instruktorët e kategorizimit instrumental- IRI

FCL.905 IRI IRI - Privilegje dhe kushtet

a) Privilegjet e një IRI janë të instruktojë për lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e një BIR ose një IR për kategorinë e avionit përkatës.
b) Kërkesat specifike për kursin MPL. Për të instruktuar për fazën bazë të trajnimit në kursin MPL, IRI(A) duhet që aplikanti:
1) të mbajë një IRI për aeroplanët më shumë motor, dhe
2) të ketë kryer së paku 1500 orë fluturimi në operime më shumë ekuipazh.
3) në rast të IRI të kualifikuar për të instruktuar në kurset integrale të ATP(A) ose CPL(A)/IR, kërkesat e paragrafit (b)(2) mund të zëvendësohen nga kryerja e kurseve të parashikuara sipas paragrafit FCL.905.Fl (j)(3).

FCL.915.IRI IRI -Parakushtet

Një aplikant për certifikatën e IRI duhet:
a) për një IRI(A):
(1) të ofrojë trajnim në FSTD gjatë një kursi të miratuar trajnimi në një ATO, të ketë përfunduar të paktën 200 orë kohë fluturimi nën IFR pas lëshimit të BIR ose IR, nga të cilat të paktën 50 orë do të jenë në aeroplanë;
(2) të ofrojë trajnime në aeroplan, të ketë përfunduar të paktën 800 orë kohë fluturimi nën IFR, nga të cilat të paktën 400 orë do të jenë në aeroplanë.
(3) për të aplikuar për një IRI (A) për aeroplanët me shumë motorë, duhet të plotësohen kërkesat e pikave FCL.915.CRI (a), FCL.930. CRI dhe FCL.935;
(b) për një IRI (H):
(1) të ofrojë trajnime në FSTD gjatë një kursi trajnimi të aprovuar në një ATO, të ketë përfunduar të paktën 125 orë kohë fluturimi nën IFR pas lëshimit të IR, nga të cilat të paktën 65 orë do të jenë koha e fluturimit me instrumente në helikopterë;
(2) të ofrojë trajnime në një helikopter, të ketë përfunduar të paktën 500 orë kohë fluturimi nën IFR, nga të cilat së paku 250 orë do të jetë kohë fluturimi me instrumente në helikopterë; dhe
(3) kur kërkohen privilegje për të ofruar trajnime në helikopterë me shumë motorë, plotëson kërkesat e pikave FCL.910.TRI(c)(1) dhe FCL.915.TRI(d)(2);
(c) Aplikantët për një certifikatë IRI (As) duhet të kenë përfunduar të paktën 300 orë kohë fluturimi nën IFR, nga të cilat të paktën 100 orë do të jenë kohë fluturimi instrumentale në airshipe.

FCL.930.IRI IRI - Kursi i trajnimit.

a) Kursi i trajnimit për IRI duhet të përfshijë, të paktën:
1) 25 orë instruktimi të mësim dhënies dhe mësim marrjes
2) 10 orë të teknikave të trajnimit, duke përfshirë rishikimin e njohurive teorike të instrumenteve, përgatitjen e planeve të leksioneve dhe zhvillimin e aftësive të instruksioneve të klasës.
3) (i) për IRI(A), të paktën 10 orë të instruksioneve të fluturimit në një aeroplan, FFS, FTD 2/3 ose FPNT IL. Në rast se aplikantët mbajnë një certifikatë FI(A), këto orë reduktohen në 5;
(ii) për IRI (H), të paktën 10 orë instruksione fluturimi në një helikopter, FFS, FTD 2/3 ose FNPT II / III. Në rastin e aplikantëve që kanë një çertifikatë FI (H), ato orë janë reduktuar në të

paktën 5;
(iii) për IRI(A) të paktën 10 orë të instruktimit fluturues në një airship, FFS, FTD 2/3 ose FNPT II.
b) Instruksioni fluturues do të jepet nga një FI i kualifikuar në përputhje me FCL.905.FI(i)
c) Aplikantët që mbajnë ose që kanë mbajtur një certifikatë instruktori do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(1).

FCL.940 IRI IRI Rivlefshmëria dhe rinovimi.

Për rivlefshmërinë dhe rinovimin e certifikatës së një IRI, mbajtësi duhet të përmbushë kërkesat për rivlefshmërinë dhe rinovimin e një certifikate FI, në përputhje me FCL 940.FI.

SEKSIONI 7
Kërkesat specifike për instruktorët e fluturimit sintetik-SFI

FCL.905.SFI SFI-Privilegje dhe kushtet

(a) Privilegjet e SFI-ve janë të kryejnë instruksione sintetike të fluturimit, brenda kategorisë përkatëse të avionëve, për:
(1) rivlerësimin dhe rinovimin e një IR, me kusht që ata të kenë ose të kenë mbajtur një IR në kategorinë përkatëse të avionëve;
(2) lëshimin e një IR, me kusht që ata të kenë ose kanë mbajtur një IR në kategorinë përkatëse të avionëve dhe të kenë përfunduar një kurs trajnimi të IRI.
(b) Privilegjet e SFI-ve për aeroplanët me një pilot janë të kryejnë instruksione fluturuese sintetike për:

(1) lëshimin, rivlerësimin dhe rinovimin e kategorizimit të tipit për aeroplanët komplekse me performancë të lartë me një pilot, nëse aplikantët kërkojnë privilegje për të operuar në operime me një pilot.
Privilegjet e SFI-ve për aeroplanët me një pilot mund të shtrihen në instruksionet e fluturimit për vlerësime të tipit të avionëve komplekse me performancë të lartë me një pilot në operimet me shumë pilotë, me kusht që ato të plotësojnë ndonjë nga kushtet e mëposhtme:
(i) të kenë ose të kenë pasur një çertifikatë TRI për aeroplanët me shumë pilot;
(ii) të kenë të paktën 500 orë me aeroplan në operime me shumë pilot dhe të kenë kryer një kurs trajnimi MCCI në përputhje me pikën FCL.930.MCCI;
(2) Kurset e trajnimit të MCC-së dhe MPL-së në fazën bazike, me kusht që privilegjet e SFI-ve (SPA) të jenë zgjeruar në operimet me shumë pilot, në përputhje me pikën (1).
(c) Privilegjet e SFI-ve për aeroplanët me shumë pilotë janë të kryejnë instruksione sintetike fluturimi për:
(1) lëshimin, rivlerësimin dhe rinovimin e vlerësimeve të tipit për aeroplanët me shumë pilotë dhe nëse aplikantët kërkojnë privilegje për të operuar në operime me shumë pilot, për aeroplanët kompleksë me performance të lartë me një pilot të vetëm;
(2) kursin e trajnimit të MCC;

(3) kursin e MPL bazik, të ndërmjetëm dhe të përparuar, me kusht që, për fazën bazike, ata të kenë ose të kenë mbajtur një çertifikatë FI (A) ose një IRI (A);

(d) Privilegjet e SFI-ve për helikopterë janë të kryejnë instruksione sintetike fluturimi për:

(1) lëshimin, rivlerësimin dhe rinovimin e kategorizimit të tipit të helikopterit;

(2) trajnimin MCC, me kusht që të kenë të paktën 350 orë si pilot në operime me shumë pilotë në çdo kategori avionësh.

(e) Privilegjet e një SFI përfshijnë privilegjet për të kryer vlerësimin praktik të EBT në një operator të EBT, me kusht që instruktori të jetë në përputhje me kërkesat e Aneksit III (Pjesa-ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore" për standardizimin e instruktorëve EBT në këtë operator EBT

FCL.910.SFI SFI- Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e SFI-së do të kufizohen në FTD 2/3 ose FFS në tipin e avionit për të cilin është marrë kursi i trajnimit SFI.

Privilegjet mund të zgjerohen në FSTD e tjera që përfaqësojnë tipa të mëtejshëm të të njëjtës kategori të avionit kur mbajtësi ka:

a) përfunduar përmbajtjen e simulatorit të trajnimit përkatës të kategorizimit të tipit.

b) përfunduar pjesët përkatëse të trajnimit teknik dhe përmbajtjen e FSTD të programit të instruktimit të fluturimit të kursit TRI të aplikueshëm;

c) kryer në një kurs të plotë të kategorizimit të tipit të paktën 3 orë udhëzim fluturimi në lidhje me detyrat e një SFI për tipin e aplikueshëm nën mbikëqyrje dhe në vlerësimin personal të një TRE ose një SFE të kualifikuar për këtë qëllim.

Privilegjet e SFI do të shtrihen në variante të mëtejshme në përputhje me OSD nëse SFI ka përfunduar pjesët e trajnimit teknik të tipit përkatës dhe përmbajtjen e programit të FSTD të instruksionit të fluturimit, të kursit të aplikueshëm për TRI.

FCL 915.SFI SFI- Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë SFI do të:

a) mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL në kategorinë përkatëse të avionit;

b) ketë kryer kontrollin e aftësive për lëshimin e kategorizimit specifik të tipit në një FFS që përfaqëson tipin e aplikuar, brenda 12 muajve para aplikimit: dhe

c) Përveç kësaj, për një SFI(A) për një SFI(A) për aeroplanë më shumë pilot ose SFI(PL), të ketë:

1) së paku 1500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë më shumë pilot ose në avionë me ngritje vertikale me fuqi sipas rastit:

2) të këtë kryer, si pilot ose si vëzhgues, brenda 12 muajve para aplikimit, së paku:

(i) 3 sektorë në bord të tipit të aplikueshëm të avionit: ose

(ii) 2 sesione të trajnimit të bazuar të fluturimit të linjës se orientuar të drejtuara nga personeli fluturues i kualifikuar në bordin e tipit të aplikuar. këto seksione simulatore do të përfshijnë 2 fluturime me së paku 2 orë secila ndërmjet 2 aerodromeve të ndryshme, së bashku me planifikimin para fluturimit dhe pas fluturimit.

d) Përveç kësaj, për një SFI(A) për aeroplanë kompleks të performancës së lartë me një pilot:
a) të ketë kryer të paktën 500 orë fluturimi si PIC në aeroplanë me një pilot.
b) të mbajë ose të ketë mbajtur një kategorizim IR më shumë motorë;
c) të përmbushë kërkesat e paragrafit (c)(2):
e) Përveç kësaj për një SFI(H) të ketë:
1) kryer, si pilot ose si vëzhgues, të paktën 1 orë fluturimi në kabinën e pilotit të tipit të aplikuar, brenda 12 muajve para aplikimit: dhe
2) në rastin e helikopterëve me shumë pilot, të paktën 1000 orë eksperiencë fluturimi si pilot në helikopterë, duke përfshirë 350 orë në operime me shumë pilotë në çdo kategori avionësh .
3) në rastin e helikopterëve më shumë motorë dhe një pilot, të ketë kryer500 orë si pilot i helikopterëve, duke përshirë 100 orë si PIC në helikopterë më shumë motorë dhe një pilot.
4) në rastin e helikopterëve me një motor me një pilot, të ketë kryer 250 orë si pilot në helikopterë.
(5) në rastin e helikopterëve me një pilot në operime me shumë pilotë, të ketë kryer të paktën 350 orë në operime me shumë pilotë në çdo kategori avionësh.

FCL.930.SFI SFI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për SFI duhet të përfshijë:
(1) përmbajtjen e FSTD-së në kursin e zbatueshëm të kategorizimit të tipit;
(2) pjesët përkatëse të trajnimit teknik dhe përmbajtjen e programit të instruksionit të fluturimit për FSTD për trajnimin e aplikueshëm për TRI
(3) 25 orë mësimdhënie dhe mësim
b) Një aplikant për një certifikatë SFI që mban një certifikatë TRI për tipin përkatës do të kreditohet plotësisht referuar kërkesave të këtij paragrafi.

FCL.940 SFI SFI- Rivlefshmëria dhe rinovimi.

(a)Rivlefshmëria
Për të rivlerësuar një çertifikatë SFI, aplikantët duhet të plotësojnë, përpara datës së skadimit të çertifikatës së SFI, të paktën dy nga tre kërkesat e mëposhtme:
(1) të kenë përfunduar të paktën 50 orë si instruktorë ose ekzaminues në FSTD, prej të cilave të paktën 15 orë në periudhën 12 muaj menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës SFI;
(2) të kenë përfunduar trajnimin e rifreskimit të instruktorit si një SFI në një ATO;
(3) të kenë kaluar seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935.
(b)Për më tepër, aplikantët duhet të kenë përfunduar, në një FFS, kontrollet e aftësisë për lëshimin e kategorizimit specifik të tipit që përfaqëson tipet për të cilat mbahen privilegjet.
(c) Për të paktën çdo rivlerësim të ndryshuar të një çertifikate SFI, mbajtësit duhet të respektojnë kërkesën në pikën (a)(3).
(d) Nëse një SFI mban një çertifikatë në më shumë se një tip avioni brenda së njëjtës kategori, vlerësimi i kompetencës të marrë në njërin prej atyre tipeve do të rivlerësojë çertifikatën e SFI për tipet e tjera të mbajtura në të njëjtën kategori avionësh, përveç nëse përcaktohet ndryshe në OSD.
(e) Rinovimi

Për të rinovuar çertifikatën SFI, aplikantët, brenda një periudhe prej 12 muajsh menjëherë para aplikimit për rinovim, duhet të plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

(1) të kenë përfunduar trajnimin e rifreskimit të instruktorit si SFI në ATO;

(2) të kenë kaluar vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.935;

(3) të kenë përfunduar, në një FSTD, testin e aftësisë për lëshimin e kategorizimit specifik të tipit të avionit që përfaqësojnë tipin për të cilat do të rinovohen privilegjet.

SEKSIONI 8
Kërkesat specifike për instruktore të bashkëpunimit multiekuipazh-MCCI

FCL.905.MCCI MCCI- Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e MCCI janë për të kryer instruktime fluturimi gjatë:

1) pjesës praktike të kurseve të MCC kur nuk kombinohen me trajnime të kategorizimit të tipit: dhe;

2) në rastin MCCI(A), faza bazike e kursit të trajnimit integral për MPL, duke u siguruar që ai/ajo mban ose ka mbajtur një certifikatë FI(A) ose IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI- Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e mbajtësit se një certifikatë MCCI do të kufizohen në FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS për të cilën është marrë kursi i trajnimit MCCI.

Privilegjet mund të zgjerohen në FSTD të tjera që përfaqësojnë tipa të mëtejshëm të avionit kur mbajtësi ka kryer trajnimin praktik të kursit MCC në atë tip të FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS.

FCL.915.MCCI MCCI- Parakushte

Një aplikant për një certifikatë MCCI duhet të:

a) mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL, ose ATPL në kategorinë përkatëse të avionit;

b) të ketë të paktën:

1) në rastin e avionëve, airship-eve dhe avionëve me ngritje motorike, 1500 orë përvojë fluturimi si pilot në operime më shumë pilotë, nga të cilat të paktën 350 orë në kategorinë e duhur të avionëve.

2) në rastin e helikopterëve, 1000 orë përvojë fluturimi si pilot në operime me shumëpilotë, prej të cilave të paktën 350 orë në helikopterë.

FCL.930 MCCI MCCI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për MCCI duhet të përfshijë të paktën:

1) 25 orë të instruksioneve të mësimdhënies dhe mësimmarrjes;

2) trajnim teknik të lidhur me tipin e FSTD ku aplikanti dëshiron të instruktojë;

3) 3 orë të instruksioneve praktike, nga të cilat mund të jenë instruksione fluturimi ose instruksione MCC në FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS nën supervizimin e një TRI, SFI, ose MCCI të emëruar nga Organizata e Trajnimit për këtë qëllim. Këto orë të instruksioneve të fluturimit nën supervizim do të përfshijnë vlerësimin e kompetencës se aplikantit siç përcakton

FCL.920.

b) Aplikantët që mbajnë ose që kanë mbajtur një certifikatë FI,TRI,CRI,IRI ose SFI do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

FCL.940 MCCI MCCI - Rivlefshmëria dhe rinovimi.

a) Për rivlefshmërinë e një certifikate MCCI aplikanti duhet të plotësojë kërkesat e FCL.930 MCCI (a)(3) në tipin përkatës të FNPT II/III, FTD 2/3 ose FFS brenda 12 muajve të fundit para periudhës së vlefshmërisë së certifikatës së MCCI.

b) Rinovimi. Nëse certifikata e MCC ka skaduar, aplikanti do të përmbushë kërkesat e FCL.930.MCC (a)(2) dhe (3) në tipin përkatës të FNPT II/III MCC,FTD2/3 ose FFS.

SEKSIONI 9
Kërkesat specifike për instruktorët e trajnimit sintetik-STI

FCL.905 STI STI - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e një STI janë të kryejë instruksione fluturimi sintetik në kategorinë përkatëse të avionit për:

1) Lëshimin e licencës

2) lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e një BIR, dhe një IR dhe një kategorizim të klasës ose tipit për aeroplanët me një pilot, përveç aeroplanëve komplekse me një performancë të lartë..

b) Privilegje shtesë për STI (A). Privilegjet e një STI (A) do të përfshijnë instruktime sintetike fluturimi gjatë trajnimit bazë të aftësive fluturuese të kursit të integruar te trajnimi MPL.

FCL.910.STI STI - Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e STI do të kufizohen në FSTD-të në të cilën është marrë kursi i trajnimit të STI
Privilegjet mund të shtrihen në FSTD-të e tjera që përfaqësojnë tipe të tjera të avionëve, nëse në një periudhë prej 12 muajsh menjëherë përpara aplikimit, mbajtësit kanë:

(a) përfunduar përmbajtjen e kursit të FSTD, të CRI ose TRI në klasën ose tipin e avionëve për të cilat kërkohen privilegjet e instruktimit;

(b) kanë kaluar në FSTD-në në të cilën do të kryhet instruksioni i fluturimit, seksionin e aplikueshëm të kontrollit të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi për klasën ose tipin e duhur të avionëve.

Për STI-të (A) që japin instruksione vetëm për BITD, kontrolli i aftësisë do të përfshijë vetëm ushtrimet e duhura për testin e aftësisë për lëshimin e një PPL (A);

(c) kanë kryer, në një CPL, një IR, një PPL, ose një kurs kategorizimi i klasës ose tipit, të paktën 3 orë instruksione fluturimi nën mbikëqyrjen e një FI, një CRI (A), një IRI ose një TRI të emëruar nga ATO për këtë qëllim, përfshirë të paktën 1 orë instruksione fluturimi që mbikëqyret nga një FIE në kategorinë e duhur të avionit.

FCL.915.STI STI - Parakushtet

(a) Një aplikant për një certifikatë STI duhet të:
1) mbajë ose të ketë mbajtur brenda 3 viteve para aplikimit, një licencë piloti dhe privilegjet instruktionale në varësi të kurseve në të cilën instruksioni ka qëllim.
2) ketë kryer në një FNPT kontrollin e aftësisë përkatës për kategorizimin sipas tipit ose klasës, brenda një periudhe prej 12 muajsh para aplikimit.
Një aplikant për një STI(A) që dëshiron të instruktojë vetëm në BITD, duhet të kryejë vetëm ushtrimet e përshtatshme për testin e aftësisë për lëshimin e një PPL(A).
b) Përveç kërkesave të përcaktuara në pikën (a), aplikantët për lëshimin e një certifikate STI(H) duhet të kenë kryer të paktën 1 orë të kohës së fluturimit si një vëzhgues në kabinën e pilotazhit të tipit të aplikueshëm të helikopterit, brenda 12 muajve para aplikimit.

FCL.930 STI STI - Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për STD duhet të përfshijë të paktën 3 orë të instruksioneve të fluturimit të lidhura me detyrat e një STI në një FFS 2/3 ose FNPT II/III, nën supervizionin e një FIE. këto orë të instruksionit fluturues nën supervizim do të përfshijnë vlerësimin e kompetencës se aplikantit siç parashikohet në FCL.920.
Aplikantët për një STI(A) që dëshirojnë të instruktojnë vetëm në BITD, do të kryejnë instruksionet e fluturimit në një BITD.
b) Për aplikantët për një STI(H), kursi duhet të përfshijë përmbajtjen e FFS në kursin e aplikueshëm për TRI.

FCL.940.STI STI- Rivlefshmëria dhe rinovimi i certifikatës së STI-së

a) Rivlefshmëria.

Për të rivlerësuar një çertifikatë STI, aplikantët, brenda periudhës 12 muaj menjëherë përpara datës së skadimit të çertifikatës STI, duhet të jenë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:

(1) të kenë kryer të paktën 3 orë instruksione fluturimi në një FSTD, si pjesë e kryerjes së CPL, IR, PPL ose kategorizimit të klasës ose tipit;

(2) të kenë kaluar në FSTD në të cilin janë kryer instruksionet e fluturimit, seksionet e zbatueshme të kontrollit të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi për klasën ose tipin e duhur të avionëve.
Për STI-të (A) që japin instruksione vetëm në BITD-të, kontrolli i aftësisë duhet të përfshijë ushtrimet e përshtashme për një test aftësie vetëm për lëshimin e një PPL(A).

(b) Rinovimi

Për të rinovuar çertifikatën e STI, aplikantët brenda afatit prej 12 muaj menjëherë para aplikimit për rinovim duhet:
(1) të kryejnë një trajnim rifreskues si STI në një ATO;
(2) të kalojnë në një FSTD në të cilën është realizuar instruksioni i fluturimit, pjesët e zbatueshme të kontrollit të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të këtij Aneksi për klasën ose tipin e duhur të avionëve.

Për një STI (A) që jep instruksione vetëm në BITD-të, kontrolli i aftësisë duhet të përfshijë ushtrimet e duhura për një test aftësie vetëm për lëshimin e një PPL (A);

(3) të kryejnë, në kategorinë përkatëse të avionëve, në një kurs të kryer për CPL, IR, PPL ose kategorizimi të klasës apo tipit, të paktën 3 orë instruksione fluturimi nën mbikëqyrjen e një FI, një CRI, një IRI ose një TRI të emëruar nga ATO për këtë qëllim, përfshirë të paktën 1 orë instruksione fluturimi të mbikëqyrur nga një ekzaminues i instruktorit të fluturimit (FIE).

SEKSIONI 10
Instruktori i kategorizimit malor- MI

FCL.905 MI MI-Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e një MI janë që të kryejnë instruksion fluturimi për lëshimin e kategorizimit malor.

FCL.915 MI MI-Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë MI duhet të:

a) mbajë një certifikatë FI, CRI ose TRI me privilegjet për aeroplanët me një pilot.

b) të mbajë një kategorizim malor.

FCL.930 MI MI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për MI do të përfshijë vlerësimin e kompetencës së aplikantit siç përshkruhet në FCL.920

b) Para pjesëmarrjes në kurs, aplikantët duhet të kenë kaluar një test fluturimi para hyrjes me një MI që mban një certifikatë FI për të vlerësuar eksperiencën e tyre dhe aftësinë për të ndërmarrë kursin e trajnimit.

FCL.940.MI Vlefshmëria e certifikatës MI

Certifikata MI është e vlefshme për aq kohë sa, FI, TRI ose certifikatë CRI është e vlefshme.

SEKSIONI 11
Kërkesa specifike për instruktorin e testit të fluturimit - FTI

FCL.905.FTI FTI - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e një instruktori të testit të fluturimit (FTI) janë të instruktojë, në kategorinë e përcaktuar të avionit, për:

1) lëshimin e kategorizimit të kategorisë 1 ose 2 të testit të fluturimit, me kusht që ai / ajo të ketë kategorinë përkatëse të kategorizimit të testit të fluturimit,

2) lëshimin e një certifikate FTI, brenda kategorisë përkatëse të kategorizimit të testit të fluturimit, me kusht që instruktori të ketë paktën 2 vjet përvojë në instruktime për lëshimin e kategorizimit të testit të fluturimit.

b) Privilegjet e një FTI mban një kategori 1 të kategorizimit të testit të fluturimit përfshijnë sigurimin e instruksionit të fluturimit edhe në lidhje me kategorinë 2 të kategorizimit të testit fluturimit.

FCL.915 FTI FTI- Parakushte

Një aplikant për një certifikatë FTI duhet të:

a) mbajë një kategorizim për testin e fluturimit në përputhje me FCL.820

b) ketë kryer së paku 200 orë testeve të fluturimit të kategorive 1 ose 2.

FCL.930. FTI FTI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për FTI duhet të përfshijë, të paktën:

1) 25 orë mësimdhënie dhe mësimmarrje:

2) 10 orë të teknikave të trajnimit, duke përfshirë rishikimin e njohurive teknike, përgatitjen e planeve mësimore dhe zhvillimin e mjeshtërive instruksionale në klasa dhe simulator;

3) 5 orë të instruksioneve praktike të fluturimit nën supervizimin e një FTI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FTI b). Këto orë të instruksioneve të fluturimit duhet të përfshijnë vlerësimin e kompetencave të aplikantëve siç përshkruhet në FCL.920.

b) Kreditimi

1) Aplikantët që mbajnë ose kanë mbajtur një certifikatë instruktori do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

2) Përveç kësaj, aplikantët që mbajnë ose që kanë mbajtur një certifikatë FI ose TRI në kategorinë përkatëse të avionëve do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(2).

FCL. 940.FTI FTI- Rivlefshmëria dhe rinovimi

a) Rivlefshmëria. Për rivlerësimin e një certifikate FTI, aplikanti brenda periudhës së vlefshmërisë së certifikatës së FTI duhet të përmbushë një nga kërkesat e mëposhtme:

1) të kryejë të paktën

(i) 50 orë të testit fluturues, prej të cilave 15 orë do të jenë brenda 12 muajve para skadimit;

(ii) 5 orë instruksion test fluturues brenda 12 muajve para datës së skadimit të certifikatës FTI; ose

2) të marrë trajnim rifreskues si FTI në një organizatë trajnimi. Trajnimi rifreskues duhet të bazohet në elementet instruktues të praktikës fluturuese, në përputhje me FCL.930.FTI(a)(3), dhe përfshin së paku 1 fluturim instruktues nën supervizimin e një FTI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FTI(b).

b) Rinovimi. Nëse certifikata FTI ka skaduar, aplikanti do të marrë trajnim rifreskues si FTI në një ATO. Trajnimi rifreskues duhet të jetë në përputhje të paktën me kërkesat e FCL.930.FTI(a)(3).

NËNPJESA K

EKZAMINUESIT

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.1000 Certifikatat e ekzaminuesve

a) Të përgjithshme.

Mbajtësit e certifikatës së ekzaminuesve duhet të:

1) të mbajnë, përveç nëse përcaktohet ndryshe në këtë Aneks, një liçencë, kategorizim ose certifikatë ekuivalente për atë avion për të cilin ata janë të autorizuar të kryejnë teste aftësie, kontrolle të aftësive ose vlerësime të kompetencës dhe privilegjin për të dhënë instruksione për to.

2) të jenë të kualifikuar të veprojnë si PIC në avion gjatë një testi aftësie, kontrolli aftësie ose vlerësimin e kompetencës kur drejton në një avion.

b) Kushte të veçanta.

(1) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë një çertifikatë specifike që jep privilegje për kryerjen e testeve të aftësive, kontrolleve të aftësive dhe vlerësimeve të kompetencave, nëse përputhja me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë nuk është e mundur për shkak të vendosjes së ndonjërës nga sa vijon:

(i) avionit të ri në Shqipëri ose në një flotë të Operatorit;

(ii) kurse të reja trajnimi në këtë Aneks.

Një çertifikatë e tillë do të kufizohet në testet e aftësive, kontrollet e aftësive dhe vlerësimet e kompetencës së nevojshme për vendosjen e një tipi të ri avioni ose një kursi të ri trajnimi dhe vlefshmëria e tij, në asnjë rast, nuk do të kalojë, 1 vit.

2) Mbajtësit e një certifikate të lëshuar në përputhje me paragrafin (b)(1) që dëshirojnë të aplikojnë për një certifikatë ekzaminuesi do të përmbushin parakushtet dhe kërkesat për rivlefshmëri atë kategori të çertifikatës së ekzaminuesit.

(3) Kur nuk ka ekzaminues të kualifikuar, Autoriteti i Aviacionit Civil mundet, në varësi të rasteve, të autorizojnë inspektorë ose ekzaminues të cilët nuk i plotësojnë kërkesat e instruktorit përkatës për kategorizimin e klasës apo tipit, siç përcaktohet në pikën (a), të kryejnë testet e aftësive, kontrollet e aftësive dhe vlerësimet e kompetencave.

c) Ekzaminuesit jashtë territorit të Shqipërisë :

1) Pavarësisht paragrafit (a), në rast se testi i aftësisë dhe kontrollet e aftësisë të kryera jashtë territorit për të cilat Shqipëria është përgjegjëse sipas Konventës së Cikagos-s, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë një certifikatë ekzaminuesi për një aplikant që mban një licencë piloti në përputhje me aneksin e 1-rë të Konventës së Cikago-s në qoftë se aplikanti siguron se:

(i) ka të paktën një licencë, kategorizim ose certifikatë ekuivalente për një avion për të cilin ata janë të autorizuar për të kryer testet e aftësisë, kontrollet e aftësisë ose vlerësimin e kompetencës dhe në çdo rast me së paku një CPL.

(ii) të jetë i kualifikuar të veprojë si PIC në avion gjatë një testi aftësie ose kontrolli të aftësisë që është kryer në avion;

(iii) përputhet me kërkesat e vendosura në këtë nënpjesë për lëshimin e certifikatës përkatëse të ekzaminuesit;

(iv) demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil një nivel të duhur të njohurive të rregullave të sigurisë evropiane në operim, për të qene kështu i aftë të ushtrojë privilegjet e ekzaminuesit në përputhje me këtë aneks.

(2) Certifikata referuar paragrafit (1) do të kufizohet në kryerjen e testeve të aftësisë dhe kontrolleve të aftësisë:

(i) jashtë territorit të për të cilat Shqipëria është përgjegjëse sipas Konventës së Cikagos-s; dhe

(ii) për pilotë të cilët kanë njohuritë e duhura të gjuhës në të cilën jepet testi/kontrolli.

FCL.1005 Kufizimi i privilegjeve në rast të konfliktit të interesave

Ekzaminuesit nuk duhet të kryejnë:

(a) teste aftësie ose vlerësime të kompetencave të aplikantëve për lëshimin e liçencës, kategorizimit ose çertifikatës të cilëve ata u kanë ofruar më shumë se 25% të instruksioneve të kërkuara të fluturimit për liçencën, kategorizimin ose çertifikatën për të cilën testi i aftësive ose vlerësimi i kompetencës po merret; dhe

(b) testet e aftësive, kontrollet e aftësive ose vlerësimet e kompetencës kurdoherë që ata mendojnë se objektiviteti mund të ndikohet.

FCL.1010 Parakushte për ekzaminues

Aplikantët për një certifikatë ekzaminuesi duhet të demonstrojnë:

a) njohuritë e duhura, formimin kulturor dhe eksperiencën e duhur të lidhur me privilegjet e një ekzaminuesi.

b) se ata nuk kanë qenë subjekt i ndonjë sanksioni, përfshi pezullimin, kufizimin ose heqjen e licencave të tyre, kategorizimeve ose certifikatave të lëshuara në përputhje me këtë pjesë, për mospërputhshmërinë me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil"gjatë tre viteve të fundit.

FCL.1015 Standardizimi i ekzaminuesve

a) Një aplikant për një certifikatë ekzaminuesi duhet të ndërmarrë një kurs standardizimi që sigurohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose që sigurohet nga një ATO dhe aprovohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Kursi i standardizimit do të konsistojë në instruksione teorike dhe praktike dhe do të përfshijë së paku:

1) drejtimin e dy testeve të aftësisë, kontrolle të aftësisë ose vlerësimin e kompetencës për licencat, kategorizimet ose certifikatat për të cilat aplikantët kërkojnë privilegjet për të drejtuar testet dhe kontrollet.

2) instruksionet për kërkesat e aplikueshme në këtë pjesë dhe për kërkesat e operimeve ajrore të aplikueshme, për drejtimin e testeve të aftësisë dhe vlerësimin e kompetencës, si dhe për dokumentacionin e tyre dhe raportimin.

3) një trajnim në procedurat administrative kombëtare, kërkesat për mbrojtje të të dhënave personale, përgjegjësinë, siguracionin ndaj aksidenteve dhe tarifat.

4) një udhëzim i nevojshëm për të rishikuar dhe aplikuar artikujt në pikën (3) kur kryhen testet praktike, kontrollet e aftësive ose vlerësimi i kompetencave të një aplikanti për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjtë me atë të ekzaminuesit që ka lëshuar certifikatën; dhe

5) një instruksion se si të hysh në këto kërkesa të procedurave kombëtare për autoritetet e tjera kompetente kur është e nevojshme;

c) Mbajtësit e një certifikate të ekzaminuesit nuk do të kryejnë testet e aftësisë, kontrollet e aftësisë, ose vlerësimin e kompetencave të një aplikanti, për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjti me atë që ka lëshuar certifikatën e ekzaminuesit, vetëm nëse ata kanë rishikuar informacionin më të fundit të disponueshëm, që përmban procedurat përkatëse kombëtare të autoritetit kompetent të aplikantit.

FCL.1020 Vlerësimi i kompetencave të ekzaminuesve

Aplikantët për një certifikatë ekzaminuesi duhet të demonstrojnë kompetencën e tyre tek një inspektor i Autoritetit të Aviacionit Civil ose tek një ekzaminues i lartë specifikisht i autorizuar për të vepruar kështu nga AAC-ja që është përgjegjës për certifikatën e ekzaminuesit, përmes drejtimit të një testi të aftësisë, kontrollit të aftësisë ose vlerësimit të kompetencës në rolin e ekzaminuesit për të cilin kërkohen privilegjet, duke përfshirë trajnimin, drejtimin e testit të aftësisë, kontrollin e aftësisë ose vlerësimin e kompetencës dhe vlerësimin e personit për të cilin bëhet testi, kontrolli ose vlerësimi, raportimi dhe dokumentimi i të dhënave.

FCL 1025 Vlefshmëria, rivlerësimi dhe rinovimi i certifikatave të ekzaminuesve

a) Vlefshmëria.
Çertifikata e ekzaminuesit do të jetë e vlefshme për 3 vjet..
b) Rivlerësimi.
Për të rivlerësuar një çertifikatë ekzaminuesi, mbajtësit duhet të respektojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:
(1) përpara datës së skadimit të certifikatës, të kenë kryer të paktën gjashtë teste aftësie, kontrolle aftësie, vlerësime të aftësive ose faza të vlerësimit të EBT gjatë një moduli EBT të referuar në pikën ORO.FC.231 të Aneksit III (Pjesa - ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore";
(2) në periudhën prej 12 muajsh që i paraprin datës së skadimit të certifikatës, të kenë përfunduar një kurs rifreskimi të ekzaminuesve, i cili sigurohet nga Autoriteti i Aviacionit Civilose që sigurohet nga një ATO dhe aprovohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil;
(3) një nga testet e aftësive, kontrollet e aftësive, vlerësimet e aftësive ose fazat e vlerësimit të EBT-së të kryera në përputhje me pikën (1) duhet të zhvillohen në periudhën prej 12 muajsh menjëherë para datës së skadimit të certifikatës së ekzaminuesit dhe duhet të:
(i) jenë vlerësuar nga një inspektor i Autoritetit të Aviacionit Civil ose nga një ekzaminues i lartë, specifikisht i autorizuar për të vepruar kështu nga Autoriteti i Aviacionit Civil që është përgjegjës për certifikatën e ekzaminuesit; ose
(ii) përmbushin kërkesat e pikës FCL.1020.
Nëse aplikantët për rivlerësim kanë privilegje për më shumë se një kategori ekzaminuesi, të gjitha privilegjet e ekzaminuesit mund të rivlerësohen nëse aplikantët plotësojnë kërkesat e përcaktuara në pikat (b) (1) dhe (2) dhe pikën FCL.1020 për një nga kategoritë e çertifikatave të ekzaminuesit të mbajtura, në marrëveshje me Autoritetin e Aviacionit Civil.
(c) Rinovimi
Nëse çertifikata ka skaduar, përpara rifillimit të ushtrimi të privilegjeve, aplikantët duhet të përmbushin kërkesat në pikën (b) (2) dhe pikën FCL.1020 në një periudhë prej 12 muajsh, menjëherë para se të aplikojnë për rinovim.
(d) Një çertifikatë ekzaminimi do të rivlerësohet ose rinovohet vetëm nëse aplikantët demonstrojnë përmbushje të vazhdueshme me kërkesat e përcaktuara në pikat FCL.1010 dhe FCL.1030.

FCL 1030 Drejtimi i testeve të aftësisë, kontrolleve të aftësisë dhe vlerësimi i kompetencave

a) Kur drejton teste të aftësisë, kontrolle të aftësisë dhe vlerësimin e kompetencave ekzaminuesi duhet të:

1) sigurojë që komunikimi me aplikantin të mund të vendoset pa pengesa gjuhësore;

2) verifikojë se aplikanti përputhet me të gjitha kategorizimet, trajnimet dhe kërkesat e eksperiencës në këtë pjesë për lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e licencave, kategorizimeve, ose certifikatave për të cilat ndërmerren testet e aftësisë, kontrolli i aftësive ose vlerësimi i kompetencës;

3) të bëjë me dije aplikantin mbi pasojat e dhënies së paplotë, të pasaktë ose të pavërtetë të informacioneve të lidhura me trajnimin e tyre dhe eksperiencën e fluturimit.

b) Pas kryerjes së testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë, ekzaminuesi duhet të:

1) informojë aplikantin për rezultatet e testit. Në rast të kalimit të pjesshëm ose dështimit, ekzaminuesi do të informojë aplikantin se ai/ajo nuk mund të ushtrojë privilegjet e kategorizimit derisa kalimi i plotë të jetë arritur. Ekzaminuesi do të detajojë kërkesat e mëtejshme trajnuese dhe do t'i shpjegojë aplikantit të drejtën e apelit.

2) në rast të kalimit të kontrollit të aftësisë ose vlerësimit të kompetencave për rivlefshmërinë ose rinovimin, të nënshkruajë licencën e aplikantit ose certifikatën me datën e re të skadencës të kategorizimit apo certifikatës, nëse autorizohet specifikisht për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil që është përgjegjës për licencën e aplikantit.

3) të pajisë aplikantin me një raport të nënshkruar të testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë dhe, të dorëzojë pa vonesë kopje të raportit tek Autoriteti i Aviacionit Civil që është përgjegjës për licencën e aplikantit, dhe që lëshon certifikatën e ekzaminuesit. Raporti duhet të përfshijë:

(i) një deklarate se ekzaminuesi ka marrë informacion nga aplikanti lidhur me eksperiencën dhe instruksionet e tij/saj dhe ka rezultuar se eksperienca dhe instruksionet përputhen me kërkesat e aplikueshme në këtë pjesë.

(ii) konfirmimin se të gjitha manovrat dhe ushtrimet e kërkuara janë kryer, po ashtu dhe informacionin në lidhje me provimin e njohurive teorike kur aplikohet. Nëse në një pjesë ka deshtuar, ekzaminuesi duhet të regjistrojë arsyet për këtë vlerësim;

(iii) rezultatet e testit, të kontrollit ose vlerësimi i kompetencës;

(iv) një deklarate, që ekzaminuesi i ka rishikuar dhe aplikuar kërkesat dhe procedurat kombëtare të autoritetit kompetent të aplikantit, n.q.s. autoriteti kompetent përgjegjës për licencën e aplikantit nuk është i njëjtë me atë që ka lëshuar certifikatën e ekzaminuesit;

(v) një kopje e certifikatës së ekzaminuesit që përmban fushën e privilegjeve të tij/saj si ekzaminues në rastin e testit praktik, kontrollin e aftësive ose vlerësimin e kompetencave të një aplikanti, për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjtë me atë që ka lëshuar certifikatën e ekzaminuesit.

c) Ekzaminuesit duhet t'i ruajnë të dhënat për 5 vjet me detajet e të gjitha testeve të aftësisë, kontrollet e aftësisë, dhe vlerësimin e kompetencës se kryer së bashku me rezultatet e tyre.

d) Me kërkesë së Autoritetit kompetent që është përgjegjës për certifikatën e ekzaminuesit, ose Autoritetit përgjegjës për licencën e aplikantit, ekzaminuesit do të paraqesin të gjitha të dhënat dhe raportet, dhe çdo informacion tjetër siç kërkohet për aktivitetet mbikëqyrëse.

SEKSIONI 2
Kërkesa specifike për ekzaminuesit e fluturimit-FE

FCL.1005.FE FE-Privilegje dhe kushte

a) FE (A) Privilegjet e një FE për aeroplanët janë që të drejtojë:

1) Teste të aftësisë për lëshimin e PPL(A), teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë që lidhen me kategorizimin e tipit apo klasës për aeroplanë me një pilot, përveç aeroplanëve komplekse të performacës së lartë me një pilot, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 1000 orë fluturimi si pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 250 orë instruksione të fluturimit.

2) Teste të aftësisë për lëshimin e CPL(A), teste aftesie dhe kontrolle aftësie për aeroplanë me një pilot të kategorizimit të tipit ose klasës, përveç aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 2000 orë të kohës së fluturimit si një pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 250 orë instruksione fluturimi.

3) Teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë për LAPL(A), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 100 orë instruktim fluturimi.

4) Teste të aftësisë për lëshimin e kategorizimit të malit, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 500 ngritje dhe ulje të instruksioneve fluturuese për kategorizimet e malit.

5) Kontrolli i aftësive për rivlefshmërinë dhe rinovimin e EIRs, e dhënë që FE ka kryer të paktën si pilot 1 500 orë në avionë dhe përputhet me kërkesat në FCL.1010.IRE(a)(2).

b) FE(H) Privilegjet e një FE për helikopterë janë që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë për lëshimin e PPL(H) dhe teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë për kategorizim të tipit të helikopterëve me një motor dhe një pilot të vendosura në një licencë PPL(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 1000 orë fluturimi si pilot në helikopterë, duke përfshirë të paktën 250 orë instruksione fluturimi.

2) Teste të aftësisë për lëshimin e CPL(H) dhe teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë për kategorizimeve të tipit të helikopterëve me një pilot dhe një motor të vendosura në CPL(H) duke siguruar ekzaminuesin se ka kryer 2000 orë fluturimi të kohës në helikopter, duke përfshirë së paku 250 orë instruksione të fluturimit.

3) Teste të aftësisë dhe kontrollet e aftësisë për kategorizime të tipit të helikopterëve më shumë motorë dhe një pilot të vendosura në PPL(H) ose CPL(H) duke siguruar se ekzaminuesi ka përmbushur kërkesat e paragrafit (1) ose (2), si të aplikueshme dhe mban një CPL(H) ose ATPL(H) dhe një IR(H) kur është e aplikueshme.

4) Teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë për LAPL(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopter, duke përfshirë së paku 150 orë instruksione fluturuese.

c) FE (As) Privilegjet e një FE për airshipe janë që të drejtojnë teste të aftësisë për lëshimin e PPL(As) dhe CPL(As) dhe teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë për kategorizime të tipit airship, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 500 orë fluturimi si pilot në airship, duke përfshirë 100 orë të instruktimeve të fluturimit.

FCL.1010.FE FE - Parakushte

Një aplikant për një certifikatë FE duhet të mbajë:
Një certifikatë FI në kategorinë e përcaktuar të avionit.

SEKSIONI 3
Kërkesa specifike për ekzaminuesit e kategorizimit të tipit

FCL.1005 TRE TRE - Privilegje dhe kushte

a) TRE(A) dhe TRE(PL). Privilegjet e një TRE për aeroplanët ose avionët me fuqi ngritëse janë
b) që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë për lëshimin fillestar të kategorizimit të tipit për avionë me fuqi ngritëse siç aplikohet;
2) Kontrolle të aftësive për rivlerësimin ose rinovimin e kategorizimeve të tipit dhe IR-të;
3) Testet e aftësisë për lëshimin e ATPL(A);
4) Testet e aftësisë për lëshimin e MPL, duke siguruar se ekzaminuesi përmbush kërkesat në FCL.925;
5) Vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e një çertifikate TRI ose SFI në kategorinë e avionit të aplikueshëm, me kusht që ata të kenë përfunduar të paktën 3 vjet si një TRE dhe të kenë kaluar trajnime specifike për vlerësimin e kompetencës në përputhje me me pikën FCL.1015 (b)..
b) TRE(H).Privilegjet e një TRE(H) janë që të drejtojë:
1) Teste të aftësisë dhe kontrolle të aftësisë për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimit të tipit të helikopterit;
2) Kontrollin e aftësisë për rivlefshmërinë ose rinovimin e IR-së, me kusht që TRE(H) të mbajë një IR(H) të vlefshme.
3) Teste të aftësisë për lëshimin e ATPL(H);
4) Vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e çertifikatave TRI (H) ose SFI (H), me kusht që ata të kenë përfunduar së paku 3 vjet si një TRE dhe të kenë kaluar trajnime specifike për vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.1015 (b).

FCL.1010 TRE TRE- Parakushte

a) TRE(A) dhe TRE(PL). Aplikantët për një certifikatë TRE për aeroplanë dhe avionë me fuqi ngritëse duhet që:
1) në rastin e aeroplanëve më shumë pilot ose avionëve me fuqi ngritëse të kenë kryer 1500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë më shumë pilot ose avion me fuqi me ngritje vertikale, prej të cilave së paku 500 orë do të jenë si PIC.
2) në rastin e aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot, të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot të aeroplanëve me një pilot, prej të cilave të paktën 200 orë do të jenë si PIC.
3) të mbajnë certifikatë CPL ose ATPL dhe një certifikatë TRI për tipin e aplikueshëm.
4) për lëshimin fillestar të një certifikate TRE të kenë kryer të paktën 50 orë të instruksioneve të fluturimit si një TRI, FI, ose SFI në tipin e aplikuar ose një FSTD që përfaqëson këtë tip.
b) TRE(H). Aplikantët për një certifikatë TRE(H) për helikopterë duhet që:
1) të mbajnë një certifikatë TRI, ose në rast të helikopterëve me një motor dhe një pilot, një certifikatë të vlefshme FI(H), për tipin e aplikuar.
2) për lëshimin fillestar të certifikatës TRE, të kenë kryer 50 orë instruksione të fluturimit si një TRI,FI ose SFI në tipin e aplikuar ose një FSTD që përfaqëson këtë tip.
3) në rastin e helikopterëve më shumë pilot, të mbajnë një CPL (H) ose ATPL(H) dhe të kenë kryer 1500 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopterë më shumë pilot, prej të cilave së

paku 500 orë do të jenë si PIC.

4) në rastin e helikopterëve më shumë motorë dhe një pilot:

(i) të kenë kryer 1000 orë fluturimi si pilot në helikopterë, prej të cilave së paku 500 orë do të jenë si PIC

(ii) të mbajnë një CPL(H) ose ATPL(H) dhe kur aplikohet një IR(H) të vlefshme.

5) në rastin ë helikopterëve me një motor dhe një pilot:

(i) të kenë kryer 750 orë fluturimi si pilot në helikopterë, prej të cilëve 500 orë do të jenë siPIC

(ii) të mbajnë një licencë CPL(H) ose ATPL(H).

6) Para se privilegjet e TRE(H) të zgjerohen nga operimet me një pilot në operimet me shumë pilotë në të njëjtin tip helikopteri, mbajtësi duhet të ketë ose:

(i) të paktën 100 orë në operime me shumë pilotë në këtë tip; ose

(ii) të paktën 350 orë në operime me shumë pilotë në çdo kategori avioni.

7) në rastin e aplikantëve për certifikatën e parë TRE më shumë motorë dhe shumë pilotë me 1500 orë të kohës së fluturimit në helikopterë më shumë pilot, kërkesa në paragrafin (b)(3) mund të konsiderohet të jetë përmbushur nëse ata kanë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si PIC në helikopterë më shumë pilot të të njëjtit tip.

SEKSIONI 4
Kërkesa specifike për kategorizimin e ekzaminuesit të klasës – CRE

FCL.1005.CRE CRE-Privilegjet

Privilegjet e CRE janë që të drejtojë aeroplanët me një pilot, përveç aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot:

a) Teste të aftësisë për lëshimin e kategorizimit të klasës dhe tipit;

(b) Kontrollet e aftësisë për:

(1) rivlerësimin ose rinovimin e kategorizimit të klasës ose tipit;

(2) rivlerësimin e IR, me kusht që ata të kenë kryer të paktën 1500 orë si pilot të aeroplanëve dhe të kenë kryer të paktën 450 orë kohë fluturimi nën IFR;

(3) rinovimin e IR-ve, me kusht që ato të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikën FCL.1010.IRE (a); dhe

(4) rivlerësimin dhe rinovimin e BIR-ve, me kusht që CRE të ketë përfunduar:

(i) 1 500 orë kohë fluturimi si pilot në aeroplanë; dhe

(ii) 450 orë kohë fluturimi nën IFR; dhe

c) Teste të aftësisë për shtrirjen e privilegjeve LAPL(A) në një klasë ose variant tjetër të avionit.

FCL.1010.CRE CRE- Parakushte

Aplikantët për certifikatat CRE duhet që:

a) të mbajnë një CPL, MPL(A) ose ATPL(A) me privilegjet për një pilot të vetëm ose të kenë mbajtur këto dhe një PPL(A);

b) të mbajnë një çertifikatë CRI ose FI me privilegjet e instruktorit për klasën ose tipin e aplikueshëm;

c) të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë.

SEKSIONI 5
Kushte specifike për ekzaminuesit e kategorizimit instrumental- IRE

FCL.1005 IRE IRE- Privilegjet

Privilegjet e mbajtësve të një certifikate të ekzaminuesit të kategorizimit Instrumental (IRE) janë të kryejnë teste aftësie për lëshimin dhe kontrollet e aftësive për rivlerësimin ose rinovimin e BIR-ve dhe IR-ve.

FCL. 1010. IRE IRE- Parakushte

(a) IRE (A)

Aplikantët për një çertifikatë IRE për aeroplanë duhet të kenë një çertifikatë IRI (A) ose FI (A) me privilegjin që të japin instruktime për IR (A) dhe duhet të kenë përfunduar:

(1) 2000 orë kohë fluturimi si pilot të aeroplanëve; dhe

(2) 450 orë kohë fluturimi në IFR, nga të cilat 250 orë do të jenë si instruktor.

(b) IRE (H)

Aplikantët për një çertifikatë IRE për helikopterë duhet të kenë një çertifikatë IRI (H) ose FI (H) me privilegjin që të japin instruktime për IR (H) dhe të kenë përfunduar:

(1) 2000 orë kohë fluturimi si pilot të helikopterëve; dhe

(2) 300 orë kohë fluturimi instrumentale në helikopterë, nga të cilat 200 orë do të jenë si instruktor.

(c) IRE (As)

Aplikantët për një çertifikatë IRE për airshipe duhet të kenë një çertifikatë IRI (As) ose FI (As) me privilegjin që të japin instruktime për IR (As) dhe duhet të kenë përfunduar:

(1) 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në airship; dhe

(2) 100 orë të kohës së fluturimit instrumental në airship, prej të cilave 50 orë do të jenë si instructor.

SEKSIONI 6
Kërkesa specifike për ekzaminuesit e fluturimit sintetik - SFE

FCL.1005.SFE SFE- Privilegjet dhe kushtet

(a) SFE për aeroplanët (SFE (A)) dhe SFE për avionët me ngritje me fuqi (SFE (PL))

Privilegjet e SFE-ve për aeroplanët ose avionët me ngritje me fuqi janë të drejtojnë në një FFS, ose për vlerësimet në pikën (5) në FSTD-të e aplikueshme:

(1) teste aftësie dhe kontrolle të aftësive për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e kategorizimeve të tipit për aeroplanët ose avionët me ngritje me fuqi, siç është e aplikueshme;

(2) kontrollet e aftësisë për rivlerësimin ose rinovimin e IR nëse kombinohen me rivlerësimin ose rinovimin e kategorizimit të tipit, me kusht që ata të kenë kaluar një kontroll të aftësisë për tipin e avionit, duke përfshirë vlerësimin e instrumentit brenda vitit të kaluar;

(3) teste aftësish për lëshimin e ATPL (A);

(4) teste aftësie për lëshimin e MPL, me kusht që ata të kenë përmbushur kërkesat e përcaktuara në pikën FCL.925; dhe
(5) vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e një çertifikate SFI në kategorinë përkatëse të avionëve, me kusht që ata të kenë përfunduar të paktën 3 vjet si një SFE (A) dhe të kenë kaluar trajnime specifike për vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.1015 (b).
(b) SFE për helikopterët (SFE (H))
Privilegjet e një SFE (H) janë të kryejnë në një FFS ose për vlerësimet në pikën (4) në FSTD në fuqi:
(1) teste aftësish dhe kontrolle të aftësive për lëshimin, rivlerësimin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit;
(2) kontrollet e zotësisë për rivlerësimin dhe rinovimin e IR nëse ato kontrolle janë të kombinuara me rivlerësimin ose rinovimin e një kategorizimi të tipit, me kusht që SFE-të të kenë kaluar një kontroll të aftësisë për tipin e avionit, përfshirë vlerësimin e instrumentit brenda vitit të kaluar para kontrollit të aftësisë;
(3) teste aftësish për çështjen ATPL (H); dhe
(4) vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e një çertifikate SFI (H), me kusht që të kenë përfunduar të paktën 3 vjet si një SFE (H) dhe të kenë kaluar trajnime specifike për vlerësimin e kompetencës në përputhje me pikën FCL.1015 (b).

FCL.1010.SFE- SFE- Parakushtet

a) SFE(A).
Aplikantët për një certifikatë SFE (A) duhet të jenë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:
(1) në rastin e aeroplanëve me shumë pilot:
(i) të kenë ose të kenë mbajtur një ATPL (A) dhe një kategorizim tipi;
(ii) të mbajnë një certifikatë SFI (A) për tipin e zbatueshëm të avionit; dhe
(iii) të kenë të paktën 1500 orë kohë fluturimi si pilot i aeroplanëve me shumë pilot;
(2) në rastin e aeroplanëve kompleksë me performancë të lartë me një pilot:
(i) të kenë ose të kenë mbajtur një CPL (A) ose një ATPL (A) dhe një kategorizim tipi;
(ii) të mbajnë një certifikatë SFI (A) për klasën ose tipin e aeroplanit të aplikueshëm; dhe
(iii) të ketë të paktën 500 orë kohë fluturimi si pilotët e aeroplanëve me një pilot;
(3) për lëshimin fillestar të një çertifikate SFE, të kenë kryer të paktën 50 orë instruktime fluturimi sintetik si një TRI (A) ose SFI (A) në tipin që zotëron.
(b) SFE (H)
Aplikantët për një çertifikatë SFE (H) duhet të jenë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:
(1) të mbajnë ose të kenë mbajtur një ATPL (H) dhe një kategorizim të tipit për llojin e aplikueshëm të helikopterit;
(2) të mbajnë një çertifikatë SFI (H) për tipin e aplikueshëm të helikopterit;
(3) në rastin e helikopterëve me shumë pilotë, të kenë të paktën 1 000 orë kohë fluturimi si pilotë të helikopterëve me shumë pilotë;

(4) në rastin e helikopterëve me një pilot në operime me shumë pilotë, të kenë kryer të paktën 350 orë në operime me shumë pilotë në çdo kategori avionësh;

(5) për lëshimin fillestar të një certifikate SFE, të kenë përfunduar të paktën 50 orë instruksione sintetike fluturimi si TRI(H) ose SFI(H) në tipin e aplikueshëm.

SEKSIONI 7
Kërkesa specifike për ekzaminuesit e instruktorit të fluturimit-FIE

FCL.1005 FIE FIE- Privilegjet dhe kushtet

a) FIE(A). Privilegjet e një FIE në aeroplanë janë që të drejtojnë vlerësime të kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e certifikatave për FIE(A), CRI(A), IRI(A) dhe TRI(A) në aeroplanë me një pilot, duke siguruar se mban certifikatën e duhur të instruktorit.

b) FIE(H). Privilegjet e një FIE në helikopterë janë që të drejtojnë vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e certifikatave për FI(H), IRI(H) dhe TRI(H) në helikopterë me një pilot, duke siguruar se mban certifikatën e duhur të instruktorit.

c) FIE (As). Privilegjet e një FIE në airshipe janë të bëjnë vlerësime të kompetencës për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e certifikatave të instruktorit të airship-ve, me kusht që të mbahet certifikata përkatëse e instruktorit.

FCL.1010 FIE FIE- Parakushtet

a) FIE(A).Aplikantët për një certifikatë FIE për aeroplanë duhet të:

Në rast se aplikantët dëshirojnë të zhvillojnë vlerësimin e kompetencës:

1) të mbajnë certifikatën e caktuar të inspektorit të aplikueshme;

2) të kenë kryer 2000 orë të kohës së fluturimit si një pilot i vetëm në avion ose TMG;

3) të ketë së paku 100 orë të kohës së fluturimit si instruktore ndaj aplikantëve për një certifikatë instruktori.

b) FIE(H). Aplikantët për një certifikatë FIE për helikopterë duhet që:

1) të mbajnë certifikatën e duhur të instruktorit si të aplikueshme;

2) të kenë kryer 2000 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopterë;

3) të kenë së paku 100 orë të kohës se instruktimit të fluturimit ndaj aplikantëve për një certifikatë instruktimi.

c) FIE(As). Aplikantët për një certifikatë FIE për airshipe duhet që:

1) të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në airship;

2) të kenë së paku 20 orë të kohës së fluturimit si inspektor ndaj aplikantëve për një certifikatë FI(AS);

3) të mbajnë certifikatën e duhur të instruktorëve.

SHTOJCA 1
Kreditimi i njohurive teorike
KREDITIMI I NJOHURIVE TEORIKE NË TË NJËJTËN KATEGORI AVIONI OSE NË NJË TJETËR —
INSTRUKSIONET-URË DHE KËRKESAT PËR TESTIMET

1. LAPL dhe PPL

1.1. Për lëshimin e një LAPL, mbajtësi i një LAPL në një kategori tjetër të avionëve do të kreditohet plotësisht drejt kërkesave të njohurive teorike mbi temat e përgjithshme të vendosura në pikën FCL.120 (a).

1.2. Për lëshimin e një LAPL ose një PPL, mbajtësit e një PPL, CPL ose ATPL në një kategori tjetër të avionëve do të kreditohen drejt kërkesave të njohurive teorike mbi temat e përgjithshme të përcaktuara në pikën FCL.215 (a). Ky kredit do të zbatohet gjithashtu për aplikantët për një LAPL ose një PPL që mbajnë një BPL të lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose një SPL të lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" , që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976, përveç që është subjekt 'Navigimi' nuk do të kreditohet.

1.3. Për lëshimin e një PPL-je, mbajtësi i një LAPL-je në të njëjtën kategori avionësh do të kreditohet plotësisht drejt kërkesave të instruksioneve dhe provimit të njohurive teorike.

1.4. Pavarësisht pikës 1.2, për lëshimin e një LAPL (A), mbajtësi i një SPL lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976 me privilegjet për TMG-të duhet të demonstrojnë një nivel adekuat të njohurive teorike për klasën e aeroplanit me piston me një-motor – me klasën-për uljen në tokë, në përputhje me pikën FCL.135.A (a) (2).

2. CPL

2.1 Aplikantët për lëshimin e një CPL-je që mbajnë një CPL për një kategori tjetër të avionëve marrin instruksione që lidhen me njohuritë teorike në një ATO në një kurs të miratuar duke u mbështetur në dallimet e identifikuara ndërmjet planit mësimor të CPL-së për kategori të ndryshme avionësh.
2.2 Aplikuesit kalojnë provimet e njohurive teorike siç përcaktohen në këtë Aneks (Pjesa FCL) për subjektet e mëposhtme në kategorinë e përshtatshme të avionëve:
021 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: struktura e avionit dhe sistemet, sistemi elektrik, grupi i motorit dhe pajisjet e emergjencës;
022 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: përdorimi i instrumenteve;
032/034 — Aeroplanët ose helikopterët e performancës, sipas rastit;
070 — Procedurat operacionale; dhe
080 — Parimet e fluturimit;
2.3 Aplikantët për lëshimin e një CPL-je pasi kanë kaluar provimet përkatëse të njohurive teorike për një IR në të njëjtën kategori të avionëve kreditohen sipas kërkesave të njohurive teorike në

performancën njerëzore dhe meteorologjinë, përveç nëse ata kanë përfunduar kursin e trajnimit IR në përputhje me shtojcën 6, Seksioni Aa, në këtë Aneks (Pjesa-FCL).
2.4 Aplikantët për një CPL që kanë kaluar provimet përkatëse të njohurive teorike për IR ose EIR në të njëjtën kategori të avionëve janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në subjektin e komunikimit.

3. ATPL

3.1 Aplikantët për lëshimin e një ATPL-je që mbajnë një ATPL për një kategori tjetër të avionëve marrin instruksione që lidhen me njohuritë teorike në një ATO në një kurs të miratuar duke u mbështetur në dallimet e identifikuara ndërmjet planit mësimor të ATPL-së për kategori të ndryshme avionësh.
3.2 Aplikuesit kalojnë provimet e njohurive teorike siç përcaktohen në këtë Aneks (Pjesa FCL) për subjektet e mëposhtme në kategorinë e përshtatshme të avionëve:
021 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: struktura e avionit dhe sistemet, sistemi elektrik, grupi i motorit dhe pajisjet e emergjencës;
022 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: përdorimi i instrumenteve;
032/034 — Aeroplanët ose helikopterët e performancës, sipas rastit;
070 — Procedurat operacionale; dhe
080 — Parimet e fluturimit;
3.3 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(A) që kanë kaluar provimin përkatës teorik për një CPL(A) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndën e "komunikimit".
3.4 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(H) që kanë kaluar provimet përkatëse teorike për një CPL(H) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në subjektet e mëposhtme:
— ligji i ajrit;
— parimet e fluturimit (helikopter); dhe
— komunikimet.
3.5 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(A) që kanë kaluar provimin përkatës teorik për një IR(A) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndën e komunikimit.
3.6 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(H) me një IR(H) që kanë kaluar provimet përkatëse teorike për një CPL(H) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndët e mëposhtme:
— parimet e fluturimit (helikopter); dhe
— komunikimet.

4. IR

4.1 Aplikantët për një IR, ose për një BIR, të cilët kanë kaluar provimet përkatëse teorike për një CPL në të njëjtën kategori avioni, do të kreditohen në drejtim të kërkesave të njohurive teorike në lëndët vijuese:

- Performanca njerëzore,

- Meteorologjia,

- Komunikimi.
4.2 Aplikantët për lëshimin e një IR(H) që kanë kaluar provimet përkatëse teorike për një ATPL(H) VFR u kërkohet që të kalojnë lëndët e mëposhtme të provimit:
— ligji i ajrit;

— planifikimi i fluturimit dhe monitorimi i fluturimit; dhe
— lundrimi me radio;

Shtojca 2
Shkalla e Vlerësimit të aftësisë se Gjuhes- Niveli operacional i zgjeruar dhe Ekspert

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Te kuptuarit	Bashkëveprimi
Ekspert Niveli 6	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, megjithëse mundësisht i influencuar nga gjuha e parë ose varianti rajonal, të mos ndikojë asnjëherë në lehtësinë e të kuptuarit	Të dyja strukturat gramatikore, si ajo themelore dhe komplekse si dhe modelet e fjalisë janë vazhdimisht të kontrolluara mirë.	Gama e Fjalorit dhe saktësia janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në një larmi të gjerë temash të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me nuanca dhe i ndjeshëm për të regjistruar.	Është në gjendje për të folur gjerë e gjatë me një, rrjedhën të natyrshme e pa sforco. Ndryshon rrjedhën e fjalisë për efekt stilistik, p.sh. për të vënë theksin në një pikë. Përdor shenjat e duhura të ligjëratës dhe Lidhëzat në mënyrë spontane.	Te Kuptuarit është vazhdimisht i saktë në pothuajse të gjitha kontekstet dhe përfshin të kuptuarit e hollësive gjuhësore dhe kulturore.	Bashkëvepron me lehtësi në pothuajse të gjitha situatat. Është i ndjeshëm ndaj sinjaleve verbale dhe joverbale, dhe reagon ndaj tyre në mënyrën e duhur.
I Zgjeruar Niveli 5	Shqiptimi, theksi, ritmi, intonacioni, edhe pse i ndikuar nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, rrallë ndërhyjnë në lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat themelore gramatikore dhe fjalitë janë vazhdimisht të kontrolluar mirë. Strukturat komplekse janë në tentative, por me gabime të cilat ndonjëherë ndërhyjnë në kuptimin.	Gama e fjalorit të përgjithshëm dhe saktësia janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën. parafrazat në mënyrë të vazhdueshme dhe me	I aftë për të folur gjerë e gjatë me lehtësi relative mbi tema të njohura, por nuk mund të ndryshojnë rrjedhën e të folurit si një mjet stilistik. Mund të bëjë përdorimin e shenjave të duhura të ligjëratës apo të lidhëzave.	Kuptimi është i saktë në tema të përgjithshme konkrete dhe të lidhura me punën dhe kryesisht i saktë kur folësi ndeshet me një komplikim gjuhësor apo i situatës një ndryshim i papritur i ngjarjeve. Është në	Përgjigjet janë të menjëhershme, të përshtatshme, dhe informative. Menaxhon marrëdhëniet folës / dëgjues në mënyrë efektive.

			sukses. Fjalori është ndonjëherë idiomatik.		gjendje të kuptojë një sere të variantesh të folurit (dialekt dhe / ose aksent) ose incizimet.	
Operacional Niveli 4	Shqiptimi, theksi, ritmi, dhe intonacioni janë të ndikuar nga gjuha e parë ose variant rajonal, por vetëm ndonjëherë ndërhyjnë me lehtësinë e të kuptuarit**.**	Strukturat themelore gramatikore dhe modelet e fjalisë janë përdorur në mënyrë kreative dhe zakonisht janë të kontrolluara mirë. Gabimet mund të ndodhin, sidomos në rrethana të pazakonta apo të papritura, por rrallë ndërhyjnë me kuptimin.	Gama e Fjalorit të Përgjithshëm dhe saktësia janë zakonisht të mjaftueshëm për të komunikuar në mënyrë efektive në lidhje me temat e zakonshme konkrete dhe ato në lidhje me punën. Shpesh mund të parafrazojë me sukses kur mungon fjalori veçanërisht në rrethana të pazakonta apo të papritura.	Përgatitja, shtrirja e gjuhës me një ritëm të përshtatshëm. Mund të ketë raste të humbjes së rrjedhshmërisë në kalimin nga fjalitë shabllone dhe të përsëritura në bashkëveprimin spontan, por kjo nuk i pengon komunikimin efektiv. Mund të kenë përdorim të kufizuar të shenjave të ligjëratës dhe lidhëzave. Mbushjet nuk janë të shkëputura.	Te kuptuarit është më së shumti i saktë në, temat e zakonshme, konkrete dhe ato të lidhura me punën kur theksi ose aksenti i përdorur është mjaft i kuptueshëm për një komunitet ndër kombëtare të përdoruesve. Kur folësi ballafaqohet me një komplikim të situatës apo gjuhësor, ose një kthesë të papritur të ngjarjeve, të kuptuarit mund të jetë i ngadalshëm	Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme, dhe informative. Fillon dhe mban shkëmbime të bisedës madje edhe kur ka të bëjë me një kthesë të papritur të ngjarjeve. Përballet në mënyrë adekuate me keqkuptimet e dukshme duke kontrolluar, konfirmuar, apo sqaruar.

					ose kërkojnë strategji sqaruese.	

Shënim. Teksti fillestar i aneksit 2 është transferuar në AMC, shih gjithashtu shënimin shpjegues.

Shtojca 3
Kurset e trajnimit për lëshimin e një CPL dhe një ATPL

1. Kjo shtojcë përshkruan kërkesat për tipa të ndryshëm të kurseve të trajnimit për lëshimin e CPL dhe një ATPL, me dhe pa një IR.

2. Një aplikant që dëshiron të transferohet në një ATO tjetër, gjatë një kursi trajnimi duhet të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për një vlerësim formal të orëve të mëtejshme të trajnimit të kërkuar.

A. ATP Kurs i integruar - Aeroplanët

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar të ATP(A) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të kërkuara për t'i aftësuar ata që të operojnë si pilot të dytë në aeroplanë më shumë motorë dhe në operime më shumë pilotë në transportin ajror tregtar dhe për të marrë CPL(A)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar ATP(A) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç është përcaktuar nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si një anëtar fillestar ose si një mbajtës i PPL(A) apo si një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin e I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një fillestari për PPL(A) ose PPL(H), ai do të kreditohet 50% të orëve të fluturimit para kursit, deri me maksimumin 40 orë të eksperiencës fluturuese, ose 45 orë nëse kanë marrë një kategorizim të

natës për aeroplanë, prej të cilave 20 orë mund të llogariten kundrejt kërkesave për kohën e instruksioneve të fluturimit dyshe.

4. Kursi përfshin:

a) instruksione teorike të njohurive në nivelin e njohurive ATPL (A);

b) trajnim vizual dhe me instrumente për fluturim;

c) trajnim në MCC për operimin e avionëve me më shumë pilotë; dhe

d) UPRT në përputhje me FCL.745.A përveç nëse aplikantët kanë përfunduar tashmë këtë kurs trajnimi përpara fillimit të kursit të integruar ATP;

5. Aplikantët që nuk arrijnë ose nuk janë në gjendje të përfundojnë të gjithë kursin ATP (A) mund të aplikojnë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për provimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse plotësohen kërkesat e aplikueshme.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike ATP(A) do të përfshijë së paku 750 orë të instruktimeve.

7.1 Kursi MCC duhet të përfshijë së paku 25 orë të instruktimeve të njohurive teorike dhe ushtrime.

7.2 Instruksionet e njohurive teorike në UPRT kryhen në përputhje me pikën FCL.745.A.

PROVIMET E NJOHURIVE TEORIKE

8. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm për privilegjet që i sigurohen një mbajtësit të një ATPL(A).

TRAJNIMI NË FLUTURIM

9. Trajnimi në fluturim, duke mos përfshirë trajnimin për kategorizimin e tipit, përfshin gjithsej të paktën 195 orë, duke përfshirë të gjitha testet e progresit, nga të cilat deri në 55 orë të të gjithë kursit mund të jenë orët me instrumente në tokë. Brenda totalit prej 195 orëve, aplikantët duhet të plotësojnë së paku:

a) 95 orë të udhëzimeve të dyfishta, prej të cilave deri në 55 orë mund të jenë kohë me instrumente në tokë;

b) 70 orë si PIC, nga të cilat deri në 55 orë mund të jenë SPIC. Koha e fluturimit instrumental si SPIC do të llogaritet vetëm si koha e fluturimit PIC deri në maksimum 20 orë.

c) 50 orë fluturimi përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim VFR në të gjithë vendin prej së paku 540 km (300 NM), në kursin e të cilave bëhen 2 ulje të plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes; dhe

d) 5 orë kohë fluturimi kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe, që përfshijnë së paku:

1) 1 orë lundrim përtej vendit;

2) pesë ngritje të realizuara vetëm; dhe

3) pesë ulje me ndalim të plotë të realizuara vetëm;

e) Instruksionet e fluturimit UPRT në përputhje me FCL.745.A;

f)115 orë me instrumente duke përfshirë, të paktën:

1) 20 orë si SPIC;

2) 15 orë MCC, për të cilin mund të përdorët një FFS ose një FNPT II;

3) 50 orë me instruksione për fluturimin me instrumente, nga të cilat deri në:

(i) 25 orë mund të jenë kohë me instrumente në tokë në një FNPT I; ose

(ii) 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT II FTD 2 ose FFS, prej të cilave deri në 10 orë mund të zhvillohen në një FNPT I.

Aplikantët që mbajnë një BIR ose një certifikatë të përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik do të kreditohen deri në 10 orë drejt kohës së kërkuar të instruksionit instrumental. Orët e bëra në BITD nuk do të kreditohen.; dhe

g) 5 orë në aeroplan i cili:

1) është i certifikuar për të mbajtur të paktën 4 persona; dhe

2) ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme;

TESTI I AFTËSISË

10. Me përfundimin e instruksioneve përkatëse të fluturimit, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë së CPL(A), në aeroplan me një motor, ose shumë motorë dhe një test të aftësisë IR në aeroplanë më shumë motorë.

B. Kursi modular ATP- Aeroplanët

1. Aplikantët për një ATPL(A) që kryejnë instruksionet e njohurive teorike të tyre në një kurs modular duhet të:

a) mbajnë e paktën një PPL(A) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos; dhe

kryejnë së paku orët e mëposhtme të instruksioneve të njohurive teorike.

1) për aplikantët që mbajnë një PPL(A) 650 orë;

2) për aplikantët që mbajnë një CPL (A), 400 orë;

3) për aplikantët që mbajnë një IR(A), 500 orë;

4) për aplikantët që mbajnë një CPL(A) dhe një IR(A), 250 orë.

Instruksionet e njohurive teorike do të kryhen para se të merret testi i aftësisë për ATPL(A).

C. Kursi integral për CPL/IR- Aeroplanët

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit integral për CPL(A) dhe IR(A) është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësisë së nevojshme për të operuar në aeroplanë me një motor ose më shumë motor me një pilot në transportin tregtar ajror për të fituar CPL(A)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs integral CPL/(A)IR do të kryejë të gjitha fazat instruktionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç përcaktohet nga Organizata e Trajnimit.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim si fillestar ose si një mbajtës i PPL(A) ose PPL(H) lëshuar në përputhje me Aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rast të PPL(A), PPL(H) 50% e orëve të fluturimit para kursit do të akreditohen, deri në një maksimum të 40% orëve të eksperiencës së fluturimit ose 45 orë nëse ka marrë një kategorizim nate për aeroplanë, prej të cilave deri 20 orë mund të llogariten përmes kërkesës për kohën e fluturimit instruksionale dyshe.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL(A) dhe IR; dhe

b) trajnimn e fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL/IR(A) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë

për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL (A) / IR duhet të ketë të paktën 500 orë mësimi.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshme për privilegjet e dhëna për mbajtësin e një CPL(A) dhe një IR.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim që nuk përfshin trajnimin për kategorizimin e tipit, duhet të përfshijë një total prej së paku 180 orësh, në mënyrë që të përfshijë të gjitha testet e progresit, prej të cilave deri 40 orë për kursin e plotë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda totalit të 180 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 80 orë të instruktimeve dyshe, prej të cilave deri 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë.

b) 70 orë si PIC, nga të cilat deri në 55 orë mund të jenë SPIC. Koha e fluturimit instrumental si SPIC do të llogaritet vetëm si koha e fluturimit PIC deri në maksimum 20 orë.

c) 50 orë të fluturimit si PIC, duke përfshirë një fluturim VFR përtej vendit me të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilave do të bëhen 2 ulje të plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë kohë fluturimi do të kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe, që do të përfshijnë së paku 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje vetëm dhe 5 ulje të plota; dhe

e) 100 orë të kohës instrumentale që përfshin së paku:

l) 20 orë si SPIC; dhe

2) 50 orë të instruksioneve të fluturimit instrumental prej të cilave deri;

(i) 25 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I; ose

(ii) 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT II FTD 2 ose FFS, prej të cilave deri më 10 orë mund të zhvillohen në një FNPT I.

Aplikantët që mbajnë një BIR ose një certifikatë të përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Instrumental bazik do të kreditohen deri në 10 orë drejt kohës së kërkuar të instruksionit instrumental. Orët e bëra në BITD nuk do të kreditohen; dhe.

f) 5 orë do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e të paktën 4 personave që ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

TESTI I AFTËSISË

9. Pas kryerjes së trajnimit të duhur fluturues aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(A) dhe testin e aftësisë IR në një aeroplan më shumë motorë ose në një aeroplan me një motor.

D. Kursi i integruar CPL- Aeroplanët

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit CPL(A) është të trajnojë pilot në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e CPL(A).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(A) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim si fillestar ose si një mbajtës i PPL(A) ose PPL(H) lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e PPL(A), PPL(H) do të kreditohen 50% e orëve të fluturimit para kursit, deri në një maksimum të 40% orëve të eksperiencës së fluturimit ose 45 orë nëse ka marrë një kategorizim nate për aeroplanë, prej të cilave deri 20 orë mund të llogariten përkundrejt kërkesës për kohën e fluturimit instruksionale dyshe.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione për njohuritë teorike në nivelin e njohurive të CPL(A); dhe

b) trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL(A) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(A) duhet të përfshijë së paku 350 orë të instruksioneve.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të CPL(A).

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim që nuk përfshin trajnimin për kategorizimin e tipit do të përfshijë një total prej të paktën 150 orësh, në mënyrë që të përfshijë të gjithë testet e progresit, prej të cilave gjer 5 orë për kursin e plotë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda totalit të 150 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 80 orë të instruktimeve dyshe, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë.

b) 70 orë si PIC, nga të cilat deri në 55 orë mund të jenë po aq SPIC.

c) 20 orë të fluturimit përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilave do të bëhen 2 ulje të plota në dy aerodrome të ndryshëm nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë kohë fluturimi do të kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe, që do të përfshijnë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje solo të plota dhe 5 ulje solo të plota;

(e) 10 orë instruksione për fluturimin e instrumental, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, FTD 2, FNPT II ose FFS. Aplikantët që mbajnë një BIR ose një certifikatë të përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik do të kreditohen deri në 10 orë në kohën e kërkuar të instruksioneve instrumentale. Orët e bëra në BITD nuk do të kreditohen;

f) 5 orë do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e së paku 4 personave që ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

TESTI I AFTËSISË

9. Pas kryerjes së trajnimit të duhur fluturues aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(A) në një aeroplan më shumë motor ose në një aeroplanë me një motor.

E. Kursi modular për CPL- Aeroplanët

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit modular të CPL(A) është të trajnojë mbajtësit e PPL(A) në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(A).

2. Para se të hyjë në një kurs modular CPL(A) një aplikant duhet të mbajë një PPL(A) të lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos.

3. Para se të hyjë në trajnimin fluturues aplikanti duhet të:

(a) ketë kryer 150 orë kohë fluturimi; përfshirë 50 orë si PIC në aeroplanë nga të cilët 10 orë do të jenë përtej vendit *(Cross-country).*

Me përjashtim të kërkesës prej 50 orësh si PIC në aeroplan, orë si PIC në kategoritë e tjera të avionëve mund të përbëjnë 150 orë kohë fluturimi të aeroplanit në secilën nga rastet e mëposhtme:

(1) 20 orë në helikopterë, nëse aplikantët mbajnë një PPL (H);

(2) 50 orë në helikopterë, nëse aplikantët mbajnë një CPL (H);

(3) 10 orë në TMG ose planera;

(4) 20 orë në fluturime, nëse aplikantët mbajnë një PPL (As);

(5) 50 orë në airshipe, nëse aplikantët mbajnë një CPL (As).

b) ketë përmbushur parakushtet për lëshimin e kategorizimit të tipit ose klasit për aeroplanë me shumë motor në përputhje me nënpjesën H, nëse në testin e aftësisë do të përdoren aeroplanë me shumë motorë.

4. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular CPL(A) duhet të kryejë të gjitha fazat instruktionale në një kurs të vazhdueshëm siç vendoset nga ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund të jepen në një ATO e cila zhvillon vetëm instruksione të njohurive teorike.

5. Kursi do të përfshijë:

a) Instruksione të njohurive teorike në nivelin e njohurive të CPL(A); dhe

b)Trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(A) duhet të përfshijë të paktën 250 orë të instruksioneve.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna të mbajtësit të një CPL(A)

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Aplikantëve pa një IR do t'i jepen të paktën 25 orë të instruksioneve dyshe, duke përfshirë 10 orë të instruksioneve instrumentale prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumenatale në tokë në një BITD, një FNPT I ose II, një FTD 2 ose një FFS.

9. Aplikantët që mbajnë një IR (A) të vlefshme do të kreditohen kundrejt kohës së instruksionit instrumental dyshe Aplikantëve që kanë një IR (H) të vlefshme do tu kreditohen deri në 5 orë nga koha e instruksionit instrumental të dyfishtë, në këtë rast të paktën 5 orë kohë të instruksionit instrumental dyshe duhet të jepet në një aeroplan. Aplikantët që mbajnë një BIR ose një Certifikatë të Përfundimit të Kursit për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik do të kreditohen me deri në 10 orë kundrejt kohës së kërkuar të instruksionit instrumenatal.

10. a) Aplikantit me një IR të vlefshme do t'i jepen të paktën 15 orë instruksione fluturimi vizuale dyshe.

b) Aplikantëve pa një kategorizim nate për aeroplanë do t'i jepen shtesë të paktën 5 orë instruksione fluturimi natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe, që do të përfshijnë 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje të plota si drejtues solo si dhe 5 ulje të plota solo.

11. Të paktën 5 orë të instruksioneve të fluturimit do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e së paku 4 personave që ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

EKSPERIENCA

12. Aplikanti për një CPL(A) duhet të kryejë të paktën 200 orë kohë fluturimi, duke përfshirë të paktën:

a) 100 orë si PIC prej të cilave 20 orë të fluturimit përtej vendit si PIC që do të përfshijnë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 540 km (300 NM) në kursin e së cilës do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

b) 5 orë kohë fluturimi do të kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe, që do të përfshijnë së paku 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje vetëm dhe 5 ulje të plota; dhe

(c) 10 orë instruksione për fluturimin instrumental, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, ose FNPT II ose FFS. Aplikantët që mbajnë një BIR ose një certifikatë të përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik do të kreditohen deri në 10 orë në kohën e kërkuar të instruksionit instrumental. Orët e bëra në BITD nuk do të kreditohen;

d) 6 orë të kohës së fluturimit do të kryhen në aeroplanë me shumë motorë, nëse një avion me shumë motorë do të përdorët për testin e aftësisë;

e) Orët si PIC në kategoritë e tjera të avionit mund të llogariten përkundrejt 200 orëve të kohës së fluturimit, në rastet e mëposhtme:

(i) 30 orë në helikopter, nëse aplikantët mbajnë një PPL(H); ose

(ii) 100 orë në helikopter, nëse aplikanti mban një CPL(H); ose

(iii) 30 orë në TMG ose planer; ose

(iv) 30 orë në airship, nëse aplikantët mbajnë një PPL(As); ose

(v) 60 orë në aishipe, nëse aplikanti mban një CPL(As).

TESTI I AFTËSISË

13. Pas kryerjes së trajnimit të duhur në fluturim dhe me kërkesat e duhura të eksperiencës, aplikanti do të ndërmarrë testin e aftësisë CPL(A) në një aeroplan më shumë motor, ose në një aeroplan me një motor.

F. Kursi i integruar ATP/IR - Helikopterët
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar ATPL(H)/IR është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësive të nevojshme për t'i aftësuar ata që të operojnë si bashkëpilotë në helikopterë me shumë motorë, shumë pilotë në transportin ajror tregtar për të fituar CPL(H)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs integral ATP(H)/IR duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar ose si mbajtës i PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e pilotit PPL(H), 50% e eksperiencës përkatëse do të kreditohet me një maksimum të:

a) 40 orë, prej të cilave 20 orë mund të jenë instruksione dyshe ;

b) 50 orë, prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyshe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionet e njohurive teorike për nivelin e njohurive ATP(H) dhe IR;

b) trajnimin i fluturimit instrumental dhe vizual; dhe

c) trajnimin në MCC për operimin e helikopterëve me shumë pilotë.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë ATP(A)/IR mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike ATP(H) duhet të përfshijë të paktën 750 orë të instruksioneve.

7. Kursi MCC duhet të përfshijë të paktën 25 orë të instruksioneve të ushtrimeve të njohurive teorike.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

8. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të duhur të njohurive në lidhje me privilegjet e dhëna, mbajtësit të ATP(H) dhe një IR.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

9. Trajnimi në fluturim duhet të përfshijë një total me të paktën 195 orë, në mënyrë që të përfshijë të gjitha testet e progresit. Brenda një totali të 195 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 140 orë të instruksioneve dyshe, prej të cilave:

(1) 75 orë të instruksioneve vizuale mund të përfshijnë:

(i) 30 orë në FFS helikopteri, niveli C/D; ose

(ii) 25 orë në një FTD 2,3 ose

(iii) 20 orë në një FNPT II/III helikopteri; ose

(iv) 20 orë në një aeroplan ose TMG;

(2) 50 orë instruksione instrumentale mund të përfshijnë:

(i) deri në 20 orë në FFS helikopteri ose FTD 2,3 ose FNPT II/III; ose

(ii) të paktën 10 orë në FNPT 1 helikopteri ose aeroplani;

(3) 15 orë MCC për të cilat mund të përdorët një FFS helikopteri ose FTD 2,3(MCC) helikopteri ose FNPT II/III.

Nëse helikopteri që përdorët për trajnimin në fluturim është i ndryshëm nga FFS helikopteri që përdorët për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në këtë rast për FNPT II/III helikopteri.

(b)55 orë si PIC prej të cilave 40 orë mund të jenë si SPIC. Duhet të bëhen të paktën 14 orë solo ditën dhe 1 orë solo natën.

(c)50 orë fluturimi përtej vendit, duke përfshirë së paku 10 orë të fluturimit përtej vendit si SPIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR prej të paktën 185 km (100 NM) në kursin e të cilave do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë kohë fluturimi në helikopterë duhet të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe duke përfshirë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro natën, solo. Çdo xhiro do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

e) 50 orë të kohës instrumentale dyshe që përfshijnë:

(i) 10 orë kohë instruksionale bazike instrumentale; dhe

(ii) 40 orë trajnimi IR, që do të përfshijnë së paku 10 orë në helikopterë të certifikuar në IFR më shumë motor.

TESTE TË AFTËSISË

10. Me kryerjen e trajnimit në fluturimin përkatës, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H) në helikopter më shumë motor ose testin e aftësisë IR në një helikopter më shumë motorë të certifikuar në IFR dhe duhet të përmbushë kërkesat e trajnimit për MCC.

G. Kursi integral ATP – Helikopterët

TË PËRGJITHSHME.

1. Qëllimi i kursit të integruar ATP(H) është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësisë se nevojshme për t'i aftësuar ata që të operojnë si bashkëpilot në helikopterë me shumë motorë dhe me shumë pilotë, të kufizuar në privilegjet VFR në transportin ajror tregtar si dhe për të fituar CPL(H).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs integral ATP(H) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet të trajnohet ose si fillestar ose si mbajtës PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi PPL(H) 50% e eksperiencës përkatëse do të kreditohet deri në një maksimum prej:

a) 40 orësh prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyshe; ose

b) 50 orësh prej të cilave 25 orë mund të jenë instruksione dyshe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) Instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive ATPL(H);

b) Trajnim të fluturimit instrumental bazik dhe vizual; dhe

c) Trajnim në MCC për operimet në helikopterë më shumë pilot.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë ATP(H) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike ATP(H) do të përfshijë së paku 650 orë të instruksioneve.

7. Kursi MCC do të përfshijë së paku 20 orë të instruksioneve ushtrimore të njohurive teorike

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

8. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna, mbajtësit të ATPL(H).

TRAJNIMI NË FLUTURIM

9. Trajnimi në fluturim duhet të përfshijë një total me të paktën 150 orë, që të përfshijë të gjitha testet e progresit. Brenda një totali të 150 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 95 orë të instruksioneve dyshe prej të cilave:

(i) 75 orë instruksione vizuale mund të përfshijnë:

1. 30 orë në një FFS helikopteri niveli C/D; ose
2. 25 orë në FTD 2,3 helikopteri; ose
3. 20 orë në një FNPT II/III helikopteri; ose
4. 20 orë në një aeroplanë ose TMG

(ii) 10 orë instruksionale instrumentale bazë mund të përfshijnë 5 orë të paktën në FNPT I helikopter ose avion.

(iii) 10 orë MCC, për të cilën mund të përdoren një helikopter, FFS ose FTD 2,3 (MCC) i ose FNPT II, III (MCC) helikopteri.

Nëse helikopteri i përdorur për trajnimin në fluturim është i tipit të ndryshëm nga FFS i helikopterit i përdorur për trajnimin me pamje, maksimumi i kreditit do të kufizohet në rastin e FNPT II/III të helikopterit:

b) 55 orë si PIC prej të cilave 40 orë mund të jenë si SPIC. Duhet të bëhen të paktën 14 orë solo ditën dhe 1 orë solo natën.

c) 50 orë fluturimi përtej vendit, duke përfshirë të paktën 10 orë fluturimi përtej vendit si SPIC, si dhe duke përfshirë një fluturim VFR përtej vendit me të paktën 185 km(100NM) në kursin e të cilave do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë të kohës së fluturimit në helikopterë do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruktimeve dyshe duke përfshirë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. Çdo xhiro do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

TESTE TË AFTËSISË

10. Me kryerjen e trajnimit në fluturimin përkatës aplikanti duhet të ndërmarrë testin e aftësisë CPL(H) në një helikopter më shumë motorë dhe duhet të përmbushë kërkesat MCC.

H. Kursi modular ATP - Helikopterët

1. Aplikantët për një ATPL(H) që kryejnë instruksionet e njohurive teorike në një kurs modular do të mbajnë të paktën një PPL(H) dhe duhet të kryejnë të paktën orët e mëposhtme të instruksioneve brenda një periudhe prej 18 muajve.

a) për aplikantët që mbajnë një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I i Konventës së Çikagos; 550 orë

b) për aplikantët që mbajnë një CPL(H); 300 orë

2. Aplikantët për një ATPL(H)/IR që përfundojnë instruksionet e njohurive teorike të tyre në një kurs modular duhet të mbajnë të paktën PPL(H) dhe duhet të kryejnë të paktën orët e mëposhtme të instruksioneve:

a) për aplikantët që mbajnë një PPL(H): 650 orë;

b) për aplikantët që mbajnë një CPL(H): 400 orë;

c) për aplikantët që mbajnë një IR(H): 500 orë;

d) për aplikantët që mbajnë një CPL(H) dhe një IR(H): 250 orë.

I.Kursi integruar CPL/IR- Helikopterët

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(H)/IR është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për të operuar me helikopterë me shumë motorë dhe një pilot për të fituar CPL(H)/IR për helikopterë me shumë motorë.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(H)/IR duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar, ose si mbajtës i PPL(H) të lëshuar në përputhje me Aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(H), ai do të kreditohet me 50% e eksperiencës përkatëse në një maksimum prej:

a) 40 orësh, prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyshe; ose

b) 50 orë prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyshe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) Instruksionet e njohurive teorike për nivelin njohurive CPL(H) dhe IR, dhe kategorizimin fillestar të tipit të helikopterëve më shumë motorë;

b) Trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL (H)/IR mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(H)/IR duhet të përfshijë të paktën 500 orë të instruksioneve.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshme me privilegjet e dhëna, mbajtësit të një CPL(H) dhe një IR.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim duhet të përfshijë një total prej të paktën 180 orësh duke përfshirë të gjithë testet e progresit. Brenda 180 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 125 orë të instruksioneve dyshe, prej të cilave:

(i) 75 orë instruksione vizuale që mund të përfshijnë:

1. 30 orë në një helikopter FFS niveli C/D; ose

2. 25 orë në një helikopter FTD 2, 3; ose ;

3. 20 orë në një helikopter FNPT II/III; ose

4. 20 orë në një aeroplan ose TMG;

(ii) 50 orë instruksione instrumentale që mund të përfshijnë:

1) deri në 20 orë në një helikopter FFS ose FTD 2,3 ose FNPT II, III; ose

2) së paku 10 orë në helikopter FNPT I ose një aeroplan.

Nëse helikopteri i përdorur për trajnimin në fluturim është i tipit të ndryshëm nga FFS i përdorur për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në rastin e veçantë për FNPT II/III:

b) 55 orë si PIC prej të cilave 40 orë mund të jenë si SPIC, duhet të kryejë të paktën 14 orë solo ditën dhe një orë solo natën.

c) 10 orë fluturim dyfish përtej vendit:

d) 10 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 185 km(100 NM) në kursin e të cilit duhet të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes;

e) 5 orë të kohës së fluturimit në helikopterë duhet të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe përfshirë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. do xhiro duhet të përfshijë një ngritje dhe një ulje;

f) 50 orë të kohës instrumentale dyshe duke përfshirë

(i) 10 orë të kohës instruktionale instrumentale bazike; dhe

(ii) 40 orë trajnimi IR, që duhet të përfshijë të paktën 10 orë në helikopterë të certifikuar IFR më shumë motorë.

TESTE TË AFTËSISË

9. Pas përfundimit të trajnimit përkatës në fluturim, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H) në të dy helikopterët, një me shumë motorë ose në një me motor të vetëm dhe testin e aftësisë IR në një helikopter të certifikuar IFR me shumëmotorë.

J. Kursi i integruar CPL- Helikopterët
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(H) është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(H).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(H) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç përcaktohet nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar, ose si mbajtës i PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(H) 50% e eksperiencës përkatëse do të akreditohet me një maksimum prej:

a) 40 orësh, prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyshe;

b) 50 orësh prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyshe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurisë teorike për nivelin e njohurive CPL (H);

b) Trajnimin e fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL(H) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(H) duhet të përfshijë të paktën 350 orë të instruksioneve ose 200 orë nëse aplikanti është mbajtës i një PPL.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të një CPL(H).

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim duhet të përfshijë një total prej të paktën 135 orësh duke përfshirë të gjitha testet e progresit prej të cilave 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda 135 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 85 orë të instruksioneve dyshe, prej të cilave:

(i) deri në 75 orë mund të jenë instruksione vizuale që mund të përfshijnë:

1. 30 orë në një helikpoter FFS, niveli C/D; ose
2. 25 orë në një helikopter FTD 2, 3; ose
3. 20 orë në një helikopter FNPT II/III; ose
4. 20 orë në një aeroplan ose TMG;

(ii) deri në 10 orë instruksionale instrumentale mund të përfshijnë 5 orë në të paktën një FNPT I helikopteri ose aeroplani.

Nëse helikopteri i përdorur për trajnimin e fluturimit është i tipit të ndryshëm nga FFS i përdorur për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në rastin e caktuar në FNPT II/III:

b) 50 orë si PIC prej të cilave 35 orë mund të jenë si SPIC, duhet të bëhen të paktën 14 orë solo ditën dhe 1 orë solo natën;

c) 10 orë fluturim dyfish përtej vendit;

d) 10 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 185 km (100 NM) në kursin e të cilit do të bëhen ulje të plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodrome i nisjes;

e) 5 orë kohë fluturimi në helikopterë do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë instruksione dyshe përfshirë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 xhiro solo nate. Çdo xhiro duhet të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

f) 10 orë kohë instruksionesh dyshe instrumentale, duke përfshirë të paktën 5 orë në helikopter.

TESTE TË AFTËSISË

9. Me përfundimin e trajnimit në fluturimin përkatës, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H).

K. Kursi modular CPL- Helikopterët

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit modular CPL(H) është të trajnojë mbajtësit e PPL(H) në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(H).

2. Para se të hyjë në një kurs modular CPL(H) një aplikant duhet të mbajë një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos.

3. Para hyrjes në trajnimin fluturues aplikanti duhet të:

(a) ketë përfunduar 155 orë kohë fluturimi, përfshirë 50 orë si PIC në helikopterë nga të cilët 10 orë do të jenë përtej vendit *(cross-country).*

Me përjashtim të kërkesës prej 50 orësh si PIC në helikopterë, orë si PIC në kategoritë e tjera të avionëve mund të përbëjnë 155 orë kohën e fluturimit të helikopterit në ndonjë nga rastet e mëposhtme:

(1) 20 orë në aeroplan nëse aplikantët mbajnë një PPL (A);

(2) 50 orë në aeroplan nëse aplikantët mbajnë një CPL (A);

(3) 10 orë në TMG ose avionë lundrimi/planera;

(4) 20 orë në aeroplan nëse aplikantët mbajnë një PPL (As);

(5) 50 orë në aeroplan nëse aplikantët mbajnë një CPL (As);

b) ketë përmbushur kërkesat e FCL.725, dhe FCL.720. H nëse do të përdoret në testin e aftësisë një helikopter me shumë motorë.

4. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular CPL(H) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç përcaktohet nga një ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund të jepen në një ATO e cila zhvillon vetëm instruksione të njohurive teorike.

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) Instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (H);

b) Trajnim fluturues instrumental bazik dhe vizual;

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(H) duhet të përfshijë të paktën 250 orë instruksione

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të një CPL(H).

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Aplikantëve pa një IR do t'i jepen të paktën 30 orë instruksione fluturimi dyshe, prej të cilave:

a) 20 orë instruksione vizuale, që mund të përfshirjen 5 orë në një helikopter FFS ose FTD2,3 ose FNPT II, III dhe

b) 10 orë instruksione instrumentale që mund të përfshijnë 5 orë në të paktën një helikopter FTD 1 ose FNPT 1 ose aeroplan.

9. Aplikantët që mbajnë një IR(H) të vlefshme do të kreditohen plotësisht përkundrejt kohës së instruksioneve instrumentale dyshe. Aplikantët që mbajnë një IR(A) të vlefshme duhet të kryejnë të paktën 5 orë të kohës instruktionale instrumentale dyshe në një helikopter.

10. Aplikantëve pa një kategorizim nate për helikopter do t'i jepen shtesë së paku 5 orë instruksione fluturimi natën, që përfshijnë 3 orë instruksione dyshe me të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. Çdo xhiro do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

EKSPERIENCA

11. Aplikanti për një CPL(H) duhet të ketë kryer të paktën 185 orë kohë fluturimi, duke përfshirë 50 orë si PIC prej të cilave 10 orë fluturime përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 185 km (100 NM) në të cilin do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

Orët si pilot në komande të kategorive të tjera të avionit mund të llogariten përkundrejt 185 orëve të kohës të fluturimit, në rastet e mëposhtme:

a) 20 orë në aeroplanë, nëse aplikanti mban një PPL(A)

b) 50 orë në aeroplanë, nëse aplikanti mban një CPL(A); ose

c) 10 orë në TMG ose planerë; ose

d) 20 orë në airshipe, nëse aplikanti mban një PPL(As);ose

e) 50 orë në airship; nëse aplikanti mban një CPL(As)

TESTE TË AFTËSISË

12. Me kryerjen e trajnimit në fluturimin përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H)

L. Kursi i integruar CPL/IR- Airshipe
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(As)/IR është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme, për të operuar në airshp-e dhe në marrjen e CPL(As)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(As)/IR duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar ose si mbajtës i PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) do të kreditohet një maksimum prej:

a) 10 orë, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë instruksione dyshe;

b) 15 orë prej të cilave deri në 7 orë mund të jenë instruksione dyshe, nëse është marrë kategorizimi i natës për airshipe.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (As) dhe të IR dhe kategorizime të tipit fillestar për airship-e

b) trajnimin e fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL/IR(As) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(As)/IR duhet të përfshijë së paku 500 orë të instruksioneve

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna, mbajtësit të një CPL(As) dhe një IR.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim duhet të përfshijë një total prej të paktën 80 orësh duke përfshirë të gjithë testet e progresit. Brenda 80 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

(a) 60 orë të instruksioneve dyshe, prej të cilave:

(i) 30 orë mund të jenë instruksione vizuale që mund të përfshijnë:

(1) 12 orë në një airship FFS; ose

(2) 10 orë në një airship FTD i; ose

(3) 8 orë në një airship FNPT II/ III; ose

(4) 8 orë në një aeroplan, helikopter ose TMG;

(ii) 30 orë instruksione instrumentale që mund të përfshijnë:

1. deri në 12 orë në një FFS ose FTD ose FNPT II, III,ose

2. të paktën 6 orë në një airship FTD 1 ose FNPT 1 ose aeroplan.

Nëse airship-i i përdorur për trajnimin në fluturim është i tipit të ndryshëm nga FFS i përdorur për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në 8 orë.

b) 20 orë si PIC prej të cilave 5 orë mund të jenë si SPIC, ku të paktën do të kryejë 14 orë solo ditën dhe një orë solo natën.

c) 5 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 90 km (50 NM) në kursin e të cilit do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë të kohës së fluturimit në airship do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe përfshirë së paku 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë ngritje dhe ulje.

e) 30 orë të kohës instrumentale dyshe duke përfshirë:

(i) 10 orë të kohës instruksionale instrumentale bazike; dhe

(ii) 20 orë trajnimi IR, që do të përfshijë të paktën 10 orë në helikopterë të certifikuar IFR me shumë motorë.

TESTE TË AFTËSISË

9. Pas përfundimit të trajnimit në fluturimin përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(As) në airshipe më shumë motorë ose me një motor, si dhe testin e aftësisë IR në airship të certifikuar më shumë motor IFR.

M. Kursi i integruar CPL- Airshipet
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(As) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për të operuar në airship-e dhe marrjen e CPL(As).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(As) duhet të kryejë të gjitha fazat instruktionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar ose si mbajtës i PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) do të kreditohet një maksimum prej:

a) 10 orësh, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë instruksione dyshe;

b) 15 ore, prej të cilave deri në 7 orë mund të jenë instruksione dyshe, nëse është marrë kategorizimi i natës për airship.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (As); dhe

b) trajnim të fluturimit instrumental bazik dhe vizual;

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL(As) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(As) duhet të përfshijë së paku 350 orë të instruksioneve ose 200 orë nëse aplikanti është mbajtës i PPL.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshme me privilegjet e dhëna, mbajtësit të një CPL(As).

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim duhet të përfshijë një total prej të paktën 50 orësh, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda 50 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 30 orë të instruksioneve dyshe, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë;

b) 20 orë si PIC;

c) 5 orë të fluturimeve dyshe përtej vendit;

d) 5 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 90 km (50 NM) në kursin e të cilit do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes;

e) 5 orë të kohës së fluturimit në airship do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe, përfshirë e paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë ngritje dhe ulje;

f) 10 orë të kohës se instruksioneve dyshe instrumentale duke përfshirë të paktën 5 orë në një airship.

TESTE TË AFTËSISË

9. Pas kryerjes së trajnimit në fluturimin përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë për CPL(As).

N. Kursi modular CPL -Airshipet

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit modular CPL(As) është të trajnojë mbajtësit e PPL(As) në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(As)

2. Para hyrjes në kursin modular CPL(As) aplikanti duhet të:

a) mbajë një PPL(As) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos

b)ketë kryer 200 kohë fluturimi si pilot në airship-e, duke përfshirë 1000 orë si PIC prej të cilave 50 orë duhet të jenë përtej vendit.

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular CPL(As) duhet të kryejë të gjitha fazat instruktionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

Instruksionet e njohurive teorike mund të jepen në një ATO që zhvillon vetëm instruksione të njohurive teorike.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (As);dhe

b) trajnimin e fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

NJOHURITË TEORIKE

5. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(As) duhet të përfshijë të paktën 250 orë të instruksioneve.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

6. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të një CPL(As)

TRAJNIMI NË FLUTURIM

7. Aplikantëve pa një IR duhet t'i jepen të paktën 20 orë instruksione dyshe në fluturim prej të cilave:

10 orë instruksione vizuale, që mund të përfshijnë 5 orë në një FFS ose FTD 2,ose FNPT II, III airshipi;

10 orë instruksione instrumentale, që mund të përfshijnë 5 orë në së paku FTD 1 ose FNPT I airshipi ose aeroplani.

8. Aplikantët që mbajnë një IR(As) të vlefshme do të kreditohen plotësisht përkundrejt kohës së instruksioneve instrumentale. Aplikantët që mbajnë një IR të vlefshme në tjetër kategori avioni duhet të kryejnë të paktën 5 orë të instruksioneve instrumentale.

9. Aplikantëve pa një kategorizim nate për airship-e do t'i jepen shtesë së paku 5 orë të instruksioneve fluturuese natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyshe që përfshijnë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë një ulje dhe një ngritje.

EKSPERIENCA

10. Aplikanti për një CPL(As) duhet të ketë kryer të paktën 250 orë kohë fluturimi në airshipe, duke përfshirë 125 orë si PIC prej të cilave 50 orë fluturime përtej vendit si PIC, duke përfshirë

një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 90 km(50 NM) në kursin e të cilit do të bëhet një ulje e plotë në destinacionin e aerodromit.

Orët si pilot në komande të kategorive të tjera të avionit mund të llogariten përkundrejt 185 orëve të kohës së fluturimit, në rastet e mëposhtme:

a) 30 orë në aeroplanë ose helikopterë nëse aplikanti mban përkatësisht një PPL(A) ose PPL(H); ose

b) 60 orë në aeroplanë ose helikopterë, nëse aplikanti mban përkatësisht një CPL(A), ose CPL(H); ose

c) 10 orë në TMG ose planer; ose

d) 10 orë në balona.

TESTI I AFTËSISË

11. Pas kryerjes së trajnimit në fluturimin përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë për CPL(As).

SHTOJCA 4

Testi i aftësisë për lëshimin e një CPL

A.Të përgjithshme

1. Një aplikant për testin e aftësisë për CPL, duhet të marrë instruksione në të njëjtin tip dhe klase të avionit që do të përdoret në test.

2. Një aplikant duhet të kalojë të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë. Nëse në ndonjë njësi seksioni ka dështuar, ky seksion konsiderohet i dështuar. Dështimi në me tepër se një seksion kërkon që aplikanti të ndërmarrë testin e plotë përsëri. Një aplikant që dështon në një nga seksionet duhet të përsërisë seksionin ku ka dështuar. Dështimi në çdo seksion të ritestimit, duke përfshirë ato seksione ku ka kaluar në përpjekjen e mëparshme, kërkon që aplikanti të ndërmarrë testin e plotë përsëri. Të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë duhet të kryhen brenda 6 muajve. Dështimi për të arritur një kalim në të gjitha seksionet përkatëse të testit në dy përpjekje do të kërkojë trajnim të mëtejshëm.

3. Në çdo dështim në testin e mjeshtërisë kërkohet trajnim i mëtejshëm. Nuk ka kufi të numrit të testeve të aftësisë që mund të tentohen.

ZHVILLIMI I TESTIT

4. Nëse aplikanti zgjedh të ndërpresë për arsye të konsideruara nga Ekzaminuesi i Fluturimit (FE) si të papranueshme, aplikanti duhet të rimarrë testin e plotë përsëri. Nëse testi është ndërprerë për arsye të konsideruara si të pranueshme nga FE, vetëm ato seksione që s'janë kryer do të testohen në një fluturim tjetër.

5. Sipas opinionit të FE-së, çdo manovër ose procedurë e testit mund të përsëritet edhe një herë nga aplikanti. FE-ja mund të ndalojë testin në çdo fazë nëse e konsideron se demonstrimi i aftësisë fluturuese të aplikantit kërkon një ritestim të plotë.

6. Një aplikanti do t'i kërkohet ta ngase avionin nga një pozicion, ku mund të kryhet funksioni si PIC dhe kryerje e testit sikur asnjë anëtar ekuipazhit s'është i pranishëm. Përgjegjësia për fluturimin do të caktohet sipas rregulloreve kombëtare.

7. Një aplikant duhet t'i tregojë FE kontrollet dhe detyrat që ka kryer përfshirë identifikimin e objekteve radiofonike. Kontrollet duhet të kryhen në përputhje me cheklisten për avionin në të cilin bëhet testi. Gjatë përgatitjes para fluturimit për test, aplikanti kërkohet të përcaktojë parametrat e fuqisë dhe shpejtësisë. Të dhënat e performancës për ngritje, afrim dhe ulje duhet të përllogariten nga aplikanti në përputhje me manualet e operimit ose manualin e fluturimit për avionin e përdorur.

8. FE nuk duhet të marrë pjesë në operimin e avionit përveçse ku ndërhyrja është e nevojshme në interesin e sigurisë ose të shmangies se ndonjë vonesë të papranueshme për trafikun.

B. PËRMBAJTJA E TESTIT TË AFTËSISË PËR LËSHIMIN E CPL-AEROPLANËT

1. Aeroplanët e përdorur për testin e aftësisë duhet të përmbushin kërkesat për aeroplanët e trajnimit dhe duhet të jenë të certifikuar për mbajtjen e së paku katër personave, dhe të kenë helika me hapje të ndryshueshme dhe rrota të palosshme.

2. Rruga që do të fluturohet duhet të zgjidhet nga FE dhe detinacionet duhet të jenë aerodrome të kontrolluar. Aplikantët duhet të jenë të përgjegjshëm për planifikimin e fluturimit dhe duhet të sigurojnë se të gjitha pajisjet dhe dokumentacioni për ekzekutimin e fluturimit të jenë në bord. Kohëzgjatja e fluturimit duhet të jetë të paktën 90 minuta.

3. Aplikanti duhet të demonstrojë aftësitë duke:

a) operuar me aeroplanin brenda kufizimeve të tij;

b) kryer të gjitha manovrat me saktësi dhe butësi;

c) ushtruar një gjykim të mirë dhe mjeshtëri pilotimi;

d) aplikuar njohuri aeronautike; dhe

e) mbajtur kontrollin e aeroplanin në të gjithë kohën në mënyrë të tillë që rezultati i suksesshëm i një procedure ose manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TË FLUTURIMIT

4. Kufizimet e mëposhtme duhet të aplikohen, korrektohen për të lejuar në kushte turbulence cilësitë e trajtimit dhe performancës së aeroplanëve të përdorur.

Lartësia	
fluturimi normal	± 100 këmbë
me simulim të dështimit të motorit	± 150 këmbë
Gjurmim me ndihmën e radios	± 5 º
Drejtimi fluturim normal	±10º
me simulim të dështimit të motorit	±15º
Shpejtësia	

Ngritja dhe afrimi	±5 nyje
Të gjitha regjimet e tjera të fluturimit	±10 nyje

PËRMBAJTJA E TESTIT

5. Njësitë në seksionin 2(c) dhe (e)(iv) dhe të gjitha seksionet 5 dhe 6 mund të kryhen në një FNPT II ose në një FFS.
Përdorimi i checklistave të aeroplanëve, mjeshtëria e fluturimit, kontrolli i aeroplanëve nga referenca vizuale e jashtme, procedurat kundër akullit/shkrirjes dhe parimet e menaxhimit të rrezikut dhe gabimeve duhen aplikuar në të gjitha seksionet.

SEKSIONI 1

OPERIMET PARAFLUTURIMIT DHE NISJET

a) Para fluturimin, përfshirë:
Planifikimin e fluturimit, dokumentacionin, përcaktimin e masës dhe balancës, informacionin e motit, NOTAMS
b) Inspektimin në aeroplan dhe shërbimin
c) Lëvizjen në parkim dhe ngritjen
d) Konsideratat e performancës dhe adaptimi.
e) Skemat e Operimeve të trafikut dhe Aerodromeve
f) Procedurën e nisjes, konfigurimin e altimetri, shmangiet e përplasjes (vëzhgimi)
g) Përputhshmërinë në lidhjen me ATC, procedurat e R/T

SEKSIONI 2

PUNA AJRORE E PËRGJITHSHME

a) Kontrolli i aeroplanit nga referenca vizuale të jashtme, përfshirë vëzhgimin në vijë të drejtë dhe horizontal, në ngjitje, zbritje, lartësim dhe zbritje;
b) Fluturimi në shpejtësi të vogla kritike, njohja dhe rigjenerimi nga stollet fillestare dhe të plota;
c) Kthesat, përfshirë kthesat në konfiguracionin e uljes. Kthesat e pjerrëta 45º;
d) Fluturimi në shpejtësi të larta kritike, përfshi njohjen dhe rigjenerimin nga zhytjet spirale;
e) Fluturimi vetëm me referencë të instrumenteve, përfshirë:
i) fluturimin horizontal, konfigurimin e lundrimit, kontrollin e drejtimit, lartësisë dhe shpejtësisë;
ii) kthesat në ngjitje dhe zbritje me pjerrësi 10-30º;
iii) rigjenerimin nga lartësitë e pazakonta;
iv) panelin e kufizuar të instrumenteve;
f) Përputhshmëria në lidhjen me ATC-, procedurat e R/T.

SEKSIONI 3
PROCEDURAT E RRUGËS

a) Kontrolli i aeroplanit me referenca vizuale nga jashtë, përfshirë konfigurimin e shtrirjes dhe zgjatjes së lundrimit.

b) Orientimi, leximi i hartës.

c) Lartësia, shpejtësia, kontrolli i drejtimit, lartësimi, vëzhgimi.

d) Regjistrimi i altimetrit, përputhshmëria lidhjes me ATC, procedurat R/T.

e) Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, vlerësimi i gjurmimit të gabimeve dhe rivendosja e monitorimit korrekt.

f) Vëzhgimi i kushteve të motit, vlerësimi i rrymave, ndryshimi i planifikimit.

g) Monitorimi, pozicionimi (NDB ose VOR) identifikimi i faciliteteve (fluturim instrumental). Zbatimi i planit të ndryshuar në aerodromin alternativ (fluturim vizual).

SEKSIONI 4
PROCEDURAT E AFRIMIT DHE ULJES

a) Procedurat e mbërritjes, konfigurimi i altimetrit, kontrollet, monitorimi.

b) Përputhshmëria e lidhjes me ATC, procedurat R/T.

c) Veprimi rrotullues nga lartësitë e ulëta.

d) Ulja normale, ose ulja me ere tërthore (nëse ka kushte të përshtatshme).

e) Ulje e shkurtër fushore.

f) Afrimi dhe ulja me fuqi boshe (vetëm për një motor).

g) Ulje pa përdorimin e flapsave.

h) Veprimet pas fluturimit.

SEKSIONI 5
PROCEDURAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 4

a) Simulimi i dështimit të motorit pas ngritjes (në një lartësi të sigurt), pajisjet e zjarrit.

b) Mosfunksionimi i pajisjeve, përfshirë uljen alternative me rrota të nxjerra, dështimi i elektricitetit dhe frenave.

c) Ulje e sforcuar (simulim).

d) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.

e) Pyetjet verbale.

SEKSIONI 6
FLUTURIMI I SIMULUAR ASIMETRIK DHE NJËSITË PËRKATËSE TË KLASËS OSE TIPIT

Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5

a) Simulimi i dështimit të motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt në rastin kur kryhet në një FFS);

b) Afrimi asimetrik dhe rrethrrotullime;

c) Afrimi asimetrik dhe ulja e plotë;

d) Fikja e motorit dhe rindezja;

e) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T, mjeshtëria ajrore;

f) Siç përcaktohet nga FE-çdo njësi përkatëse e testit të aftësisë për kategorizimin e tipit ose

klasit te, aplikohet nëse përfshihen:

(i) sistemet e aeroplanit duke përfshirë trajtimin e autopilotit;

(ii) operimet e sistemit të presionizimit;

(iii) përdorimi i sistemit të shkrirjes së akullit dhe antiakullit;

g) Pyetjet verbale.

C. Përmbajtja e testit të aftësisë për lëshimin e CPL-Helikopterët

1) Helikopterët e përdorur për testin e aftësisë duhet të përmbushin kërkesat për helikopterët e trajnimit.

2) Zona dhe rruga ku do të fluturohet duhet të zgjidhet nga FE dhe e gjithë puna në nivel pezull dhe nivel të ulët duhet të jenë në një aerodrom të aprovuar. Rrugët e zgjedhura për seksionin 3 mund të mbarojnë në aerodromin e nisjes ose në një aerodrom tjetër dhe destinacioni do të bëhet në një aerodrom të kontrolluar. Testi i aftësisë mund të zhvillohet në 2 fluturime. Zgjatja e fluturimit do të jetë të paktën 90 minuta.

3) Aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për të:

a) operuar helikopterin brenda limiteve të tij;

b) kryer të gjitha manovrat me butësi dhe siguri;

c) ushtruar gjykim të mirë dhe mjeshtëri ajrore;

d) aplikuar njohurinë aeronautike; dhe

e) mbajtur kontrollin e helikopterit në të gjithë kohën në një mënyrë të tillë që rezultati i suksesshëm i një procedure ose manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TË FLUTURIMIT

4. Kufizimet e mëposhtme do të aplikohen, korrektohen për të lejuar në kushte turbulence cilësitë e trajtimit dhe performancës të aeroplanëve të përdorur.

	Lartësia
Fluturimi normal	± 100 këmbë
Me simulim të emergjencës së shkallës së lartë	± 150 këmbë
Gjurmim me ndihmën e radios Drejtimi	± 10º
Fluturim normal	±10º
Me simulim të emergjencës së shkallës së lartë	±15º
Shpejtësia	
Ngritja dhe afrimi për shumë motorë	±5nyje
Të gjitha regjimet e tjera të fluturimit	±10 nyje

Drejtimit në tokë

T.O pezull I.G.E ±3 këmbë

Ulja pa lëvizje zbrapsëse dhe anuese

PËRMBAJTJA E TESTIT

5. Njësitë në seksionin 4 mund të kryhen në një helikopter FNPT ose në një helikopter FFS. Përdorimi i checklistave të aeroplanëve, mjeshtëria e fluturimit, kontrolli i aeroplanëve nga referenca vizuale të jashtme, procedurat kundër akullit/shkrirjes, dhe parimet e menaxhimit të rrezikut dhe gabimeve të aplikuara në të gjitha seksionet.

SEKSIONI 1
KONTROLLET PARA/PAS FLUTURIMIT DHE PROCEDURAT

a)Njohuria për helikopterët (p.sh.: libri teknik, përcaktimi i masës dhe balancës, performanca), planifikimi i fluturimit, NOTAMS, moti.

b) Inspektimi/veprimet para fluturimit, instalimi i pjesëve dhe qëllimi.

c) Inspektimi në kabinën e pilotit procedura e fillimit.

d) Kontrolli i pajisjeve të komunikimit dhe lundrimit, selektimi dhe konfigurimi i frekuencës.

e) Procedura para ngritjes, procedura R/T, përputhshmëria në lidhjen me ATC.

f) Parkimi, fikja dhe procedura e pas fluturimit.

SEKSIONI 2
MANOVRAT NË QËNDRIMIN PEZULL, MANOVRIMI I AVANCUAR DHE ZONAT E KUFIZUARA

a) Ngritja dhe ulja (nisja dhe zbritja);

b) Lëvizja në parking, qëndrimi pezull parkimi;

c) Qëndrimi pezull me ere ballore/tërthore/bishti;

d) Qëndrim pezull në kthesa, 360º djathtas e majtas;

e) Manovrat e qëndrimit pezull përpara, anash e prapa;

f) Fikje simulative e motorit nga qëndrimi pezull;

g) Ndalim i menjëhershëm në drejtimin e erës;

h) Ulje dhe ngritje në terren të pjerrët/terren të papërgatitur;

i) Ngritje me maksimum të peshës ngritëse (profile të ndryshme);

j) Ngritje me erë dhe erë tërthore (në qoftë se mund të praktikohet);

k) Ngritje me maksimum të peshës ngritëse (reale ose të simuluar);

l) Afrime (profile të ndryshme);

m) Ngritje dhe ulje me fuqi të kufizuar;

n) Vetërrotullim (FE duhet të zgjedhë 2 artikuj nga niveli bazik, me shpejtësisë të vogël dhe kthesave 360º);

o) Ulje me vetërrotullim;

p) Praktike e uljes së detyruar me rikuperim të fuqisë motorike;

q) Kontrolle të fuqisë motorike, teknikat e njohjes se terrenit, teknikat e afrimit dhe nisjes.

SEKSIONI 3
PROCEDURAT E LUNDRIMIT NE-RRUGËKALIM

a) Lundrimi dhe orientimi në lartësi të ndryshme, leximi i hartës;

b) Kontrolli i lartësisë, shpejtësisë, drejtimit, mbikëqyrja e hapësirës ajrore dhe regjistrimi i altrimetrit;

c) Monitorimi i progresit të fluturimit, libri i fluturimit, përdorimi i karburantit, kohëzgjatja, ETA, vlerësimi i gabimit në korridorin e fluturimit dhe rivendosja e korridorit të saktë të fluturimit, monitorimi i instrumenteve;

d) Vëzhgimi i kushteve të motit, planifikimi i devijimit;

e) Ndjekja, vendndodhja (NDB dhe/ose VOR), identifikimi i shërbimeve;

f) Lidhja me ATC dhe vëzhgimi i rregullave etj.

SEKSIONI 4
PROCEDURAT E FLUTURIMIT DHE MANOVRAT DUKE IU REFERUAR VETËM INSTRUMENTEVE

a) Fluturimi horizontal, kontrolli i drejtimit, lartësisë dhe shpejtësisë;

b) Kthesat e shkallës 1 në drejtime të specifikuara, 180º deri 360º majtas dhe djathtas;

c) Ngjitja dhe zbritja, përfshirë kthesat të shkallës 1 në drejtime të caktuara;

d)Rikuperimi nga qëndrimet e pazakonta;

e) Kthesa me 30º kthim të rrafshit të planerimit deri në 90º majtas dhe djathtas.

SEKSIONI 5
PROCEDURAT ANORMALE DHE EMERGJENTE (TË SIMULUARA SIPAS RASTIT)

Vërejtje 1: Aty ku testi është zhvilluar në një helikopter më shumë motorë, do të futet në test një ushtrim simulues me motor të fikur, përfshirë këtu një afrim dhe ulje me një motor.

Vërejtje 2: FE do të zgjedhë 4 tema nga sa më poshtë:

a) Mosfunksionimi i motorit, përfshirë, prishjen e rregullatorit të shpejtësisë, të ngrirjes së motorit/karburatorit: sistemi i vajit, sipas rastit.

b) Mosfunksionimi i sistemit të karburantit.

c) Mosfunksionimi i sistemit elektrik.

d) Mosfunksionimi i sistemit hidraulik, përfshirë afrimin dhe uljen pa hidraulike, sipas rastit.

e) Mosfunksionimi i sistemit të rotorit kryesor dhe / ose anti-touque (FFS apo vetëm shtjellim)

f) Pajisjet e zjarrit, përfshirë kontrollin dhe fikjen e zjarrit, sipas rastit.

g) Procedura të tjera anormale dhe emergjente siç përshkruhen në manualin e caktuar të fluturimit, duke përfshirë për helikopterët më shumë motorë:

Fikje të simuluara të motorit në ngritje:

Ngritje e refuzuar ne, ose përpara TDP apo ulje e sforcuar e sigurt në ose përpara DPATO, menjëherë pas TDP apo DPATO

Ulje me simulim të motorëve të fikur:

Ulje apo rrethrrotullime që pasojnë një situate të fikjes së motorit përpara LDP ose DPBL,

situatat që pasojnë fikjen e motorit pas LDP, ose ulje e detyruar e sigurt pas DPBL

D. Përmbajtja e testit të aftësisë për lëshimin e CPL- Airshipet

1. Airship-et e përdorur për testin e aftësisë do të përmbushin kërkesat për trajnimin në airshipe

2. Zona dhe rruga ku do të fluturohet duhet të zgjidhet nga rrugët e përcaktuara për seksionin 3 të cilat mund të mbarojnë në aerodromin e nisjes ose në një aerodrom tjetër dhe destinacioni do të jetë një aerodrom i kontrolluar. Testi i aftësisë mund të zhvillohet në 2 fluturime. Zgjatja e fluturimit do të jetë së paku 60 minuta.

3. Aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për të:

a) operuar airshipin brenda limiteve të tij;

b) kryer të gjitha manovrat me butësi dhe siguri;

c) ushtruar gjykim të mirë dhe mjeshtëri ajrore;

d) aplikuar njohuritë aeronautike; dhe

e) mbajtur kontrollin e helikopterit në të gjithë kohën në një mënyrë të tillë që rezultati i suksesshëm i një procedure ose manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TË FLUTURIMIT

4. Kufizimet e mëposhtme duhet të aplikohen, korrektohen për të lejuar në kushte turbulence, cilësitë e manovrimeve dhe performancës së aeroplanëveve të përdorur.

Lartësia	
Fluturimi normal	± 100 këmbë
Me simulim të dështimit të motorit	± 150 këmbë
Gjurmim me ndihmën e radios	± 10º
Drejtimi	
Fluturim normal	±10º
Me simulim të emergjencës së shkallës së lartë	±15º

PËRMBAJTJA E TESTIT

5. Njësitë në seksionet 5 dhe 6 mund të kryhen në një airship FNPT ose në një airship FFS. Përdorimi i checklistave të aeroplanëve, mjeshtëria e fluturimit, kontrolli i aeroplanëve nga referenca vizuale e jashtme, procedurat kundër akullit/shkrirjes se akullit, dhe parimet menaxhimit të rrezikut dhe gabimeve aplikohen në të gjithë seksionet.

SEKSIONI 1
OPERIMET PARAFLUTURIMIT DHE NISJA

a) Parafluturimi përfshirë:

Dokumentacioni i planifikimit të fluturimit, përcaktimi i masës dhe balancës, njoftimi për motin, NOTAMS.

b) Inspektimet e Airshipit dhe shërbimet.

c) Procedura e lëshimit, manovrimi në tokë dhe ngritja.

d) Performanca, vlerësimet dhe përshtatjet.

e) Aerodromet dhe operimet e trafikut.

f) Procedura e nisjes, regjistrimi i altimetrit, shmangja e përplasjes (vëzhgim).

g) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.

SEKSIONI 2
PUNE AJRORE E PËRGJITHSHME

a) Kontrolli i airshipit nga referenca vizuale të jashtme, përfshirë pozicionin horizontal, ngjitjen, zbritjen, monitorimin
b) Fluturimi në lartësi të presionizuara
c) Kthesat
d) Zbritjet dhe ngjitjet e mprehta, kontrolli i drejtimit,
e) Fluturim vetëm me referenca instrumentale, përfshirë
(i) Fluturimin horizontal, kontrolli i drejtimit, lartësisë, shpejtësisë së ajrit.
(ii) Kthesat e ngjitjes dhe zbritjes.
(iii) Rikuperimi nga pozicione të pazakonta.
(iv) Panele instrumentesh të kufizuara.
f) Përputhshmëria me lidhjen me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 3
PROCEDURAT E LUNDRIMIT NË RRUGË

a) Kontrolli i airship me referenca vizuale të jashtme *by external vizual fligh*, marrja në konsideratë e rrugës/kohëzgjatjes.
b) Orientimi, leximi i hartës.
c) Lartësia, shpejtësia, drejtimi, kontrolli, vëzhgimi.
d) Regjistrimi i Altimetrit, përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.
e) Monitorimi i progresit të fluturimit, libri i fluturimit, përdorimi i karburantit, vlerësimi i gabimeve të korridorit të fluturimit dhe rivendosja e korridorit korrekt të fluturimit.
f) Vëzhgimi i kushteve të motit, vlerësimi i rrymave, planifikimi i devijimit.
g) Monitorimi, pozicionimi (NBD ose VOR), identifikimi i pajisjeve (fluturim instrumental), zbatimi i planit të devijimit në aerodromin alternativ (fluturim vizual).

SEKSIONI 4
PROCEDURAT E AFRIMIT DHE ULJES

a) procedurat e mbërritjes, regjistrimi i altimetrit, kontrollet, vëzhgimi.
b) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.
c) Veprimet rrotullues nga lartësi të ulëta.
d) Ulje normale.
e) Ulje me terren të shkurtër.
f) Afrime dhe ulje me fuqi boshe (vetëm një motorësh).
g) Ulje pa përdorim të flatrave.
h) Veprimet pas fluturimit.

SEKSIONI 5
PROCEDURAT ANORMALE DHE EMERGJENTE

Vërejtje ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 4.

a) Fikje e simuluar e motorit pas ngritjes (në lartësi të sigurt) procedura evakuimit nga zjarri
b) Mosfunksionimi i pajisjeve.
c) Ulje e detyruar (e simuluar).
d) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.
e) Pyetje verbale

SEKSIONI 6
TEMAT RELEVANTE TË KLASËS OSE TIPIT

a) Fikje e simuluar e motorit gjatë ngritjes (në lartësi të sigurt përveç rastit kur zhvillohet në FFS);
b) Afrimi dhe rrethrrotullimi në motor të fikur;
c) Afrimi dhe ulje me ndalim të plotë në motor të fikur;
d) Mosfunksionim në membranën e sistemit të presionit;
e) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T, mjeshtëria e pilotimit;
f) Sipas përcaktimit nga FE- do të përfshihet çdo temë lidhur me testin e aftësisë për kategorizimin e tipit apo klasës sipas;
(i) Sistemi i Airshipit;
(ii) Operimi i membranës së sistemit të presionit;
g) Pyetje verbale.

Shtojca 5
Kursi i trajnimit të integruar MPL

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar MPL është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për t'i aftësuar ata që të operojnë si bashkëpilot të aeroplanëve të transportit ajror me fuqi turbine me shumë motorë dhe shumë pilotë në kushte VFR dhe IFR për të fituar një MPL.
2. Vetëm një Organizatë Trajnimi e aprovuar 'ATO' që është pjesë e një operatori të transportit ajror tregtar të certifikuar në përputhje me pjesën-ORO ose që ka një marrëveshje specifike me një operator të tillë ka të drejtën të ofrojë një kurs trajnimi për MPL;
3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar MPL duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi te një ATO. Trajnimi duhet të jetë bazuar në kompetence dhe i zhvilluar tek një ambient operacional me multiekuipazh.
4. Vetëm aplikantët fillestar do të pranohen në kurs.
5. Kursi duhet të përfshijë:
a) instruksione të njohurive teorike në nivel të ATPL(A);
b) trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual;
c) trajnimin në MCC për operimin e aeroplanëve me shumë pilotë;
d) trajnimin e kategorizimit të tipit.
6. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë MPL mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë me privilegje më të ulëta dhe një IR, nëse përmbushën kërkesat e aplikueshme.

NJOHURITË TEORIKE

7. Kursi i miratuar i njohurive teorike MPL përfshin të paktën 750 orë instruksione për nivelin e njohurive të udhëzimeve ATPL(A), si edhe orët që kërkohen për:

a) Instruksionet e njohurive teorike për kategorizimin përkatës të tipit, në përputhje me nënpjesën H; dhe

b) Instruksionet e njohurive teorike UPRT në përputhje me FCL.745.A;

TRAJNIMI NË FLUTURIM

8. Trajnimi në fluturim përfshin një total prej të paktën 240 orë, të përbëra si orë PF dhe PM, në fluturim real dhe të simuluar, dhe mbulon katër fazat e mëposhtme të trajnimit:

a) Faza 1 — aftësitë themelore të fluturimit

Trajnim specifik bazë me një pilot të vetëm në një aeroplan

b) Faza 2 — bazë

Njohja me operimet më shumë pilotë dhe fluturim me instrumente

c) Faza 3 — e ndërmjetme

Aplikimi i operimeve më shumë pilot në aeroplanët me turbina më shumë motor të certifikuar si aeroplanë me performance të lartë në përputhje me shtojcën I (pjesa-21) të Urdhrit të Ministrit "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 europiane nr.748/2012.

d) Faza 4 — e avancuar

Trajnimi i kategorizimit të tipit në një ambient që lidhet me linjat ajrore.

Kërkesat MCC inkorporohen në fazat përkatëse më sipër.

Trajnimi në fluturimin asimetrik kryhet ose në aeroplan ose në një FFS;

8a. Eksperienca e fluturimit në fluturimin aktual përfshin:

a) të gjitha kërkesat e eksperiencës të nënpjesës H;

b) instruksionet e fluturimit UPRT në përputhje me FCL.745.A;

c) ushtrimet e aeroplanit UPRT lidhur me specifikat e tipit përkatës në përputhje me FCL.725.A (c);

d) fluturim gjatë natës;

e) fluturim vetëm me referencë të instrumenteve;

f) eksperienca që kërkohet për të arritur mjeshtërinë përkatëse në pilotim.

9. Secila fazë e trajnimit në planin mësimor të instruksioneve të fluturimit do të përbëhet nga instruksione të njohurive mbështetëse, si dhe në segmentet praktike të trajnimit.

10. Kursi i trajnimit duhet të përfshijë një proces të vazhdueshëm të vlerësimit të planit mësimor të trajnimit dhe një vlerësim të vazhdueshëm të nxënësve gjatë ndjekjes së planit mësimor. Vlerësimi duhet të sigurojë që:

a) kompetencat dhe vlerësimi përkatës të jenë të lidhura me detyrën e një bashkëpiloti në një aeroplan me multipilot; dhe

b) nxënësit të fitojnë kompetencat e nevojshme në mënyrë progresive dhe të kënaqshme.

11. Kursi i trajnimit duhet të përfshijë të paktën 12 ngritje dhe ulje për të garantuar kompetencën. Këto ngritje dhe ulje mund të reduktohen në të paktën gjashtë, me kusht që përpara kryerjes së trajnimit, ATO dhe operatori të garantojnë që:

a) ekziston një procedurë për të vlerësuar shkallën e kompetencës së kërkuar të pilotit student; dhe

b) ekziston një proces që garanton marrjen e masave korrigjuese nëse vlerësimi gjatë trajnimit tregon nevojën për të vepruar kështu.

Këto ulje dhe ngritje do të kryhen nën mbikëqyrjen e një instruktori në një aeroplan për të cilin

do të lëshohet kategorizimi i tipit;

NIVELI I VLERËSIMIT

12. Aplikuesi për MPL duhet të ketë demonstruar performancë në të gjitha 9 njësitë e kompetencave të specifikuara në paragrafin 13 më poshtë, në nj nivel të avancuar të kompetencës që kërkohet për të vepruar dhe bashkëvepruar si një bashkëpilot në një aeroplan me fuqi turbine me multipilot, nën kushtet vizuale dhe me instrumente. Vlerësimi duhet të konfirmojë se kontrolli i aeroplanit apo situatës është ruajtur gjatë gjithë kohës, për të siguruar rezultatin e suksesshëm të një procedure ose manovrimi. Aplikuesi duhet të demonstrojë vazhdimisht njohuritë, aftësitë dhe sjelljet e nevojshme për operimin e sigurt të tipit të aeroplanit të aplikueshëm, në përputhje me kriteret e performancës MPL.

NJËSITË E KOMPETENCAVE

13. Aplikuesi duhet të demonstrojë kompetence në 9 njësi të kompetencave në vijim:

1) të zbatojë parimet njerëzore të performancës, duke përfshirë edhe parimet e menaxhimit të kërcënimit dhe gabimit;
2) të kryejë operimet tokësore të aeroplanit;
3) të kryejë ngritjen;
4) të kryejë ngjitjen;
5) të kryejë lundrimin;
6) të kryejë zbritjen;
7) të kryejë afrimin;
8) të kryejë ulje; dhe
9) të kryejë operime të aeroplanit pas zbritjes dhe postfluturimit.

FLUTURIMI I SIMULUAR

14. Kërkesat minimale për FSTD:

a) Faza 1 – aftësi thelbësore fluturuese

Trajnimi - E dhe planifikimi i pjesës së detyrave të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil që kanë karakteristikat e mëposhtme:

- Të përfshijë pajisje përtej atyre që lidhen zakonisht me kompjuterë, të tilla si kopje funksionale të një marshi kuadrant, kontrollues me timon anësor, ose një tastiere FMS, dhe
- Të përfshijë aktivitetin psikomotorik me zbatimin e duhur të forcës dhe minutazhin e përgjigjeve reaguese.

b) Faza 2 - Bazike

Një FNPT II MCC që përfaqëson një aeroplan të përgjithshëm më shumë motorë me fuqi turbine.

c) Faza 3 –E ndërmjetme

Një FSTD që përfaqëson një aeroplan më shumë motorë me fuqi turbine, që kërkohet të operohet me një bashkëpilot dhe i kualifikuar për një standard ekuivalent të nivelit B, duke përfshirë gjithashtu:

-Një sistemi vizual të ditës / muzgut / natës me një fushëpamje vizuale minimale të vazhdueshme në të dyja anët e kabinës së pilotit që i ofron çdo piloti fushëpamje me 180° horizontale dhe 40° vertikale, dhe

- Simulim i mjedisit ATC.

d) Faza 4 –E avancuar

Një FFS e cila është plotësisht e barabartë me nivelin D ose nivelin C me një sistem vizual të zgjeruar të ditës, duke përfshirë simulimin e mjedisit ATC.

Shtojca 6

Kurset e trajnimit modular për IR

A. IR (A) –Kursi modular i trajnimit të fluturimit

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit të fluturimit modular IR(A) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësisë së nevojshëm për të operuar avionët sipas IFR dhe në IMC.

Kursi do të konsistojë në dy module, i cili mund të kryhet veçmas ose i kombinuar:

a) Moduli bazik i fluturimit me instrumente:

Përfshin 10 orë kohë instrumentale nën instruktim nga të cilat, deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një BITD, FNPT I ose II, ose një FFS. Pas përfundimit të modulit bazik të fluturimit instrumental, kandidatit duhet t'i lëshohet një certifikatë e përfundimit të kursit.

b) Moduli procedural i fluturimit instrumental:

Përfshin pjesën e mbetur të trajnimit mësimor për IR (A), 40 orë me një motor të vetëm ose 45 orë në multimotor kohë instrumentale e instruksionit si dhe kursin teorik të njohurive për IR (A).

2. Aplikantët për një kurs modular IR (A) duhet të jenë mbajtës të një PPL (A) ose një CPL (A). Aplikantët për Modulin Procedural të Fluturimit Instrumental, të cilët nuk mbajnë një CPL (A), duhet të jenë mbajtës të një BIR ose të një Certifikate të Përfundimit të Kursit të Modulit Bazik të Fluturimit Instrumental.

ATO duhet të sigurojë që aplikanti për një kurs IR (A) shumë-motorësh i cili nuk ka pasur një kategorizim të klasës apo tipit të aeroplanit me shumë-motorë të ketë marrë trajnimin për shumë-motorë të specifikuar në Nënpjesën H para se të fillojë kursin e trajnimit të fluturimeve për IR (A).

3. Një aplikanti që dëshiron të ndërmarrë modulin procedural të fluturimit instrumental në një kurs modular IR (A) do t'i kërkohet që të përfundojë të gjitha fazat mësimore në një kurs të vazhdueshëm të miratuar të trajnimit. Para fillimit të Modulit Procedural të Fluturimit Instrumental, ATO duhet të sigurojë kompetencat e aplikantit në aftësitë bazike të fluturimit instrumental. Trajnimi rifreskues, duhet të jepet ashtu siç kërkohet.

4. Kursi i mësimit teorik duhet të përfundojë brenda 18 muajve Moduli i Fluturimit procedural Instrumental dhe testi i aftësisë duhet të përfundojë brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit në provimet teorike.

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionin për njohuri teorike të nivelit të njohurive IR;

b) instruksionin e fluturimit instrumental.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i miratuar modular IR (A) duhet të përfshijë të paktën 150 orë instruksione të njohurive teorike.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

7. Një kurs për një motor të vetëm IR (A) duhet të ketë të paktën 50 orë kohë instrumentale sipas udhëzimeve të cilat deri në 20 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, ose deri në 35 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orë kohë instrumentale në tokë të FNPT II ose një FFS, mund të kryhet në një FNPT I.

8. Një kurs për multimotor IR (A) do të përfshijë të paktën 55 orë kohë instrumentale nën instruksion, nga të cilat deri në 25 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, ose deri në 40 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orë kohë instrumentale në tokë të FNPT II ose një FFS, mund të kryhet në një FNPT I. Instruksionet e mbetura të fluturimit instrumental duhet të përfshijnë të paktën 15 orë në aeroplanë multimotor.

9. Mbajtësi i një IR (A) për një motor të vetëm i cili gjithashtu mban një kategorizim klase apo të tipit për multimotor që dëshiron të marrë një IR (A) për multimotor për herë të parë duhet të përfundojë një kurs në një ATO të përbërë nga të paktën 5 orë instruksione fluturimi instrumental në aeroplanë me multimotor, nga të cilat 3 orë mund të jetë në një FFS ose FNPT II.

10.1. Mbajtësve të një CPL (A), të një BIR, ose të një çertifikate të përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik, do tu kreditohen deri në 10 orë në lidhje me sasinë totale të trajnimit të kërkuar në paragrafët 7 ose 8 më lart.

10.2 Mbajtësi i një IR (H) mund të ketë sasinë e përgjithshme të trajnimit të kërkuara nga paragrafët 7 ose 8 të mësipërm, reduktuar me 10 orë.

10.3 Totali i instruksioneve të fluturimit instrumental në aeroplan duhet të përputhet me paragrafin 7 ose 8, sipas rastit.

11. Ushtrimet e fluturimit deri në testin e aftësisë IR (A) duhet të përbëhen nga:

(a) Moduli themelor i fluturimi instrumental; procedurat dhe manovrat për fluturimin instrumental bazë që mbulon të paktën:

Fluturimin instrumental bazë pa referencë vizuale të jashtme;

- Fluturimin horizontal;
- Ngjitjen;
- Zbritjen;
- Kthesën në fluturimin e nivelit, ngjitjen, zbritjen;

Modelet instrumentale;

Kthesat e pjerrëta;

Radiolundrimin;

Rikuperimi nga qëndrimi e pazakontë;

Panelin e kufizuar;

Njohjen dhe rigjenerimin nga stolli fillestar dhe i plotë;

b) Moduli i Fluturimit Procedural Instrumenal:

(i) Procedurat parafluturimit për fluturimet IFR, duke përfshirë përdorim të manualit të fluturimit dhe dokumenteve të përshtatshme të shërbimeve të trafikut në përgatitjen e një plani të fluturimit IFR

(ii) Procedurat dhe manovrat për operimin nën IFR, në kushte normale, jonormale dhe të emergjencës mbulojnë të paktën:

- Kalimin nga fluturimi vizual në instrumental gjatë ngritjes;
- Nisjen dhe mbërritjen standarde instrumentale;
- Procedurat IFR në rrugë;
- Procedurat e mbajtjes;
- Afrimet instrumentale në minimumin e specifikuar;

- Procedurat e afrimeve të humbura;
- Uljet nga afrimet instrumentale, duke përfshirë rrotullimin;
(iii) manovrat brenda fluturimit dhe karakteristikat e veçanta të fluturimit;
(iv) Nëse është e nevojshme, operimi i një aeroplani me shumë motorë në ushtrimet e mësipërme, duke përfshirë funksionimin e aeroplanit vetëm duke iu referuar instrumenteve me një motor jo funksionues të simuluar dhe motor të fikur dhe rindezja (ushtrimi i fundit që do të kryhen në një lartësi të sigurt përveç rastit nëse kryhet në një FFS ose FNPT II).

Aa. IR(A) – Kurs modular i trajnimit në fluturim i bazuar në kompetencë

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit në fluturim i bazuar në modularin Kompetence është të trajnerojë mbajtësit e PPL ose CPL për kategorizim me instrumente, duke marrë në fillim eksperiencën e mëparshme të instruktimit të fluturimit me instrumente. Kjo është krijuar, që të japi nivelin e aftësive të duhura për të operuar me avionët në kushtet IFR dhe në IMC. Kursi do të zhvillohet brënda një ATO ose duhet të konsistojë në kombinimin e instruktimit të fluturimit me instrumente që është dhëna nga IR(A) ose nga FI(A) duke mbajtur privilegjet për të dhënë trajnim për IR dhe instruktimit të fluturimit brenda një ATO.

2. Një aplikant, për këtë modular bazë kompetence IR(A), duhet të jetë mbajtës i një PPL(A) ose CPL(A).

3. Kursi i instruktimit teorik duhet të përfundojë brenda 18 muajve. Instruktimi i fluturimit me instrumente dhe testi praktik duhet të përfundojë brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit të provimit të njohurive teorike.

4. Kursi duhet të përmbledhë:
a) instruktim të njohurive teorike të barabartë me nivelin e teorive të IR(A);
b) instruktim të fluturimit me instrumente.

NJOHURITË TEORIKE

5. Një kurs i aprovuar me bazë kompetence modular IR(A) duhet të përmbledhë të paktën 80 orë instruktim të njohurive teorike. Kursi i njohurive teorike mund të përmbajë trajnim të bazuar në kompjuter dhe elemente elektronike të mësimit. Një sasi minimale të mësimit në klase si kërkese nga ORA.ATO.305 duhet të aprovohet.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

6. Metoda e arritjes së një IR(A) në bazë të këtij kursi modular është i bazuar në kompetence. Megjithatë, kërkesat minimale të mëposhtme duhet të plotësohen nga aplikanti. Trajnim shtesë mund të kërkohet për të arritur kompetencat e kërkuara.

a) Kursi modular kompetence bazë i IR(A) për (avion me) një motor, duhet të përfshijë 40 orë me instrumente sipas instruksionit, nga e cila deri në 10 orë mund të jenë kohë përgatitje në tokë me instrumente në një FNPT I, ose deri në 25 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 5 orësh të FNPT II ose FFS me kohë në tokë me instrumente, duhet të bëhet në një FNPT I.

(i) Kur aplikanti ka:

(A) kompletuar instruktimin e fluturimit me instrument atë dhënë nga një IRI(A) ose një FI(A) që ka privilegjet për të dhënë trajnim për IR; ose

(B) kohët e fluturimit të mëparshme si PIC në avionë sipas kategorizimit, privilegjeve të dhëna, të fluturojë sipas IFR dhe në IMC,

këto orë, deri në maksimalen e 30-orëshit, mund të kreditohen drejt 40-orëshit të mësipërm.

(ii) Kur aplikanti ka kohë të mëparshme fluturimi me instrumente, ndryshe nga instruktimi i specifikuar nga pika (a)(i), kjo kohe, deri në 15 orë, mund të llogariten drejt 40 orëve të kërkuara.

(iii) Në çdo rast praktika fluturuese duhet të përfshijë të paktën 10 orë fluturim me instrumente sipas instruktimit në një avion tek një ATO.

(iv) Shuma totale e instruktimit dysheme instrumente, nuk duhet të jetë më pak se 25 orë.

b) një kurs IR (A) modulat i bazuar në kompetencë për shumë motorësh do të përfshijë të paktën 45 orë kohë instrumentale nën instruksion, nga të cilat deri në 10 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në FNPT I, ose deri në 30 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 5 orësh kohë instrumentale në tokë në FNPT II ose FFS mund të kryhet në një FNPT I.

(i) kur aplikanti ka:

(A) Përfunduar instruksionet të fluturimit me instrumente e dhënë nga një IRI(A) ose FI(A) që mban privilegjet për të dhënë trajnimin për IR; ose

(B) Eksperiencë të mëparshme të kohës së fluturimit në instrumente si PIC në aeroplanë nën një kategorizim që i jep privilegjet për të fluturuar nën IFR dhe IMC,

Keto orë mund të kreditohen përkundrejt 45 orëve të mësipërme deri në një maksimum prej 35 orësh.

(ii) Kur aplikantët kanë një kohë të mëparshme fluturimi me instrumente nën instruksion të ndryshme nga ajo e parashikuar në (b)(i) këto orë mund të kreditohen kundrejt 45 orëve të kërkuara deri një maksimum prej 15 orësh;

(iii) në çdo rast trajnimi fluturues duhet të përfshijë të paktën 10 orë kohë fluturimi instrumental nën instruksion në një aeroplan më shumë motor në një ATO;

(iv) Shuma totale e instruksioneve dyshe instrumentale nuk duhet të jetë më pak se 25 orë nga të cilat të paktën 15 orë duhet të jenë kryer në aeroplanë më shumë motorë.

c) për të vendosur shumën e orëve të kredituara dhe për të përcaktuar nevojat e trajnimit, aplikanti duhet të përfundojë një vlerësim prehyrës në një ATO;

d) Kryerja e instruksioneve fluturuese instrumentale e dhënë nga një IRI(A) ose FI(A) në përputhje me pikën (a)(i) ose (b) (i) duhet të jetë dokumentohet në një rekord specifik të trajnimit dhe të firmoset nga instruktori.

7. Instruksioni i fluturimit për modularin IR(A) të kompetencës bazë duhet të përfshijë:

a) procedurat dhe manovrat për fluturimet bazë me instrumente mbulojnë të paktën:

(i) fluturim bazë me instrumente pa ndihmën e shikimit jashtë;

(ii) fluturim horizontal;

(iii) marrje lartësie;

(iv) humbje lartësie;

(v) kthesat në fluturim horizontal, marrje dhe humbje lartësie;

(vi) fluturim në rreth me instrumente;

(vii) kthesa me anim të thellë;

(vii) radionavigim;

(ix) rivendosja e gjendjes normale nga veprime të pakontrolluara;

(x) panel instrumentesh të kufizuar; dhe

(xi) njohja dhe rikontrolli nga rënia fillestare, ose plotësisht në tyriele vertikale;

b) procedurat para fluturimit për fluturimet me IFR, duke përfshirë përdorimin e manualin e fluturimit dhe dokumentet e duhura të shërbimit të trafikut ajror, për përgatitjen e një plani fluturimi IFR;

c) procedurat dhe manovrat për operime IFR për kushtet normale, jo normale dhe kondita emergjente, të mbulojnë të paktën:

(i) tranzicionin nga shikimi vizual në fluturim me instrumente në ngritje;

(ii) procedurat standarde me instrumente në largim (nga aerodromi) dhe në mbërritje (në aerodrom);

(iii) procedurat IFR në rrugëkalim;

(iv) procedurat e pritjes;

(v) afrimi me instrumente (për në ulje) dhe minimumet e specifikuara;

(vi) procedurat e rirregullimit të afrimit (për në ulje); dhe

(vii) uljet nga afrim me instrumente, përfshirë rrotullimet;

d) manovrat në fluturim, dhe veçanërisht karakteristikat e fluturimit;

e) n.q.s. kërkohet, ushtrimet e mësipërme të operimeve me avionë shumëmotorësh, duke përfshirë;

(i) fluturimin (operimin) e avionit vetëm duke iu referuar instrumenteve me një motor të fikur;

(ii) fikjen dhe rilëshimin e motorit (të kryhet në lartësi të sigurt, në të kundërt të kryhet në një FFS ose FNPT II).

8. Aplikantët për modulin e IR(A), bazuar në kompetencën që mbajnë një PPL ose CPL të Pjesa-FCL dhe një IR(A) të vlefshme të lëshuar në përputhje me kërkesat e aneksit I të Konventës së Çikagos për një vend të tretë, mund të kreditohet e plotë përkundrejt kursit të trajnimit të përmendur në paragrafin 4. Me qëllim që të lëshohet IR(A), aplikanti duhet të:

(a) të ketë kryer në mënyrë të suksesshme testin praktik për IR(A) në përputhje me Shtojcën 7;

(b) gjatë testimit të aftësive, ai/ajo duhet të demonstrojë tek ekzaminuesi se ka arritur një nivel të pranueshëm të njohjes teorike të ligjeve të ajrit, meteorologji, planifikim të fluturimit dhe performanca(IR); dhe

(c) të ketë të paktën një eksperiencë minimale prej 50 orë fluturimi sipas IFR si PIC në avionë.

9. Aplikantët për modularin e bazuar në kompetencë IR (A) që mbajnë një BIR në përputhje me pikën FCL.835 dhe të cilët kanë marrë të paktën 10 orë kohë instruksione fluturimi instrumental në një ATO mund të kreditohen drejt kursit të trajnimit të përmendur në paragrafin 4, me kusht që të gjitha temat e kategorizimit instrumental të bazuara në kompetencë të jenë përfshirë në atë trajnim BIR, dhe të vlerësuara nga ATO që siguron kursin e trajnimit fluturues të bazuar në kompetencë..

10. Aplikantët për modulin IR (A) të bazuar në kompetencë që kanë një BIR dhe kanë përvojë të paktën 50 orë kohë fluturimi nën IFR si PIC në aeroplanët, duhet të:

(a) në një ATO:

(i) vlerësohen se kanë një standard të pranueshëm të njohjes teorike për kategorizimin instrumental të bazuar në kompetencë;

(ii) të marrin trajnimin e duhur të fluturimit për të zgjeruar privilegjet e IFR-së në përputhje me FCL.605.IR (a);

(b) pas përfundimit të (a);

(i) të përfundojë me sukses testin e aftësive për IR (A) në përputhje me Shtojcën 7;

(ii) t'i tregojë me gojë ekzaminuesit gjatë testit së aftësive se ata kanë fituar një nivel të duhur të njohurive teorike mbi ligjin e ajrit, meteorologjinë, planifikimin dhe performancën e fluturimit.

VLERËSIMI PARA HYRJES

11. Përmbajtja dhe kohëzgjatja e vlerësimit para hyrjes duhet të përcaktohet nga ATO, bazuar në

eksperiencën me instrumente të aplikantit.

AVIONËT ME SHUMË MOTORË

12. Mbajtësi i IR(A) me një motor, që gjithashtu mban kategorizimin e klasës ose tipit me shumë motorë dhe dëshiron të marrë një IR(A) me shumë motorë për herë të parë, duhet të kryejë një kurs tek një ATO ku përfshihen të paktën 5 orë me instrumente sipas instruksionit të avionit me shumë motorë prej të cilave 3 orë mund të jenë në një FFS ose FNPT II dhe duhet të kalojë testin aftësie

B. IR (H) – KURSI I TRAJNIMIT MODULAR

1. Qëllimi i kursit të trajnimit modular të fluturimit IR(H) është të trajnojë pilotët në nivelin e njohurive të nevojshme për të operuar në helikopterë nën IFR dhe në IMC.

2. Një aplikant për një kurs modular IR (H) duhet të jetë mbajtës i një PPL (H), ose CPL (H) ose një ATPL (H). Para se të fillojë fazën e instruksioneve në avion në kursin e IR(H), aplikanti duhet të jetë mbajtësi i kategorizimin të tipit të helikopterit të përdorur për testin e aftësisë IR(H), ose të kenë përfunduar trajnimin e miratuar të kategorizimin të tipit për këtë të fundit. Aplikuesi duhet të mbajë një certifikatë të përfundimit të kënaqshëm të MCC nëse testi i aftësisë do të kryhet në kushte me shumë pilot.

3. Një aplikanti që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular IR (H) duhet t'i kërkohet të përfundojë të gjitha fazat mësimore në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit të miratuar.

4. Kursi i instruksioneve teorike duhet të përfundojë brenda 18 muajsh. Instruksionet e fluturimit dhe testi i aftësisë duhet të kryhen brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit në provimet teorike.

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionin teorik të njohurive në nivel të njohurive IR,

b) instruksionin e fluturimit instrumental.

NJOHURI TEORIKE

6. Një kurs modular i miratuar IR (H) duhet të përfshijë të paktën 150 orë të mësimit.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

7. Një kurs (IR(H)) do të përfshijë të paktën 55 orë kohë instrumentale sipas udhëzimeve, nga të cilat:

(a) deri në 20 orë mund të jetë koha e instrumentit në tokë në një FNPT I (H) ose (A). Këto 20 orë kohë instruksioni në FNPT I (H) ose (A) mund të zëvendësohen me 20 orë kohë instruksioni për (IR(H)) në një aeroplan, të miratuar për këtë kurs; ose

(b) deri në 40 orë mund të jetë kohë e instrumentit në tokë në një helikopter FTD 2/3, FNPT II/III ose FFS.

Instruksionet e fluturimit instrumental duhet të përfshijnë të paktën 10 orë në një helikopter të certifikuar IFR.

8.1 Mbajtësit e një ATPL (H) duhet të kenë disa orë të instruksioneve të njohurive teorike të reduktuara me 50 orë.

8.2 Mbajtësit e një IR (A) mund të kenë sasinë e trajnimeve të kërkuara, të reduktuara në 10 orë.

8.3 Mbajtësi i PPL(H) me një helikopter, i kualifikuar për natën, ose CPL(H) mund të ketë sasinë totale të kohës me instrumente të kërkuar sipas instruksionit të reduktuar në 5 orë.

9. Ushtrimet fluturuese deri në testin e aftësisë IR(H) duhet të përfshijnë:

a) Procedurat e parafluturimit për fluturimet IFR, duke përfshirë edhe përdorimin e manualit të fluturimit dhe dokumentet e përshtatshme të shërbimeve të trafikut ajror në përgatitjen e një plani të fluturimit IFR;

b) Procedurat dhe manovrat për operime IFR, në kushte normale, jonormale, si dhe të emergjencës mbulojnë të paktën:

- tranzicionin nga fluturimi vizual në fluturimin me instrumente në ngritje;
- nisjen dhe mbërritjen standarde instrumentale;
- procedurat IFR të rrugës;
- mbajtjen e procedurave;
- afrimet instrumentale në minimumin e specifikuar;
- procedurat e afrimit të humbur;
- uljet nga afrimi instrumental, përfshi rrethrrotullimin.

c) Manovrat në fluturim dhe karakteristikat e fluturimit të veçantë.

d) nëse kërkohen operimet e helikopterit më shumë motorë në ushtrimet e mësipërme, përfshi operimet e helikopterit vetëm me reference të instrumenteve me një motor të simuluar jooperativ dhe motor të fikur dhe rindezje (ushtrimi i mëvonshëm të kryhet në një FFS ose FNPT II, ose FTD 2/3)

C. IR(AS) - Kursi modular i trajnimit të fluturimit

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit fluturues modular është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për të operuar në airshipe nën kushte IFR dhe në IMC. Kursi konsiston në dy module, që mund të merren të veçanta ose të kombinuara:

a) Moduli fluturues instrumental bazik

Kjo përfshin 10 orë të instruksioneve në kohën instrumentale prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në BITD, FNPT I, ose II ose në një FFS. Me kryerjen e modulit të fluturimit instrumental bazik, kandidatit do t'i lëshohet një certifikatë e kryerjes së kursit.

b) Moduli i fluturimit instrumental procedural.

Kjo përfshin kujtesën për temat e trajnimit për IR(As), 25 orë instruksioni në kohën instrumentale, dhe kursin e njohurive teorike për IR(As).

2. Një aplikant për një kurs modular IR(As) duhet të mbajë një PPL(As) duke përfshirë privilegjet për të fluturuar natën ose një CPL(As). Një aplikant për modulin e fluturimit instrumental procedural, i cili nuk mban një CPL(As) duhet të mbajë një certifikate të kryerjes së kursit për modulin fluturues instrumental bazik.

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë modulin e fluturimit instrumental procedural të një kursi modular IR(As) do t'i kërkohet të kryejë të gjitha fazat instruktionale në një kurs të aprovuar të vazhdueshëm trajnimi. Para hyrjes në modulin e fluturimit instrumental procedural, ATO do të sigurojë kompetencën e aplikantit në mjeshtërinë e fluturimit instrumental. Trajnimi rifreskues do t'i jepet siç kërkohet.

4. Kursi i instruksioneve teorike do të kryhet brenda 18 muajve. Moduli i fluturimit instrumental procedural dhe testi i aftësisë duhet të kryhet brenda periudhës së vlefshmërisë të kalimit në provimin teorik

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionet e njohurive teorike në nivelin e njohurive IR;

b) instruksione fluturimi instrumental.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs modular i aprovuar IR(As) duhet të përfshijë të paktën 150 orë të instruksioneve të njohurive teorike.

TRAJNIMI NË FLUTURIM

7. Një kurs IR(As) duhet të përfshijë të paktën 35 orë të kohës instrumentale në instruksione prej të cilave deri në 15 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, ose deri në 20 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 5-orësh kohë instrumentale në tokë i FFS ose FNPT II mund të zhvillohet në një FNPT I.

8. Mbajtësi i CPL(As) ose i një certifikate të kryerjes së kursit për modulin e fluturimit instrumental bazik mund të ketë sasi totale të trajnimit të kërkuar në paragrafin 7 që mund të reduktohet në 10 orë. Instruksionet e fluturimit instrumental në airship-e duhet të përmbushin kërkesat e paragrafit 7.

9. Nëse aplikanti është mbajtës IR në një kategori tjetër të avionit sasia totale e instruksioneve në fluturim të kërkuara mund të reduktohet në 10 orë në aiship-e.

10. Testi i aftësisë për ushtrimet e ajrit për IR(As) duhet të përmbajë:

a) Modulin bazë të fluturimit instrumental:

Procedurat dhe manovrat për instrumentet bazë të fluturimit që mbulojnë të paktën:

Fluturimi bazik instrumental pa orientime të jashtme vizuale:

- fluturimet horizontale,
- ngjitjet,
- zbritjet,
- kthesat në fluturimin në nivel, ngjitje, zbritje

shembujt e instrumentit,

radionavigacionin

rikuperimin nga pozicionet e pazakonta

panelin e kufizuar;

b) Moduli i fluturimit instrumental procedural:

(i) procedurat e parafluturimit për fluturime IFR, përfshirë përdorimin e manualit të fluturimit dhe dokumentet e duhura të shërbimeve të trafikut ajror gjatë përgatitjes së një plani fluturimi IFR:

(ii) procedurat dhe manovrat për operimin IFR nën kushtet normale, jonormale dhe emergjente që mbulojnë të paktën:

- kalimin nga fluturim vizual në atë me instrument në ngritje;
- nisjet dhe mbërritjet instrumentale standarde;
- procedurat në rrugë IFR;
- procedura të mbajtjes në ajër;
- afrimin instrumental në minimumin e specifikuar;
- procedurat e afrimit të munguar;

- uljen nëpërmjet afrimit i instrumental përfshirë rrotullimin:

(iii) manovrat në fluturim dhe karakteristikat e veçanta fluturuese:

(iv) operimin e aiship-it në ushtrimet e lartpërmendura, përfshirë operimin e airship-it vetëm me referencë instrumentale me një motor të simuluar jofunksional dhe fikjen e motorit dhe rindezjen (ushtrimi i fundit do të kryhet në një lartësi të sigurt vetëm nëse do të kryhet në një FFS ose FNTP II).

Shtojca 7
TEST I AFTËSISË BIR DHE IR

1. Aplikantët duhet të kenë marrë instruksione në të njëjtën klasë ose tip avioni që do të përdoren në test, i cili do të jetë i pajisur siç duhet për qëllime të trajnimit dhe testimit.

2. Aplikanti duhet të kalojë të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë. Nëse ndonjë pjesë e seksionit dështon, seksioni dështon. Nëse ka dështim në më shumë se një seksion aplikantit do t'i kërkohet që të ndërmarrë përsëri testin e plotë. Aplikanti i cili dështon vetëm në një seksion duhet të përsërisë atë seksion. Dështimi në ndonjë seksion të ritestimit, përfshirë dhe ato seksione që janë kaluar në tentativën e mëparshme, shkakton që aplikanti të ndërmarrë përsëri testin. Të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë duhet të përfundojnë brenda 6 muajsh. Dështimi për të arritur një kalim në të gjitha seksionet përkatëse të testit me dy përpjekje do të kërkojë trajnime të mëtejshme.

3. Trajnime të mëtejshme mund të kërkohen pas një dështimi të testit të aftësisë. Nuk ka limit të numrit të testeve të aftësisë që mund të provohen.

KRYERJA E TESTIT

4. Testi ka për synim të simulojë një fluturim praktik. Linjën për të fluturuar duhet ta zgjedhë ekzaminuesi. Një element esencial është aftësia e aplikantit për të planifikuar dhe për të kryer fluturimin nga materiali rutine informues. Aplikanti duhet të ndërmarrë planin e fluturimit dhe duhet të sigurojë që të gjitha pajisjet dhe dokumentimi për zbatimin e fluturimit janë në bord. Kohëzgjatja e fluturimit duhet të jetë të paktën 1 orë.

5. Aplikantit do t'i duhet të zgjedhë për të përfunduar testin e aftësisë për arsye të konsideruara të papërshtatshme nga ekzaminuesi, aplikanti duhet të rimarre serish të gjithë testin. Nëse testi ka përfunduar për arsye të konsideruara të përshtatshme nga ekzaminuesi, vetëm ato seksione të papërfunduara duhet të testohen në një fluturim të mëtejshëm.

6. Me zgjedhjen të ekzaminuesit, çdo manovër apo procedurë e testit duhet të përsëritet vetëm një herë nga aplikanti. Ekzaminuesi mund të ndërpresë testin në çdo faze nëse konsiderohet që demonstrimi i testit të aftësisë kërkon një ritestim të plotë.

7. Aplikanti duhet të mundësojë fluturimin e avionit nga një pozicion ku performohen funksionet e PIC dhe të mund të kryejë testin sikur nuk ka asnjë anëtar tjetër ekuipazhi. Ekzaminuesi nuk duhet të jetë pjese e operimit të avionit, përveç kur ndërhyrja të jetë e nevojshme në interes të sigurisë ose për të shmangur vonesa të papranueshme në trafik. Përgjegjësia për fluturimin duhet të përzgjidhet në përputhje me rregulloret kombëtare.

8. Lartësia e përcaktuar, minimumi i lartësive të zbritjeve dhe i pikave të afrimit të munguar duhet të përcaktohen nga aplikanti dhe të pranohen nga ekzaminuesi.

9. Aplikantët duhet t'i tregojnë ekzaminuesit kontrollet dhe detyrat e kryera, përfshirë identifikimin e pajisjeve të radios. Kontrollet duhet të përfundojnë në përputhje me listën e autorizuar të kontrollit për aeroplanin në të cilin po bëhet testi. Gjatë përgatitjes para-fluturimit për aplikantët

për testim duhet përcaktuar parametrat e fuqisë dhe shpejtësinë. Aplikantët do të llogarisin të dhënat e performancës për ngritjen, afrim dhe ulje në përputhje me manualin e operimit ose manualin e fluturimit për avionin e përdorur.

TESTI FLUTURUES I TOLERANCËS

10. Aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për të:
- operuar avionin brenda kufizimeve të tij;
- përfunduar të gjitha manovrat me butësi dhe saktësi;
- ushtruar gjykim të mirë dhe mjeshtri në pilotim;
- zbatuar njohuritë aeronautike dhe të mbajë kontrollin e avionit në të gjitha kohët në mënyrë që rezultati i suksesshëm i një procedure apo manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

11. Kufizimet e mëposhtme do të aplikohen, ndryshohen për të lejuar kushtet turbulente cilësitë e përdorimit dhe të performancës në avionët e përdorur.

Lartësia	
Përgjithësisht	± 100 ft (30.48 m)
Lartësia e fillimit të kalimit në rreth të dytë.	+ 50 ft (15.24 m)/– 0 ft
Lartësia minimale e uljes / MAP / altitudës	+ 50 ft (15.24 m)/– 0 ft
Gjurmimi	
Me pajisje radio teknike	± 5°
Për devijime këndore /shmangie	devijime gjysmëshkallëshe, drejtim azimut dhe trajektorja e planerimit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D LNAV) dhe 3D (LNAV /VNAV) devijimet “lineare” laterale	devijimi në korridorin e fluturimit duhet normalisht të jetë e kufizuar në ± ½ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Janë të lejueshme devijime të shkurtra nga ky standard deri në maksimumi 1 herë vlera e RNP.
3D devijimet lineare vertikale (p.sh. RNP APCH (LLAT / LVER) duke përdorur LVER)	jo më shumë se - 75 ft (22.86 metra) nën profilin vertikal në çdo moment të caktuar dhe jo më shumë se + 75 ft (22.86 metra) mbi profilin vertikal në ose nën 1 000 ft (304.8 metra) mbi nivelin e aerodromit.
Kurs magnetik	
të gjithë motorët operojnë	± 5°
Me simulim të avarisë në motor	± 10°
Shpejtësia	
të gjithë motorët operojnë	± 5 Knots në orë
Me simulim të avarisë në motor	+ 10 Knots në orë / – 5 Knots në orë,

PËRMBAJTJA E TESTIT

Aeroplanët

SEKSIONI 1 — OPERIMET PARAFLUTURIMIT DHE NISJA Përdorimi i listës kontrollit, mjeshtëria e pilotimit, procedurat kundër akullit/e shkrirjes etj.; zbatohen në të gjitha seksionet	
a	Përdorimi i manualit të fluturimit (ose ekuivalenti) sidomos përllogaritja e performancës së mjetit fluturues; masa dhe balanca
b	Përdorimi i dokumentacionit të Shërbimeve të Trafikut Ajror, raporti i motit
c	Përgatitja e planit të fluturimit ATC plani /ditari i fluturimit IFR
d	Identifikimi i pajisjeve të navigimit të kërkuara për procedurat e nisjes/largimit, mbërritjes dhe afrimit
e	Inspektimi parafluturimit
f	Kushtet atmosferike minimale për llojin e fluturimit
g	Parkimi (lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas uljes së avionit)
h	Nisja PBN (nëse zbatohet): -kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
i	Informimi paraprak para ngritjes, ngritja
j (°)	Kalimi në fluturimin me instrumente
k (°)	Procedurat e nisjes me instrumente, duke përfshirë nisjet PBN, dhe konfigurim të lartësimatësit (altimetrit)
l (°)	Koordinimi-përputhja e ATC procedurat R/T
SEKSIONI -2- MANOVRIMI I PËRGJITHSHËM(°)	
a	Kontrolli i aeroplanit duke u mbështetur vetëm në instrumente, përfshirë: fluturimin nivel në shpejtësi të ndryshme, trimsat
b	Rrotullimi me ngjitje dhe zbritje me kthesa të qëndrueshme të Shkallës 1
c	Rikuperimi nga pozicione të pazakonta, përfshirë kthesa të qëndrueshme 45° dhe kthesa të pjerrëta në zbritje
d (*)	Rikuperimi nga momenti i afrimit deri në ndalim të plotë gjatë fluturimit nivel, kthesave në ngjitje /zbritje dhe në konfigurimin e zbritjes – e aplikueshme vetëm për aeroplanët
e	Panel i kufizuar: ngjitje ose zbritje e stabilizuar, kthesa nivel të shkallës 1 (Rate 1) në një drejtim të dhënë, rikuperimi nga pozicione të pazakonta
SEKSIONI 3 — PROCEDURAT IFR GJATË FLUTURIMIT (°)	
a	Gjurmimi me radio pajisje, përfshi interceptimin, p.sh. NDB, VOR, ose rruga mes dy pikë-stacioneve
b	Përdorimi i sistemit të navigimit dhe radio pajisjeve
c	Fluturimi nivel, kontrolli i drejtimit të fluturimit, lartësia dhe shpejtësia ajrore, parametrat e fuqisë, teknikat e “trim”
d	Konfigurimi i parametrave të lartësimatësit
e	Kohëzgjatja dhe rishikimi i Kohës së Parashikuar të Mbërritjes ETA (mbajtja në fluturim, nëse kërkohet)
f	Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, menaxhimi i sistemeve
g	Procedurat për mbrojtjen ndaj ngrirjes, të simuluara nëse është e nevojshme

h	Koordinimi-përputhja me ATC procedurat R/T
SEKSIONI 3a — PROCEDURAT E MBËRRITJES	
a	Konfigurimi dhe rregullimi i parametrave të pajisjeve të lundrimit, nëse është e aplikueshme
b	Procedurat e mbërritjes, kontrollet e lartësimatësit
c	Kufizimet e lartësisë dhe shpejtësisë, nëse është e aplikueshme
d	Mbërritja me PBN (nëse aplikohet): -kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe K-kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
SEKSIONI 4(°) — OPERIMET 3D ($^{++}$)	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Kontrolli i këndit të shtegut vertikal Për RNP APCH: K-kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe K-kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instruksionet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes, përfshi identifikimin e objekteve
c ($^{+}$)	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar)
g ($^{+}$)	Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor
h ($^{+}$)	Procedura e afrimit të pasuksesshëm/ulja
i	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 5(°) — OPERIMET 2D ($^{++}$)	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Për RNP APCH: K-kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe K-kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instruksionet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes, përfshi identifikimin e objekteve
c ($^{+}$)	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Lartësia/distanca nga MAPT, kontrolli i shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar), konfigurimi për ulje (‘SDF’), nëse është e aplikueshme
g ($^{+}$)	Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor
h ($^{+}$)	Procedura e afrimit të pasuksesshëm/ulja
i	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 6 — FLUTURIMI ME NJË MOTOR JOFUNKSIONAL (vetëm për aeroplanët me shumë motorë) (°)	
a	Simulimi i avarisë së motorit pas ngritjes ose gjatë lëvizjes në rreth të dytë
b	Afrimi, lëvizja rreth-rrotulluese dhe afrimi i pasuksesshëm procedural, me një motor jofunksional
c	Afrimi dhe ulja me një motor jofunksional
d	Koordinimi-përputhja ATC procedurat R/T

(°) Duhet të kryhet duke u mbështetur ekskluzivisht vetëm në instrumente.

(*) Mund të kryhet në një FFS, FTD 2/3 ose FNPT II.

($^{+}$) Mund të kryhet qoftë në Seksionin 4 apo Seksionin 5.

($^{++}$) Për të krijuar ose mbajtur privilegje PBN, një afrim qoftë në Seksionin 4 ose Seksionin 5 duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai do të kryhet në një FSTD të pajisur në mënyrë adekuate.

Helikopterët

SEKSIONI 1 - NISJA Përdorimi i listës kontrolluese, mjeshtëria e pilotimit, procedurat kundër ngrirjes/e shkrirjes etj.; zbatohen në të gjitha seksionet	
a	Përdorimi i manualit të fluturimit (ose ekuivalenti) sidomos përllogaritja e performancës së mjetit fluturues; masa dhe balanca
b	Përdorimi i dokumentit të Shërbimeve të Trafikut Ajror, raporti i motit
c	Përgatitja e planit të fluturimit ATC plani /ditari i fluturimit IFR
d	Identifikimi i pajisjeve të lundrimit të kërkuara për procedurat e nisjes/largimit, mbërritjes dhe afrimit
e	Inspektimi parafluturimit
f	Kushtet minimale atmosferike
g	Parkimi (lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas ujles së avionit)
h	Nisja PBN (nëse zbatohet): K-kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe K-kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
i	Informimi paraprak para ngritjes, ngritja
j	Kalimi në fluturimin me instrumente
k	Procedurat e nisjes me instrumente, duke përfshirë nisjet PBN, dhe konfigurim të lartësimatësit (altimetrit)
SEKSIONI 2 - MANOVRIMI I PËRGJITHSHËM	
a	Kontrolli i aeroplanit duke u mbështetur vetëm në instrumente, përfshirë: fluturimin nivel në shpejtësi të ndryshme, timonimi me trim
b	Rrotullimi me ngjitje dhe zbritje me kthesa të qëndrueshme të Shkallës 1
c	Rikuperimi nga pozicione të pazakonta, përfshirë kthesa të qëndrueshme 45° dhe kthesa të pjerrëta në zbritje
SEKSIONI 3 - PROCEDURAT IFR PËR KOHËN GJATË FLUTURIMIT	
a	Gjurmimi me radio pajisje, përfshi interceptimin, p.sh. NDB, VOR, RNAV
b	Përdorimi i radio pajisjeve
c	Fluturimi nivel, kontrolli i drejtimit të fluturimit, lartësia dhe shpejtësia ajrore, parametrat e fuqisë,
d	Konfigurimi i parametrave të lartësimatësit
e	Kohëzgjatja dhe rishikimi i Kohës së Parashikuar të Mbërritjes KPM
f	Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, manaxhimi i sistemeve
g	Procedurat për mbrojtjen ndaj ngrirjes, të simuluara nëse është e nevojshme
h	Kordinimi-përputhja me ATC procedurat R/T

SEKSIONI 3a — PROCEDURAT E MBËRRITJES	
a	Konfigurimi dhe rregullimi i parametrave të pajisjeve të lundrimit, nëse është e aplikueshme
b	Procedurat e mbërritjes, kontrollet e lartësimatësit
c	Kufizimet e lartësisë dhe shpejtësisë, nëse është e aplikueshme
d	Mbërritja me PBN (nëse aplikohet): — ryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe — ryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
SEKSIONI 4 — OPERIMET 3D (+)	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Kontrolli i këndit të Shtegut Vertikal Për RNP APCH: K-kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe K-kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instruksionet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes
c (*)	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar)
g (*)	Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor
h (*)	Procedura e afrimit të pasuksesshëm/ulja
SEKSIONI 5 — OPERIMET 2D (+)	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Për RNP APCH: — kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe — ryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instruksionet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes, përfshi identifikimin e objekteve
c (*)	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Lartësia/distanca nga MAPT, kontrolli i shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar), konfigurimi për ulje (‘SDF’), nëse është e aplikueshme
g (*)	operimi i kalimit në rreth të dytë.
h (*)	Procedura e afrimit të pasuksesshëm (*)/ulja
i	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 6 - PROCEDURAT JONORMALE DHE EMERGJENTE Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5. Testi duhet të ketë parasysh kontrollin e helikopterit, identifikimin e motorit me avari, veprimet e menjëhershme (ushtrimet me prekje toke), veprimet dhe kontrollet përcjellëse si dhe saktësinë e fluturimit, në situatat e mëposhtme:	
a	Simulimi i avarisë së motorit pas ngritjes dhe në/gjatë afrimit (**) (në një lartësi të

	sigurt përveç nëse kryhet në një Simulues i Plotë Fluturimi 'SPF' ose Trajnues i Procedurave të Lundrimit Ajror 'TPLA' II / III, Pajisje Trajnimi në Fluturim 'PTF' 2,3)
b	Simulimi i avarisë së pajisjeve të sigurimit të stabilitetit/sistemit hidraulik (nëse është e aplikueshme)
c	Panel i kufizuar
d	Vetërrotullim dhe rikuperim në një lartësi të paracaktuar
e	Operimet 3D në mënyrë manuale pa udhëzues të fluturimit (***) Operimet 3D në mënyrë manuale me udhëzues të fluturimit (***)

(+) Për të krijuar privilegjet e PBN, një afrim qoftë në seksionin 4 apo 5 duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai kryhet në një FSTD) të pajisur siç duhet.

(*) Për t'u kryer në seksionin 4 apo seksionin 5.

(**) Vetëm helikopterët me shumë motorë.

(***) Testohet vetëm një pikë;

Shtojca 8

Kreditimi i kryqëzuar i pjesës IR të kontrollit të aftësisë për kategorizimin sipas tipit ose klasës

A. Aeroplanët

Kreditimet do të jepen vetëm nëse mbajtësit po rivlerësojnë ose rinovojnë privilegjet e IR për aeroplanët me një motor të vetëm dhe një pilot të vetëm, sipas rastit.

Nëse kryhet një test aftësie ose një kontroll i aftësive, duke përfshirë IR, dhe mbajtësit kanë një vlefshmëri:	Kreditimi është i vlefshëm për pjesën IR në një kontroll të aftësisë për:
Kategorizim tipi MP; Kategorizimi i tipit të aeroplanit kompleks me performance të lartë me një pilot të vetëm	Kategorizimi i klasës SE (*) dhe Kategorizimi sipas tipit SE (*), dhe Klasa ose kategorizimi i tipit SP ME, përveç kategorizimeve të tipit të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë, vetëm kreditim për Seksionin 3B të kontrollit të aftësisë në pikën B.5 të Shtojcës 9
Klasa e aeroplanit SP ME ose kategorizimi i tipit, përveç kategorizimeve të tipit të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë, i operuar me një pilot të vetëm	Kategorizimi i klasës SE (*), dhe Kategorizimi i tipit SE , dhe Klasa ose kategorizimi i tipit SP ME, përveç kategorizimeve të tipit të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë, i operuar me një pilot të vetëm
Klasa ose kategorizimi i tipit të aeroplanit SP ME, përveç kategorizimeve të tipit të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë, të kufizuar në operimet MP	Kategorizimi i klasës SE (*) dhe Kategorizimi i tipit SE (*), dhe Klasa ose kategorizimi i tipit SP ME, përveç kategorizimeve të tipit të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë (*) .

Klasa ose kategorizimi i tipit të aeroplanit SP SE	Kategorizimi i klasës SE, dhe Kategorizimi i tipit SE

(*) Me kusht që brenda 12 muajve të mëparshëm, aplikantët kanë fluturuar të paktën tre nisje dhe qasje të IFR-së duke ushtruar privilegje PBN, duke përfshirë të paktën një qasje RNP APCH në një klasë SP ose një tip aeroplani në operimet SP, ose, me shumë motorë, përveç aeroplanëve komplekse HP, aplikantët kanë kaluar Seksionin 6 të testit të aftësive për SP, përveç aeroplanëve komplekse HP të fluturuar vetëm duke iu referuar instrumenteve në operimeve SP..

B.Helikopterët

Kreditimi do të jepet vetëm nëse mbajtësit po rivlerësojnë ose rinovojnë privilegjet IR për helikopterët me një pilot , sipas rastit.

Nëse kryhet një test aftësish ose një kontroll i aftësive, duke përfshirë IR, dhe mbajtësit kanë të vlefshme:	Kreditimi është i vlefshëm ndaj pjesës IR në një kontroll të aftësisë për:
Kategorizimin e tipit të helikopterit me shumë pilot (MPH)	Helikopter me një pilot (SPH) i të njëjtit tip, duke përfshirë privilegjet për operimet me një pilot(¹)
Kategorizimin e tipit të helikopterit me një pilot (SPH), në operimet me shumë pilotë	Privilegjet për operimet me një pilot të të njëjtit tip(¹_)

((¹)) Me kusht që brenda 12 muajve paraardhës, të paktën tre nisje dhe afrime IFR duke ushtruar privilegjet e PBN, duke përfshirë një afrim RNP APCH (mund të jetë një afrim në Pikë të Caktuar në Hapësirë PinS), të jenë kryer në një tip SP të helikopterit në operime SP.

Shtojca 9
Trajnim, testim i aftësive dhe kontrolli i aftësisë për MPL, ATPL, për kategorizimin e klasës apo tipit dhe kontrollin e aftësive për BIR dhe IR

A.Të përgjithshme

1. Aplikantët për një test aftësie duhet të kenë marrë instruksione për të njëjtën klase apo tip avioni që do të përdoret në test.

Trajnimi për kategorizimet të tipit MPA ose PL zhvillohen në një FSS ose në një kombinim të FSTD-ve dhe FFS. Testimi i aftësive ose kontrolli i ekspertizës për kategorizimin e tipit MPA dhe PL dhe lëshimi i një ATPL-je dhe një MPL-je, zhvillohet në një FFS, nëse është e disponueshme.

Trajnimi, testimi i aftësive ose kontrolli i aftësive për kategorizimin e klasës ose tipit për SPA dhe helikopterë zhvillohet në:

a) në FFS të disponueshme ose të aksesueshme; ose

b) në një kombinim të FSTD-ve dhe avionëve nëse FFS nuk është e disponueshme ose e aksesueshme; ose

c) në avion nëse FSTD-ja nuk është e disponueshme ose e aksesueshme.

Nëse gjatë trajnimit, testimit dhe kontrollit përdoren FSTD, përshtatshmëria e FSTD-ve të përdorura verifikohet përkundrejt 'Tabelës së funksioneve dhe testeve subjektive' dhe 'Tabelës së testeve të vlefshmërisë së FSTD' të zbatueshme të përmbajtura në referencë kryesore të zbatueshme për pajisjen e përdorur. Të gjitha kufizimet dhe limitimet e treguara në certifikatën e cilësive të pajisjes merren parasysh.

2. Nëse testi nuk kalohet në të gjitha seksionet pas dy përpjekjesh do të nevojitet trajnim i mëtejshëm.

3. Nuk ka kufi për numrin e testeve të aftësive që mund të provohen.

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT, TESTI I AFTËSISË /KONTROLLI I AFTËSISË

4. Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me Aneksin I (Pjesa-21) të Urdhrit të Ministrit "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 Europiane Nr.748/2012, plani i instruksionit të fluturimit, testi i aftësisë dhe kontrolli i aftësisë do të pajtohen me këtë Shtojcë. Plani, testi i aftësisë dhe kontrolli i aftësisë mund të reduktohen për të dhënë kredit për eksperiencën e mëparshme mbi tipate ngjashme të avionit, siç përcaktohet në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21.

5. Përveç në rastin e testeve të aftësisë për lëshimin e një ATPL, kur përcaktohet kështu në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21 për avionin specifik, kredit mund të jepet për njësitë e testit të aftësisë të përbashkëta me tipat e tjera ose variantet ku piloti është kualifikuar;

ZHVILLIMI I TESTIT/KONTROLLIT

6. Ekzaminuesi mund të zgjedhë ndërmjet skenarëve të ndryshëm të testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë që përmbajnë operimet përkatëse të simuluara. Siç është përcaktuar në këtë Aneks (Pjesa-FCL) simuluesit e plotë të fluturimit dhe pajiset e tjera trajnuese përdoren kur të jetë e nevojshme.

7. Gjatë kontrollit të aftësisë, ekzaminuesi verifikon që mbajtësi i kategorizimit të klasës ose tipit të ruajë një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike.

8. Nëse aplikanti e ndërpret testin për një arsye që ekzaminuesi e konsideron si të papërshtatshme, ai i nënshtrohet përsëri të gjithë testit të aftësisë. Nëse testi ndërpritet për arsye që ekzaminuesi i konsideron si të përshtatshme, në fluturimet e mëtejshme testohen vetëm seksionet që nuk janë përfunduar.

9. Në vendimin e ekzaminuesit, çdo manovër ose procedurë e kontrollit mund të përsëritet një herë nga aplikantët. Ekzaminuesi mund ta ndalë testin në çdo fazë nëse konsiderohet se demonstrimi i aftësive fluturuese të aplikantëve kërkon një rikontroll të plotë.

10. Aplikantëve do ju kërkohet të operojnë avionin nga një pozicion ku funksioni i PIC ose bashkëpilotit, mund të kryhet sipas rastit. Në kushtet me një pilot të vetëm, testi kryhet sikur të mos kishte prezent asnjë anëtar të ekuipazhi.

11. Gjatë përgatitjes para fluturimit për testin, aplikantëve iu kërkohet të përcaktojnë parametrat e fuqisë dhe shpejtësisë. Aplikantët i tregojnë ekzaminuesit kontrollet dhe detyrat e kryera, duke përfshirë identifikimin e mjeteve të radios. Kontrollet kryhen në përputhje me listën e kontrollit të avionit në të cilin po kryhet testi dhe, nëse është e zbatueshme me konceptim MCC. Performanca e të dhënave për ngritjen, afrimin dhe uljen llogariten nga aplikantët në përputhje me manualin e operimit ose manualin e fluturimit për avionin e përdorur. Lartësia/gjatësia e përcaktuar, minimumi i lartësive/gjatësive të zbritjes si dhe pika e afrimit të munguar përcaktohen duke rene dakord me ekzaminuesin.

12. Ekzaminuesi nuk merr pjesë në operimin e avionit përveç se kur ndërhyrja është e nevojshme në interes të sigurisë ose për të shmangur vonesa të papranueshme në trafik.

KËRKESAT SPECIFIKE PËR TESTE TË AFTËSISË/KONTROLLE TË AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË AVIONIT ME SHUMË PILOTË, PËR AEROPLANËT ME NJË PILOT KUR OPEROHET NË OPERIME ME SHUMË PILOTË, PËR MPL DHE PER ATPL

13. Testi i aftësive për një avion me shumë pilotë ose një avion me një pilot, kur operohet në operime me shumë pilotë, duhet të kryhet në një mjedis me shumë ekuipazhe. Një aplikant tjetër ose një pilot tjetër i kualifikuar i klasifikuar mund të funksionojë si pilot i dytë. Nëse përdoret një avion, piloti i dytë duhet të jetë ekzaminuesi ose instruktori.

14. Aplikanti vepron si PF gjatë gjithë seksioneve të testit të aftësisë, përveç procedurave emergjente dhe jonormale, të cilat mund të kryhen si PF ose PM në përputhje me MCC. Aplikantët për lëshimin fillestar të një kategorizimi të tipi të avionit me multipilot ose ATPL, gjithashtu, tregojnë aftësinë për të vepruar si PM. Aplikanti mund të zgjedhë ose vendin e djathte ose vendin e majte për testin e aftësisë nëse të gjitha komandat mund të zbatohen nga vendi i zgjedhur.

15. Çështjet e mëposhtme do të kontrollohen në mënyrë specifike nga ekzaminuesi për aplikantët për ATPL ose një kategorizim tipi për avion me shumë pilotë ose për operime me shumë pilotë në një avion me një pilot që shtrihen në detyrat e një PIC, pavarësisht nëse aplikantët veprojnë si PF ose PM:

a) menaxhimi i bashkëpunimit të ekuipazhit;

b) mbajtja nën kontroll të përgjithshme të operimeve të avionit nëpërmjet një mbikëqyrje të duhur; dhe

c) vendosja e prioriteteve dhe marrja e vendimeve në përputhje me aspektet e sigurisë dhe rregullave dhe rregulloreve përkatëse për situatat operacionale, përfshirë emergjencat.

16. Testi ose kontrolli duhet të realizohet nën IFR, nëse është i përfshirë kategorizimi IR, dhe të realizohet në një ambient të simuluar të transportit ajror tregtar. Një element themelor për t'u kontrolluar është aftësia për të planifikuar dhe kryer fluturimin nga materialet informuese të përdorshme në mënyrë të rregullt.

17. Kur kursi i kategorizimit të tipit përfshin më pak se 2 orë trajnim fluturimi në avion, testi i aftësisë mund të kryhet në një FFS dhe mund të përfundohet përpara trajnimit të fluturimit në avion.

Trajnimi i miratuar i fluturimit performohet nga një instruktor i kualifikuar nën përgjegjësinë e:

a) një ATO-je; ose

b) një organizate që mban një AOC të lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa ORO) e Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore"; ose

c) një instruktori, në rastet kur nuk miratohet trajnimi i fluturimit të avionëve për avionë SP të mbajtësve të ATO ose AOC dhe trajnimi i fluturimit të avionit është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur ky i fundit është autoriteti kompetent i aplikantëve.

Një certifikatë e përfundimit të kursit të kategorizimit të tipit, duke përfshirë trajnimin e fluturimit në avion, përcillet tek Autoriteti i Aviacionit Civil përpara se titulli i tipit të ri të futet në licencën e aplikantëve.

18. Për trajnimin e marrjes së kontrollit të paqëndrueshmërisë "ngjarja e stall-it "nënkupton një gjendje të afrueshme me "stall" ose vetë "Stall"ose. Një FFS mund të përdorët nga një ATO për trajnime në rikuperimin e humbjes kritike të shpejtësisë ose për të treguar karakteristikat specifike të tipit të një humbje kritike të shpejtësisë, ose të dyja, duke ofruar:

a) FSS-ja është kualifikuar në përputhje me kërkesat e veçanta të vlerësimit në CS-FSTD(A); dhe

b)ATO-ja i ka treguar me sukses Autoriteti i Aviacionit Civil se është zbutur çdo transferim negativ i trajnimit.

B.Kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanëve

NOTAT KALUESE

1. Në rastet e aeroplanëve me një pilot, me përjashtim të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë me një pilot, aplikanti kalon të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë. Dështimi në një prej lëndëve të seksionit do të bëjë që një aplikant të mos kalojë të gjithë seksionin. Nëse aplikantët dështojnë vetëm në një seksion, ata përsërisin vetëm atë seksion. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të përsërisë të gjithë testin ose kontrollin. Ngelja në çdo seksion të ritestimit ose rikontrollit, duke përfshirë ato seksione që janë kaluar në një tentativë më të hershme, kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Për aeroplanët me një pilot me shumë motorë, Seksioni 6 i testit ose kontrollit përkatës, që trajton fluturimet asimetrike, kalohet.

2. Në rastin e aeroplanëve kompleksë me performancë të lartë me shumë pilotë dhe me një pilot të vetëm, aplikantët duhet të kalojnë të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose të kontrollit të aftësisë. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të përsërisë të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në pesë ose më pak lëndë ndërmerr përsëri lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të ritestimit ose rikontrollit, duke përfshirë ato lëndë që janë kaluar në një tentativë më të hershme, kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin..

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

3. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

a) operimin e aeroplanëve brenda kufizimeve të tij;

b) plotësimi i të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;

c) të ushtruarit e gjykimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;

d)zbatimin e njohurive aeronautike;

e)mbajtjen e kontrollit të aeroplanit gjatë gjithë kohës në mënyre që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;

f) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të humbjes së aftësive, nëse është e zbatueshme; dhe

g) komunikimin e efektshëm me anëtaret e tjerë të ekuipazhit, nëse është e zbatueshme.

4. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bërë kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe performancën e avionëve të përdorur.

Lartësia

Përgjithësisht	± 100 ft
Fillimi i ringritjes në lartësinë/gjatësinë e vendosur	+ 50 ft/– 0 ft
Minimumi i lartësisë/MAPt/gjatësisë së zbritjes	+ 50 ft/– 0 ft

Gjurmimi

Me ndihmën e radios	± 5°
Për devijimet ‘këndore’	Afrim i preçizuar gjysmë shkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV) Devijime ‘lineare’ laterale	Gabimi/devijimi në korridorin e fluturimit është normalisht i kufizuar në ± ½ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Lejohen devijime të shkurtra nga ky standard mamksimumi një herë më shumë së vlera e lejueshme e RNP-së.
Devijimet lineare vertikale 3D (p.sh. RNP APCH (LNAV/VNAV) duke përdorur BaroVNAV)	jo më shumë se – 75 ft nën profilin vertikal në çdo kohë dhe jo më shumë se + 75 ft mbi profilin vertikal ose nën 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit.

Drejtimi

operimi i të gjithë motorëve	± 5°
me mosfunksionimin e simuluar	± 10°

të motorit

Shpejtësi

operimi i të gjithë motorëve	± 5 nyje
me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 10 nyje/ -5 nyje

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

5. Aeroplanët me një pilot, përveç aeroplanëve kompleks me performancë të lartë

a) Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P = Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM

OTD = Pajisje të tjera trajnimi mund të përdoren për këtë ushtrim

X = Një FFS përdorët për ketë ushtrim; përndryshe, përdorët një aeroplan nëse është e përshtatshme për manovrën ose procedurën

P# = Trajnimi plotësohet nga inspektimi i mbikëqyrur i aeroplanit

b) Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (——>).

Shkurtimet e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

A = aeroplan

FFS = simulues i plotë fluturimi

FSTD = Pajisje trajnimi që simulon fluturimin

c) Pikat me yll (*) të seksionit 3B dhe, seksioni 6 për shumë motorë, përdoren për fluturim vetëm me reference të instrumenteve nëse rivlerësimi/rinovimi i IR-së është i përfshirë në testin e aftësisë ose kontrollin e aftësisë. Nëse pikat me yll (*) nuk përdoren për fluturim vetëm me reference të instrumenteve gjatë testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë, dhe kur nuk ka kredit të privilegjeve IR, kategorizimi i klasës apo tipit do të kufizohet vetëm në VFR.

d) Seksioni 3A përfundohet për të rivlerësuar kategorizimin e tipit ose klasës për shumë motorë, vetëm VFR, kur përvoja e kërkuar e 10 sektorëve të rrugëve në 12 muajt e mëparshëm nuk ka përfunduar. Seksioni 3A nuk kërkohet nëse është përfunduar seksioni 3B.

e) Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja ‘M’, kjo tregon një ushtrim të detyruar ose një zgjedhje ku shfaqet më shumë se një ushtrim.

f) Një FSTD përdorët për trajnim dhe testim praktik ose kategorizimin e klasës ME nëse ata janë pjesë e një kursi të kategorizimit të tipit ose klasës të miratuar. Për miratimin e kursit zbatohen ketë konsiderata:

(i) kategorizimet e FSTD siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të aneksit VI (Pjesa-ARA) dhe Aneksi VII (Pjesa-ORA);

(ii) kategorizimet e instruktorëve;

(iii) shuma e trajnimeve FSTD të ofruara për kursin; dhe

(iv) kategorizimet dhe eksperiencat e mëparshme në tipa të ngjashëm të pilotëve në trajnim.

g) Nëse privilegjet për operimet me më shumë pilot kërkohen për herë të parë, pilotët që mbajnë privilegje për operimet me një pilot të vetëm përfundojnë:

- një kurs përgatitor që përmban manovra dhe procedura që përfshijnë MCC-të, si dhe ushtrimet e Seksionit 7 duke përdorur menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve (TEM), CRM-të dhe faktorët njerëzorë në një ATO; dhe
- kalojnë kontrollin e aftësisë në operimet me shumë-pilot.

h) Nëse privilegjet për operimet me një pilot të vetëm kërkohen për herë të parë, pilotët që mbajnë privilegje për operimet me multipilot trajnohen në një ATO dhe kontrollojnë për manovrat dhe procedurat e mëposhtme shtesë në operimet me një pilot të vetëm:

- për aeroplanët SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B;dhe

- për aeroplanët ME, 1.6, seksioni 6 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B

i) Pilotët që mbajnë privilegje për operime me një pilot të vetëm dhe me më shumë pilot në përputhje me pikat (g) dhe (h) mund të rivlerësojnë privilegjet për të dyja llojet e operimeve duke kryer Konstrollin e aftësisë në operimet me multipilot, përveç ushtrimeve të përmendura në pikat (h) (1) ose (h) (2), nëse është e zbatueshme, në operimet me një pilot të vetëm.

j) Nëse një test aftësie ose një kontroll aftësie kryhet vetëm në operimet me shumë pilot, kategorizimi i tipit kufizohet në operimet me shumë pilot. Kufizimi hiqet kur pilotët përmbushin pikën (h).

k) Trajnimi, testimi dhe kontrolli ndjekin tabelën e caktuar më poshtë.

1) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për privilegjet me një pilot të vetëm

2) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për privilegjet me multi- pilot.

3) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për pilotët që mbajnë privilegjet e një piloti të vetëm dhe që kërkojnë për herë të parë privilegjet e operimeve me multipilot (kurs përgatitor)

4) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për pilotët që mbajnë privilegjet me multi pilot dhe që kërkojnë për herë të parë privilegjet e një piloti të vetëm (kurs përgatitor)

5) Trajnimi në një ATO dhe kontrolli i kërkesave për rivalidim të kombinuar dhe rinovim të privilegjeve të pilotit të vetëm apo multi pilotit.

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Tipi i Operimit										
Tipi i avionit	**SP**		**MP**		**SP → MP (Fillestare**		**MP→ SP (Fillestare)**		**SP + MP**	
	Trajnimi	***Testimi/ kontrolli***	***Trajnimi***	***Testimi/ kontrolli***	***Trajnimi***	***Testimi/ kontrolli***	***Trajnimi, testimi dhe kontrolli (aeroplanët SE)***	***Trajnimi, testimi dhe kontrolli (aeroplanët ME)***	***aeroplanët SE***	***aeroplanët ME***
Lëshimi fillestar										
Të gjithë përvec SP complex	Seksionet 1-6	Seksionet 1-6	MCC CRM Faktorët njerëzor TEM Seksionet 1-7	Seksionet 1-6	MCC CRM Faktorët njerëzor TEM Seksioni 7	Seksionet 1-6	1,6, 4,5, 4,6, 5,2 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B	1.6, Seksioni 6 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B		

SP kompleks	1-7	1-7								
Rivlerësimi										
Të gjithë	nuk ka	Seksionet 1-6	nuk ka	Seksionet 1-7	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Seksionet 1-7 (trainimi) Seksionet 1-6 (kontrolli) SPO: 1,6, 4,5, 4,6, 5,2 dhe, nëse është e zbatueshme qasje nga seksioni 3.B	MPO: Seksionet 1-7 SPO: 1.6, Seksioni 6 dhe, nëse është e zbatueshme, qasje nga Seksioni 3.B
Rinovimi										
Të gjithë	FC L.740	Seksionet 1-6	FCL.740	Seksionet 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Trajnimi: FCL.740 Kontrollet : Si për rivlerësim	Trajnimi: FCL.740 Kontrollet: si për rivlerësim

(1) Për të vendosur ose ruajtur privilegjet e PBN, një qasje do të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është e zbatueshme, ajo duhet të kryhet në një FSTD të pajisur siç duhet.

Pavarësisht nënparagrafit të mësipërm, në rastet kur një kontroll i aftësisë për rivlerësimin e privilegjeve të PBN nuk përfshin një ushtrim RNP APCH, privilegjet e PBN të pilotit nuk do të përfshijnë RNP APCH. Kufizimi do të hiqet nëse piloti ka përfunduar një kontroll të aftësisë duke përfshirë një ushtrim RNP APCH.

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E KLASËS OSE TIPIT DHE KONTROLLI I AFTËSIVE	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
SEKSIONI 1					
1 Nisja 1.1 Parafluturimi përfshin: -dokumentacionin; - masa dhe balanca; - informacione për motin; dhe -NOTAM.	OTD				
1.2 Kontrollet para nisjes					
1.2.1 Të jashtme	OTD P#	P		M	
1.2.2 Të brendshme	OTD P#	P		M	
1.3 Ndezja e motorit: mosfunksionim normal	P—>	—>		M	
1.4 Rulimi	P—>	——>		M	
1.5 Kontrollet para nisjes ndezja e motorit (nëse është e zbatueshme)	P—>	——>		M	
1.6 Procedura e ngritjes: -normale me pozicionin e flatrave sipas –Manualit të fluturimit; dhe -me erë tërthore (nëse kushtet janë të disponueshme)	P—>	——>		M	

1.7 Ngjitja: -Vx/Vy; -kthesat në krye; dhe -jashtë nivelit	P—>	——>		M	
1.8 Përputhshmëria — Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>			M	
SEKSIONI 2					
2 Punë ajrore (kushte meteorologjike vizuale (VMC) 2.1 Fluturim horizontal në shpejtësi ajrore të ndryshme duke përfshirë fluturimin në shpejtësi ajrore të ulët kritike me dhe pa flatra (duke përfshirë afrimin ndaj V Vmca kur është e zbatueshme)	P—>	——>			

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
2.2 Kthesa të pjerrëta (360 ° në të majtë dhe në të djathtë në plan 45 °)	P—>	——>		M	

2.3 Stall dhe rikuperimi: vend i pastër parkimi; (i) afrimi në vendin e parkimit në kthesat në zbritje në breg me konfigurimin e (ii) afrimit dhe të ndezjes; (iii) afrimi në vendin e parkimit në konfigurimin e zbritjes dhe të ndezjes; dhe (iv) afrimi në vendin e parkimit, kthesa në ngritje me flatrat e ngritjes dhe fuqinë e ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor të vetëm)	P—>	——>		M	
2.4 2.4 Trajtimi duke përdorur autopilot dhe drejtuesin e fluturimit (mund të kryhet në Seksionin 3), nëse është e zbatueshme.	P—>	——>		M	
2.5 Përputhshmëria — Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	——>		M	
SEKSIONI 3A					

3A 3A.1	Procedurat gjatë udhëtimit VFR (shiko B.5 (c) dhe (d)) Plani i fluturimit, llogaria përfundimtare dhe leximi i hartës	P—>	——>			
3A.2	Ruajtja e lartësisë, drejtimit dhe shpejtësisë	P—>	——>			
3A.3	Orientimi, koha dhe rishikimi i ETA-ve	P—>	——>			
3A.4	Përdorimi i ndihmave të lundrimit me radio (nëse është e zbatueshme)	P—>	——>			
3A.5	Menaxhimi i fluturimit (regjistrimi i fluturimit, kontrollet rutinë duke përfshirë karburantin, sistemet dhe akullin)	P—>	——>			
3A.6	Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	——>			

SEKSIONI 3B						
3B 3B.1*	Nisja e fluturimit të instrumentit IFR	P—>	——>		M	

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCË TË LARTË		TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
Manovrat/procedurat		FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur	I testuar ose kontrolluar në FSTD	Inicialet e ekzaminuesit kur
3B.2*	gjatë udhëtimit	P—>	——>		M	
3B.3*	Procedurat e mbajtjes	P—>	——>		M	
3B.4*	Operimet 3D për vendosjen e lartësisë/gjatësisë (DH/A) prej 200 ft (60 m) ose në minimumin më të	P—>	——>		M	
3B.5*	Operimet 2D në minimumin e lartësisë/gjatësisë në zbritje (MDH/A)	P—>	——>		M	
3B.6*	Ushtrimet e fluturimit duke përfshirë mosfunksonimin e simuluar të	P—>	——>		M	
3B.7*	Dështimi i lokalizuesit ose	P—>	——>			
3B.8*	Përputhshmëria-Ndërlidhja me	P—>	——>		M	
E lenë bosh qëllimisht						
SEKSIONI 4						

4 Mbërritja dhe uljet 4.1 Procedurat e mbërritjes në aerodrom	P—>	——>		M	
4.2 Ulja normale	P—>	—>		M	
4.3 Ulje pa flatra	P—>	——>		M	
4.4 Ulje me erë tërthore (nëse ka kushte të përshtatshme)	P—>	——>			
4.5 Afrimi dhe ulja me fuqi boshe prej deri në 2 000 ft mbi pistë (vetëm aeroplanët me një motor)	P—>	——>			
4.6 Ringritja nga lartësia minimale	P—>	——>		M	
4.7 Ringritja dhe ulja gjatë natës (nëse është e zbatueshme)	P—>	——>			
4.8 Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	——>		M	
SEKSIONI 5					
5 Procedurat normale dhe të emergjencës (Ky seksion mund të					

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
5.1 Ngritje e refuzuar me shpejtësi të arsyeshme	P—>	——>		M	

5.2 Mosfunksionimi i simuluar i motorit pas ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor)		P		M	
5.3 Ulje e simuluar e detyruar pa energji (vetëm aeroplanët me një motor)		P		M	
5.4 Emergjencat e simuluara: (i) zjarr ose tym në fluturim; dhe (ii) mosfunskionimi i sistemeve sipas rastit	P—>	——>			
5.5 Aeroplanët ME dhe vetëm trajnimet TMG: fikja dhe rindezja e motorit (në një lartësi të sigurt nëse performohet në avion)	P—>	——>			
5.6 Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T					

SEKSIONI 6						
6 6.1*	Fluturim i siuluar asimetrik (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri	P—>	—>X		M	

6.2*	Afrimi asimetrik dhe ringritja	P—>	——>		M	
6.3*	Afrimi asimetrik dhe zbritja me	P—>	——>		M	
6.4	Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	——>		M	
SEKSIONI 7						
7	UPRT					
7.1 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit						
7.1.1	Fluturimi manual me dhe pa drejtuesit e fluturimit (pa autopilot, pa valvul automatike, dhe sipas ligjeve të ndryshme të kontrollit, sipas rastit)	P—>	——>			

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCË TË LARTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli

7.1.1.1 Në shpejtësi të ndryshme (duke përfshirë fluturimet e ngadalta) dhe lartësitë brenda programit të trajnimit të FSTD.	P——>	——>			
7.1.1.2 Kthesa të pjerrëta me plan 45 °, 180 ° në 360 ° në të majtë dhe në të djathtë	P——>	——>			
7.1.1.3 Kthesat me dhe pa pengesë të krahëve	P——>	——>			
7.1.1.4 Fluturimi procedural me instrumente dhe manovrimi duke përfshirë nisjen dhe mbërritjen me instrumente, si dhe afrimin vizual	P—>	——>			
7.2 Trajnimi për rikuperimin e paqendrueshmërisë 7.2.1Rikuperimi prej fenomeneve të humbjes kritike të shpejtësisë: — konfigurimet e ngritjes; — konfigurim i pastër në lartësi të ulëta; — konfigurim i pastër	P—>	——>			

7.2.2 Ushtrimet e mëposhtme të paqendrueshmërisë: — rikuperimi nga ngritja e hundës në kënde të ndryshme planesh; dhe — rikuperimi nga ulja e hundës në kënde të ndryshme planesh	P—>	X Aeroplani nuk përdorët për këtë ushtrim			
7.3 Ringritja me të gjithë motorët në operim* nga faza të ndryshme gjatë afrimit me instrumente	P—>	———>			
7.4 Ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim: — në lartësi të ndryshme nën DH/MDH 15 m(50ft) mbi pragun e pistës — pas prekjes së tokës (ulja me pengesa) — Në aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit (JAR/FAR 25) ose aeroplanë të kategorisë së vogël (SFAR 23), ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim fillohen nën MDH/A ose pas uljes.	P—>	———>			

6. Aeroplanët me më shumë pilot dhe aeroplanët kompleksë me performancë të lartë me një pilot të vetëm

(a) Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit sipas rastit

OTD = Pajisje të tjera trajnimi mund të përdoren për këtë ushtrim

X =Një FFS përdorët për ketë ushtrim; përndryshe, përdorët një aeroplan nëse është e përshtatshme për manovrën ose procedurën

P# =Trajnimi plotësohet nga inspektimi i mbikëqyrur i aeroplanit

(b)Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (——>).

Shkurtimet e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit: A =aeroplan

FFS =simulues i plotë fluturimi

FSTD = Pajisje trajnimi që simulon fluturimin

(c) Pikat me yll (*) përdoren në fluturim vetëm duke bërë referencë te instrumentet.

(d) Kur shkronja 'M' shfaqet në kolonën e testit së aftësive ose kontrollit të aftësive, kjo do të tregojë një ushtrim të detyrueshëm ose një zgjedhje ku shfaqen më shumë se një ushtrim.

(e) Një FSTD përdorët për trajnim dhe testim praktik dhe nëse FSTD është pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për miratimin e kursit zbatohen kërkesat e mëposhtme:

(i) kategorizimet e instruktorëve;

(ii) kategorizimet dhe shuma e trajnimeve të ofruara gjatë kursit në një FSTD; dhe

(iii) kategorizimet dhe eksperiencat e mëparshme në tipa të ngjashëm të pilotëve në trajnim.

(f) Manovrat dhe procedurat përfshijnë MCC për aeroplanët me më shumë pilot dhe për aeroplanët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm në operimet më shumë pilotë.

(g) Manovrat dhe procedurat kryhen në rolin e pilotit të vetëm për aeroplanët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm në operimet me pilot të vetëm.

(h) Në rastin e aeroplanëve kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm, kur një test aftësie ose kontroll aftësie kryhet në operimet me më shumë pilot, kategorizimi i tipit kufizohet në operimet me më shumë pilot. Nëse kërkohen privilegjet e pilotëve të vetëm, manovrat/procedurat në 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 dhe së paku një procedure/manovër nga seksioni 3.4 duhet të përmbushën më tepër për pilotët e vetëm.

(i) Në rast të një kufizimi për një kategorizim të tipit i lëshuar në përputhje me FCL.720.A(c) aplikantët plotësojnë të njëjtat kërkesa si aplikantët e tjerë për kategorizimin e tipit përveçse për ushtrimet praktike lidhur me fazën e ngritjes dhe uljes.

(j) Për të vendosur ose ruajtur privilegjet e PBN, një qasje do të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është e zbatueshme, ajo duhet të kryhet në një FSTD të pajisur siç duhet.

Pavarësisht nënparagrafit të mësipërm, në rastet kur një kontroll i aftësisë për rivlerësimin e privilegjeve të PBN nuk përfshin një ushtrim RNP APCH, privilegjet e PBN të pilotit nuk përfshijnë RNP APCH. Kufizimi do të hiqet nëse piloti ka përfunduar një kontroll të aftësive duke përfshirë një ushtrim RNP APCH.

AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli

SEKSIONI 1					
1 Përgatitja për fluturim Llogaritja e performancës	OTD P				
1.2. Inspektimi i jashtëm vizual i aeroplanit; vendndodhja e çdo artikulli dheqëllimi i inspektimit	OTD P#	P			
1.3. Inspektimi i kabinës së pilotit	P———>	———>			
1.4. Përdorimi i listës së kontrollit para ndezjes së motorëve, procedurave të nisjes, kontrollit të radios dhe të pajisjeve të navigacionit, përzgjedhjes dhe caktimit të frekuencave të lundrimit dhe komunikimit	P———>	———>		M	

AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur	I testuar ose	Inicialet e ekzaminuesit kur
1.5. Rulimi në përputhje me udhëzimet e ATC-së ose udhëzimet e instruktorit	P———>	———>			
1.6. Para kontrollit të ngritjes	P———>	———>		M	
SEKSIONI 2					
2 Ngritjet Ngritja normale me vendosje të ndryshme të flatrave, duke përfshirë ngritjen e përshpejtuar..	P———>	———>			
2.2* Ngritje instrumentale; kalimi në fluturimin instrumental kërkohet gjatë shkëputjes ose menjëherë pasi të ngrihet në ajër.	P———>	———>			
2.3. Ngritje në erë tërthore	P———>	———>			
2.4. Ngritja me peshën maksimale të ngritjes (pesha maksimale e vërtetë ose e simuluar)	P———>	———>			
2.5. Ngritjet me motorë të simuluar jo funksionalë 2.5.1* menjëherë pasi arrihet V2	P———>	———>			

(Për aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit ose për aeroplanët të kategorisë së vogël, mosfunksionimi i motorit nuk simulohet deri sa të arrijë një lartësi minimale prej 500 ft mbi fundin e pistës. Në aeroplanët që kanë performancë të njëjtë si aeroplanët e kategorisë së transportit në lidhje me peshën ngritëse dhe lartësinë e densitetit, instruktori mund të simulojë mosfunksionimin e motorit menjëherë pas arritjes së V2)					
2.5.2*ndërmjet V1 dhe V2	P	X		vetëm M FFS	
2.6. Ngritje e refuzuar me shpejtësi të arsyeshme para se të arrijë V1	P———>	——>X		M	
SEKSIONI 3					
3 Manovrat dhe procedurat e fluturimit Fluturimi manual me dhe pa drejtuesit e fluturimit (pa autopilot, pa valvul automatike, dhe sipas ligjeve të ndryshme të kontrollit, sipas rastit)	P———>	——>			
3.1.1. Në shpejtësi të ndryshme (duke përfshirë fluturimet e ngadalta) dhe lartësitë brenda programit të trajnimit të FSTD	P———>	——>			
3.1.2. Kthesa të pjerrëta me plan 45 °, 180 ° në 360 ° në të majtë dhe në tëdjathtë	P———>	——>			
3.1.3. Kthesat me dhe pa pengesë të krahëve	P———>	——>			
3.1.4. Fluturimi procedural me instrumente dhe manovrimi duke përfshirë nisjen dhe mbërritjen me instrumente, si dhe qasjen vizuale	P———>	——>			

AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
3.2. Futje nën pas arritjes së numrit kritik Mach, dhe karakteristika të tjera të veçanta të fluturimit të aeroplanit (p.sh. Dutch Roll)	P————>	——>X Për këtë ushtrim nuk përdorët aerolpan.		Vetëm FFS	
3.3. Operimi normal i sistemeve dhe kontrolleve të panelit të inxhinierëve (nëse është e zbatueshme)	OTD P—>	————>			
3.4. Operimet normale dhe jo normale të sistemeve të mëposhtme:				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj jo normale nga 3.4.0 në 3.4.14 duke përfshirë
3.4.0. Motor (nëse është e nevojshme helika)	OTD P>	————>			
3.4.1. Presoni dhe ajri i kondicionuar	OTD P—	————>			
3.4.2. Sistemi pitot/statik	OTD P—	————>			
3.4.3. Sistemi i karburantit	OTD P—	————>			
3.4.4. Sistemi elektrik	OTD P—	————>			
3.4.5. Sistemi hidraulik	OTD P—	————>			
3.4.6. Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	OTD P——>	————>			

3.4.7. Sistemi kundër akullit dhe i shkrirjes së akullit, ngrohja e mburojës me shkëlqim	OTD P——>	———>			
3.4.8. Autopilot/drejtuesi i fluturimit	OTD P—>	———>		M (vetëm me	
3.4.9. Pajisjet për paralajmërimin e humbjes kritike të shpejtësisë ose pajisjet për shmangien e humbjes kritike të shpejtësisë	OTD P—>	———>			
3.4.10. Sistemi paralajmërues i afërsisë me tokën, radari i motit, altimetri i radios,	P———>	———>			
3.4.11. Radio, pajisje lundrimi, instrumente, FMS	OTD P—>	———>			

AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur	I testuar ose	Inicialet e ekzaminuesit kur
3.4.12. Marshi dhe frenat e uljes	OTD P—>	———>			
3.4.13 Sistemi i slat dhe i flatrave	OTD	———>			
3.4.14. Njësia ndihmëse e energjisë (APU)	OTD P—>	———>			
E lenë bosh qëllimisht					
3.6. Procedurat jo normale dhe të emergjencës:				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga 3.6.1 te 3.6.9 duke përfshirë
3.6.1. Situatat e zjarrit, p.sh. motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit zjarret elektrike dhe në krahë duke përfshirë evakuimin	P———>	———>			
3.6.2. Kontrolli dhe luftimi i tymit	P———>	———>			
3.6.3. Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja në një lartësi të sigurt	P———>	———>			

3.6.4. Shkarkimi i karburantit (i simuluar)	P————>	————>			
3.6.5. Erë me drejtim të ndryshueshëm në ngritje dhe ulje	P	X		Vetëm FFS	
3.6.6. Mosfunksionimi i presionit të kabinës i simuluar/ulje emergjente	P————>	————>			
3.6.7. Paaftësia e anëtarëve të ekuipazhit fluturimit	P————>	————>			
3.6.8. Procedura të tjera të emergjencës të përshkruara në manualin e duhur të fluturimit në aeroplan (AFM)	P————>	————>			
3.6.9. Fenomeni TCAS	OTD P—>	Për këtë ushtrim nuk përdorët aeroplan		Vetëm FFS	
3.7 Trajnimi për rikuperimin e përmbysjes 3.7.1 Rikuperimi prej fenomeneve të humbjes kritike të shpejtësisë: – konfigurimet e ngritjes; – konfigurim i pastër në lartësi të ulëta; – konfigurim i pastër afër lartësisë maksimale të operimit; dhe – konfigurime të uljes.	P FFS e kualifikuar vetëm për detyrën e trajnimit	X Për këtë ushtrim nuk përdorët aeroplan.			
3.7.2. Ushtrimet e mëposhtme të përmbysjes: — rikuperimi nga ngritja e hundës në kënde të ndryshme planesh; dhe — rikuperimi nga ulja e hundës në kënde të ndryshme planesh	P FFS e kualifikuar vetëm për detyrën e trajnimit	X Për këtë ushtrim nuk përdorët aerolpan.		Vetëm FFS	

AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK	TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL

Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
3.8. Procedurat e fluturimit me instrumente					
3.8.1* Respektimi i rrugëve të nisjes dhe	P———>	———>		M	
3.8.2* Procedurat e mbajtjes	P———>	———>			
3.8.3* Operimet 3D në DH/A prej 200 ft (60 m) ose në lartësinë minimale nëse kërkohet nga procedura e afrimit					

Shënim: Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose drejtuesit të fluturimit. Procedura për të kryer fluturimin në mënyrë manuale zgjidhet duke marrë parasysh këto kufizime (për shembull, zgjidhni një ILS për 3.8.3.1 në rastin e kufizimit AFM).

3.8.3.1* Manualisht, pa drejtues fluturimi	P———>	———>		M (vetëm test aftësie)	
3.8.3.2* Manualisht, me drejtues fluturimi	P———>	———>			
3.8.3.3* Me autopilot	P———>	———>			

3.8.3.4 * Manual, me një motor të simuluar jo funksional gjatë qasjes përfundimtare, qoftë deri në ndalimin e prekjes, ose përmes procedurës së plotë të qasjes së humbur (siç është e aplikueshme), duke filluar: (i) para se të kaloni 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit; dhe (ii) pasi të keni kaluar 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit. Në aeroplanët të cilët nuk janë çertifikuar si aeroplanët e kategorisë së transportit (JAR / FAR 25) ose si aeroplanët e kategorisë së udhëtarëve (SFAR 23), qasja me simulimin e motorit jo funksional dhe kalimin ne rreth të dytë do të fillohet në ndërthurje me qasjen 2D në përputhje me 3.8.4. do të fillohet kur të arrihet lartësia / altitude (OCH / A) e qartësimit të publikuar të pengesave; megjithatë, jo më vonë se të arrihet një MDH / A prej 500 ft mbi lartësinë e pragut të pistës. Në aeroplanët që kanë të njëjtën performancë si aeroplan i kategorisë së transportit në lidhje me masën e ngritjes dhe lartësinë e densitetit, instruktori mund të simulojë motorin jofunksional në përputhje me ushtrimin 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.4* operimet 2D deri në MDH/A	P*—>	————>		M	
3.8.5 Afrimi qarkullues sipas kushteve të mëposhtme:	P*—>	————>			
AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli

. (a)* afrimi në lartësinë minimale të afrimit qarkullues në aerodromin në fjalë, në përputhje me objektet e afrimit të instrumenteve lokale në kushte të simuluara të fluturimit të instrumenteve; e ndjekur nga: (b) afrimi qarkullues në një pistë tjetër në të paktën 90° larg linjës qendrore nga afrimi final i përdorur në pikën (a), në lartësi minimale të autorizuar të afrimit qarkullues. *Shënime* Nëse (a) dhe (b) nuk janë të undura për shkak të ATC, mund të kryhet një model i simuluar me vizibilitet të ulët.	P*—>	——————>			
3.8.6. Afrimi vizual	P——>	——————>			
SEKSIONI 4					
4 Procedura të humbura të afrimit					
4.1. Ringritja me të gjithë motorët në operim* gjatë një operimi 3D për arritjen lartësinë e vendosur	P*—>	——————>			
4.2. Ringritja me të gjithë motorët në operim* nga faza të ndryshme gjatë afrimit me instrumente	P*—>	——————>			
4.3. Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*—>	——————>			
4.4* Ringritje manuale me motorin e simular jo funksional në gjendje kritike pas afrimit me instrumente kur arrihet DH, MDH ose MAPt	P*——————>	——————>		M	

AEROPLANËT ME SHUMË PILOT DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR IN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
4.5 Ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim: — nga lartësi të ndryshme nën DH/MDH; — pas prekjes së tokës (ulja me pengesa) Në aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit (JAR/FAR 25) ose aeroplanë të kategorisë së vogël (SFAR 23), ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim fillohen nën MDH/A ose pas uljes.	P———>	———>			
SEKSIONI 5					
5 Uljet Uljet normale* me referencë vizive të përcaktuar kur arrihet DA/H pas një operim të afrimit me instrumente.	P				
5.2. Ulje e simuluar me stabilizator horizontal të bllokuar në çdo pozicion pa rregullator	P———>	Për këtë ushtrim nuk		Vetëm FFS	
5.3. Ulja me erë të tërthortë (avion, nëse mund të praktikohët)	P———>	———>			
5.4. Shembuj të trafikut dhe ulje me flatra dhe slatse të pahapura ose pjesërisht të hapura	P———>	———>			
5.5. Ulje me motorin e simular jo operativ në gjendje kritike	P———>	———>		M	

5.6 Ulja me dy motorë jo operativë: — aeroplanët me tre motorë: motori qendror dhe një motor i jashtëm sa të jetë e praktikueshme sipas të dhënave të AFM; dhe — aeroplanët me katër motorë: dy motorë në një krah	P	X		M Vetëm FFS (vetëm test aftësie)	

6. Kategorizimi i klasës — det

Seksioni 6 përfundohet për të rivlerësuar kategorizimin e tipit ose klasës për shumë motorë, vetëm VFR, kur përvoja e kërkuar e 10 sektorëve të rrugëve në 12 muajt e mëparshëm nuk ka përfunduar.

KATEGORIZIMI I KLASËS DET	TRAJNIMI PRAKTIK	KATEGORIZIMI I KLASËS TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË
Manovrat/procedurat	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 1		
1 **Nisja** Parafluturimit përfshihen: — dokumentacioni; — pesha dhe ekuilibri; — informacione për motin; dhe — NOTAM.		
1.2. Kontrollet para nisjes Të brendshme/ të jashtme		
1.3. Ndezja dhe fikja e motorit Mosfunksionim normal		
1.4. Rulimi		
1.5. Rulimi me etapa		
1.6. Ankorimi: Skelë e Bankinës detare		
1.7. Lundrimi me motorët e fikur		
1.8. Kontrollet para nisjes: Ndezja e motorit (sipas rastit)		

Procedurat e ngritjes: — normale me pozicionin e flatrave sipas Manualit të fluturimit; dhe — me erë tërthore (nëse kushtet janë të disponueshme)		
Ngjitja: — kthesat në krye — jashtë nivelit		
1.11. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 2		
2 **Punë ajrore (VFR)** 2.1 Fluturim horizontal në shpejtësi ajrore të ndryshme duke përfshirë fluturimin në shpejtësi ajrore të ulët kritike me dhe pa flatra (duke përfshirë afrimin ndaj VMCA kur është e zbatueshme)		
2.2. Kthesa të pjerrëta (360 ° në të majtë dhe në të djathtë në plan 45 °)		

KATEGORIZIMI I KLASËS DET	TRAJNIMI PRAKTIK	KATEGORIZIMI I KLASËS TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË
Manovrat/procedurat	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
Humbja kritike e shpejtësisë dhe rikuperimi: (i) vend i pastër parkimi; (ii) afrimi në vendin e parkimit në kthesën në zbritje me pjerrtësi me konfigurimin e afrimit dhe ndezur; (iii) afrimi në vendin e parkimit në konfigurimin e zbritjes dhe të ndezjes; dhe (iv) afrimi në vendin e parkimit, kthesa në ngritje me flatrat e ngritjes dhe fuqinë e ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor të vetëm).		

2.4. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 3		
3 **Procedurat gjatë udhëtimit VFR** Plani i fluturimit, llogaria përfundimtare dhe leximi i hartës		
3.2. Ruajtja e lartësisë, drejtimit dhe shpejtësisë		
3.3. Orientimi, koha dhe rishikimi i ETA-ve		
3.4. Përdorimi i ndihmave të lundrimit me radio (nëse është e zbatueshme)		
3.5. Menaxhimi i fluturimit (regjistrimi i fluturimit, kontrollet rutinë duke përfshirë karburantin, sistemet dhe akullin)		
3.6. Përputhshmëria — Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 4		
4 **Mbërritja dhe uljet**		
4.2. Ulja normale		
4.3. Ulje pa flatra		
4.4. Ulje me erë tërthore (nëse ka kushte të		
4.5. Afrimi dhe ulja me fuqi boshe për lartësitë më të mëdha se 2000’ (vetëm aeroplanët me një motor)		
4.6. Ringritja nga lartësia minimale		

KATEGORIZIMI I KLASËS DET	TRAJNIMI PRAKTIK	KATEGORIZIMI I KLASËS TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË
Manovrat/procedurat	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
4.7. Ulja në ujëra të qeta Ulja në ujëra të trazuara		
4.8. Përputhshmëria-ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 5		
5 **Procedurat jo normale dhe të emergjencës** (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 4)		
5.1 Ngritje e refuzuar me shpejtësi të arsyeshme		
5.2. Mosfunksionimi i simuluar i motorit pas ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor)		
5.3. Ulje e simuluar e detyruar pa energji (vetëm aeroplanët me një motor)		
5.4 Emergjencat e simuluara: (i) zjarr ose tym në fluturim; dhe (ii) mosfunskionimi i sistemeve sipas rastit		

5.5. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 6		
6 **Fluturim i simuluar asimetrik** (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 5) 6.1 Mosfunksionimi i simuluar i motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt përveç nëse kryhet në FFS dhe në një FNPT II)		
6.2. Fikja dhe rindezja e motorit (vetëm testimi i aftësive ME)		
6.3. Afrimi asimetrik dhe ringritja		
6.4. Afrimi asimetrik dhe zbritja me ndalim të plotë		
6.5. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		

C. Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterëve

1. Në rastet e testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë për kategorizimin e tipit dhe ATPL, aplikanti kalon seksionin 1 deri në seksionin 4 dhe 6 (sipas rastit) të testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë. Dështimi për të marrë më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të kryejë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që dështon për të marrë pesë lëndë përsërit lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të ritestimit ose rikontrollit ose dështimi për të marrë ndonjë lëndë tjetër të kaluar më parë kërkon që aplikanti t'i nënshtrohet përsëri të gjithë testit ose kontrollit. Të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë përfundojnë brenda 6 muajsh.

2. Në rastin e kontrollit të aftësisë për një IR, aplikantët kalojnë seksionin 5 të kontrollit të ekspertizës. Ngelja në më shumë se tri lëndë kërkon që aplikanti të përsërisë të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në më pak se tri lëndë përsërit lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë në rastin e ritestimit ose rikontrollit ose ngelja në çdo lëndë tjetër të seksionit 5 tashmë të kaluar kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë kontrollin.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

3. Aplikantët duhet të tregojnë aftësinë në:

a) operimin e helikopterit brenda kufizimeve të tij;

b) plotësimi i të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;

c) ushtrimin e gjykimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;

d) zbatimin e njohurive aeronautike;

e) mbajtjen e kontrollit të aeroplanit gjatë gjithë kohës në mënyre që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;

f) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të humbjes së aftësive, nëse është e zbatueshme; dhe

g) komunikimin e efektshëm me anëtaret e tjerë të ekuipazhit, nëse është e zbatueshme.

4. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bere kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe perfomancën e helikopterëve të përdorur:

a) Limitet e fluturimit IFR Lartësia

Përgjithësisht	± 100 ft
Fillimi i ringritjes në lartësinë/gjatësinë e vendosur	+ 50 ft/– 0 ft
Minimumi i lartësisë/MAPt/gjatësisë së zbritjes	+ 50 ft/– 0 ft

Gjurmimi

Me ndihmën e radios	± 5°
Për devijimet 'këndore'	Afrim i precizuar gjysmë shkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV) Devijime 'lineare' laterale	gabimi/devijimi në korridorin e fluturimit është normalisht i kufizuar në ± ½ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Lejohen devijime të shkurtra nga ky standard maksimumi një herë më shumë së vlera e lejueshme e RNP-së.
Devijimet lineare vertikale 3D (p.sh. RNP APCH (LNAV/VNAV) duke përdorur BaroVNAV)	jo më shumë se – 75 ft nën profilin vertikal në çdo kohë dhe jo më shumë se + 75 ft mbi profilin vertikal ose nën 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit.

Drejtimi

operimi i të gjithë motorëve	± 5°
me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 10°
Shpejtësia operimi i të gjithë motorëve	 ± 5 nyje
me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 10 nyje/ -5 nyje

(b) Limitet e fluturimit VFR

Lartësia	
Përgjithësisht	± 100 ft
Drejtimi	
Operimi normal	± 5°
Operime jonormale/emergjencat	± 10°
Shpejtësia	
Përgjithësisht	± 10 nyje
Me mosfunksionimin e simuluar të motorit Zhvendosja në tokë Qëndrim pezull T.O. I.G.E.	± 10 nyje/ -5 nyje ± 3 ft
Ulja	± 2 ft (me 0 ft fluturim nga pjesa e pasme ose anësore)

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

TË PËRGJITHSHME

5. Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC për lëshimin e kategorizimit të tipit për helikopterët me një pilot të vetëm (SPH) ose të trajnuar si PIC ose i bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit për helikopter me më shumë pilot (MPH).

6. Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (——>).

Shkurtimet e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

FFS =simulues i plotë fluturimi

FTD = pajisje për trajnimin e fluturimit

H = helikopter

7. Te pikat me yll (*) fluturimi kryhet në IMC aktuale ose të simuluara, vetëm nga aplikantët që kanë dëshirë të rinovojnë ose rivlerësojnë një IR (H) ose të zgjerojnë privilegjet e atij kategorizimi në një tip tjetër.

8. Procedurat e fluturimit me instrumente (seksioni 5) performohen vetëm nga aplikantët që

kanë dëshirë të rinovojnë ose rivlerësojnë një IR (H) ose të zgjerojnë privilegjet e atij kategorizimi në një tip tjetër. Një FFS ose një FTD 2/3 mund të përdoren për ketë qëllim.
8a. Për të vendosur ose ruajtur privilegjet e PBN, një qasje do të jetë RNP APCH.. Kur një RNP APCH nuk është e zbatueshme, ajo duhet të kryhet në një FSTD të pajisur siç duhet.
Pavarësisht nënparagrafit më lart, në rastet kur një kontroll i aftësisë për revalizimin e privilegjeve të PBN nuk përfshin një ushtrim RNP APCH, privilegjet e PBN të pilotit nuk përfshijnë RNP APCH . Kufizimi do të hiqet nëse piloti ka përfunduar një kontroll të aftësisë duke përfshirë një ushtrim RNP APCH.

9. Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyruar.

10. Një FSTD përdorët për trajnim dhe testim praktik dhe nëse FSTD është pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për kursin do të aplikohen këto elemente:

(a)kategorizimet e FSTD siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të aneksit VI (Pjesa-ARA) dhe Anksi VII (Pjesa-ORA);

(b)kategorizimet e instruktorit dhe ekzaminuesit;

(c)shuma e trajnimeve FSTD të ofruara për kursin;

(d)kategorizimet dhe eksperiencat e mëparshme në tipa të ngjashëm të pilotëve në trajnim; dhe

(e)shuma e eksperiencave të fluturimit të mbikëqyrura të ofruara pas lëshimit së kategorizimit të tipit të ri.

HELIKOPTERËT ME MULTIPILOTË

11. Aplikantët për testin e aftësive për lëshimin e kategorizimit të tipit të helikopterit multipilot dhe ATPL(H) kalojnë seksionin 1 deri në 4, nëse është e zbatueshme, seksionin 6.

12. Aplikantët për rivlerësimin dhe rinovimin e kontrollit të aftësisë për kategorizimin e tipit të helikopterit me më shumë pilot kalojnë vetëm seksionin 1 dhe 4, dhe nëse është e zbatueshme, seksionin 6.

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/SHUMË PILOT	**TRAJNIMI PRAKTIK**			**TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË**	
Manovrat/procedurat	**FSTD**	**H**	**Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi**	**Të kontrolluara në FSTD ose H**	**Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi**
SEKSIONI 1 — Përgatitjet dhe kontrollet para fluturimit					
1.1 Inspektimi i jashtëm vizual i helikopterëve; vendndodhja e çdo artikulli dhe qëllim i inspektimit		P		M (nëse performohet në	
1.2 Inspektimi i kabinës së pilotit	P	——>		M	

1.3 Procedurat e nisjes, kontrolli i radios dhe pajisjes për lundrim, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave të lundrimit dhe komunikimit	P	——>		M	
1.4 Rulimi/rulimi në ajër në përputhje me udhëzimet e ATC ose udhëzimet e instruktorit	P	——>		M	
1.5 Procedurat dhe kontrollet para nisjes	P	——>		M	
SEKSIONI 2 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit					
2.1 Ngjitjet (profile të ndryshme)	P	——>		M	
2.2 Uljet dhe ngritjet në terren të pjerrët ose me erë tërthore	P	——>			
2.3 Ngritja me peshën maksimale të ngritjes (pesha maksimale e vërtetë ose e simuluar)	P	——>			
2.4 Ngritja e simuluar me motorë që nuk funksionojnë menjëherë para se të arrijë TDP ose DPATO	P	——>		M	
2.4.1 Ngritja e simuluar me motorë që nuk funksionojnë menjëherë pasi të arrijë TDP ose DPATO	P	——>		M	
2.5 Kthesat në ngjitje dhe zbritje në drejtime të specifikuara	P	——>		M	
2.5.1 Kthimi me plan 30°, 180° deri në 360° majtas dhe djathtas, duke u referuar vetëm te instrumentet	P	——>		M	
2.6 Zbritje autorotative	P	——>		M	
2.6.1 Për helikopterët me një motor (SEH) ulje autorotative ose për helikopterët me shumë motorë (MEH) rikuperim i fuqisë	P	——>		M	
2.7 Zbritja, profilet e ndryshme	P	——>		M	
2.7.1 Ringritja ose ulja pas mosfunksionimit të simuluar të motorit para LDP ose DPBL	P	——>		M	
2.7.2 Ulja pas mosfunksionimit të simuluar të motorit pas LDP ose DPBL	P	——>		M	

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/SHUMË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK	TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË

Manovrat/procedurat	FSTD	H	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 3 - Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme					
3. Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme:				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
3.1 Motori	P	——>			
3.2 Ajri i kondicionuar (ngrohja, ventilimi)	P	——>			
3.3 Sistemi pilot/statik	P	——>			
3.4 Sistemi i karburantit	P	——>			
3.5 Sistemi elektrik	P	——>			
3.6 Sistemi hidraulik	P	——>			
3.7 Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	P	——>			
3.8 Sistemi për shkrirjen e akullit/ kundër akullit	P	——>			
3.9 Autopilot/drejtuesi i fluturimit	P	—>			
3.10 Pajisjet për rritjen e qëndrueshmërisë	P	——>			
3.11 Radari i motit, altimetri i radios, transponderi	P	——>			
3.12 Sistemi i lunfrimit ajror	P	——>			
3.13 Sistemi i rrotave të uljes	P	——>			
3.14 APU	P	——>			
3.15 Radio, pajisje lundrimi, instrumente, FMS	P	——>			
SEKSIONI 4 — Procedurat jo normale dhe të emergjencës					
4. Procedurat jo normale dhe të emergjencës				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3

4.1 Situatat e zjarrit (duke përfshirë evakuimin nëse është e zbatueshme)	P	——>			
4.2 Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	——>			
4.3 Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja në një lartësi të sigurt	P	——>			
4.4 Shkarkimi i karburantit (i simuluar)	P	——>			

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/SHUMË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat	FSTD	H	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
4.5 Mungesa e kontrollit të helikës së bishtit (nëse është e zbatueshme)	P	——>			
4.5.1 Humbja e helikës së bishtit (nëse është e zbatueshme)	P	Helikopteri nuk përdorët për këtë			
4.6 Paaftësia e anëtarëve të ekuipazhit — vetëm MPH	P	——>			
4.7 Keqfunksionime të transmisionit	P	——>			
4.8 Procedurat e tjera të emergjencës të detajuara në manualin e dhënë të fluturimit	P	——>			
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit instrumental (për t'u kryer në IMC ose IMC të simuluar)					
5.1 Ngritja me anë të instrumenteve: kalimi në fluturimin me instrumente kërkohet sa më shpejt të jetë e mundur pasi të ngrihet në ajër.	P*	——>*			
5.1.1 Mosfunksionim i simuluar i motorit gjatë nisjes	P*	——>*		M*	
5.2 Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e ATC	P*	——>*		M*	
5.3 Procedurat e mbajtjes	P*	——>*			

5.4 3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach proce- dure	P*	——>*			
5.4.1 Manualisht, pa drejtues fluturimi Shënim: Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose drejtuesit të fluturimit. Procedura për të kryer fluturimin në mënyrë manuale zgjidhet duke marrë parasysh këto kufizime (për shembull, zgjidhni një ILS për 5.4.1 në rastin e kufizimit AFM)	P*	——>*		M*	
5.4.2 Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	——>*		M*	
5.4.3 Me autopilot të shoqëruar	P*	——>*			
5.4.4 Në mënyrë manuale, me një motor të simuluar jo operativ; mos funksionimi i motorit duhet të simulohet gjatë afrimit përfundimtar përpara se të kalojë 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit deri në ulje ose përmes procedurës së plotë të humbur të afrimit.	P*	——>*		M*	
5.5 operimet 2D deri në MDA/H	P*	——>*		M*	

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/SHUMË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat	FSTD	H	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
5.6 Ringritja me të gjithë motorët që operojnë në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*	——>*			
5.6.1 Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*	——>*			
5.6 Ringritja me një motor të simuluar jo operativ në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*	——>*		M*	
5.7 Autorotacioni IMC me rikuperim fuqie	P*	——>*		M*	

5.8 Rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme	P*	——>*		M*	
SEKSIONI 6 — Përdorimi i pajisjeve opsionale					
6 Përdorimi i pajisjeve opsionale	P	——>			

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT

13. Aplikantët për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e një kategorie të tipit helikopter me një pilot duhet:
(a) nëse kërkohen privilegje për operimin me një pilot, plotësojnë testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë në operimin me një pilot;
(b) nëse kërkohen privilegje për operimin me shumë pilotë, plotësojnë testin e aftësive ose kontrollin e aftësive në operimin me shumë pilotë;
(c) nëse kërkohen privilegje për privilegjet si për një pilot ashtu edhe për shumë pilot, plotësojnë testin e aftësive ose kontrollin e aftësive në operimin me shumë pilotë dhe, si shtesë, manovrat dhe procedurat e mëposhtme në operimin me një pilot:
(1) për helikopterët me një motor: 2.1 ngritje dhe 2.6 dhe 2.6.1 zbritje dhe ulje autorotative;
(2) për helikopterët me shumë motorë: 2.1 ngritje dhe defekte të motorit 2.4 dhe 2.4.1 pak para dhe pak pas arritjes së TDP;
(3) për privilegjet IR, përveç pikës (1) ose (2), sipas rastit, qasje e seksionit 5, përveç rasteve kur plotësohen kriteret e shtojcës 8;
(d) për të hequr kufizimin për operimin me shumë pilotë nga një klasifikim jo kompleks i tipit helikopter me një pilot, plotësojnë një kontroll aftësie që përfshin manovrimet dhe procedurat e referuara në pikën (c) (1) ose (c) (2), sipas rastit.

D. Kërkesat specifike për kategorinë e avionëve me fuqi me ngritje vertikale

1. Në rastet e testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë për kategorizimin e tipit të avionëve me fuqi me ngritje vertikale, aplikanti kalon seksionin 1 deri në seksionin 5 dhe 6 (sipas rastit) të testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në më pak se pesë lëndë përsërit lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të ritestimit ose rikontrollit ose ngelja në çdo lëndë tjetër tashmë të kaluar kërkon që aplikanti të ndërmarrë të gjithë testin ose kontrollin. Të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë përfundojnë brenda 6 muajsh.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

2. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

a) operimin e avionëve me fuqi me ngritje vertikale (Powerd-Lift) brenda limiteve të tij;

b) plotësimine të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;

c) ushtrimin e gjykimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;

d) zbatimin e njohurive aeronautike;

e) mbajtjen e kontrollit të avionëve me fuqi me ngritje vertikale gjatë gjithë kohës në mënyrë që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;

f) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të humbjes së aftësive; dhe

g) komunikimin e efektshëm me anëtaret e tjerë të ekuipazhit

3. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bërë kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe performancën e avionëve me fuqi me ngritje vertikale të përdorura.

a) Limitet e fluturimit IFR

Lartësi

Përgjithësisht	± 100 ft
Fillimi i ringritjes në lartësinë/gjatësinë e vendosur	+ 50 ft/– 0 ft
Minimumi i lartësisë/gjatësisë së zbritjes	+ 50 ft/– 0 ft
Gjurmimi	
Me ndihmën e radios	± 5
Afrim i precizuar	gjysmëshkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit

Drejtimi

Operime normale	± 5° operime jonormale/emergjencat ± 10°
Shpejtësia	
Përgjithësisht	± 10 nyje
Me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 10 nyje/ -5 nyje

b) Limitet e fluturimit VFR

Lartësia	
Përgjithësisht	± 100 ft
Drejtimi	
Operimi normal	± 5° operime jonormale/emergjencat ± 10°
Shpejtësia	
Përgjithësisht	± 10 nyje
Me mosfunksionimin e	± 10 nyje/ -5 nyje Zhvendosja

simuluar të motorit Në tokë	
Qëndrim pezull T.O. I.G.E	± 3 ft
Ulja	± 2 ft (me 0 ft fluturim nga pjesa e pasme ose anësore)

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

4. Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit sipas rastit

5. Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (——>).

6. Shkurtimet e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

FFS = simulues i plotë fluturimi

FTD = pajisje për trajnimin e fluturimit

OTD = pajisje të tjera trajnimi

PL = avionë me fuqi me ngritje vertikale

(6a) Njësitë me yll (*) do të fluturojnë vetëm duke iu referuar instrumenteve. Nëse ky kusht nuk plotësohet gjatë testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë, vlerësimi i tipit do të kufizohet vetëm në VFR.

7. Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyruar.

8. FSTD-të përdoren për trajnim dhe testim praktik dhe nëse ata janë pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për miratimin e kursit zbatohen elementet e mëposhtme:

a) kategorizimet e FSTD-ve siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të aneksit VI (Pjesa-ARA) dhe aneksi VII (Pjesa-ORA); dhe

b) kategorizimet e instruktorit.

KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat	OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 1 — Përgatitjet dhe kontrollet para fluturimit							

1.1	Inspektimi vizual i jashtëm i avionëve me fuqi me ngritje vertikale vendndodhja e çdo artikulli dhe qëllim i inspektimit				P			
1,2	Inspektimi i kabinës së pilotit	P	——>	——>	——>			
1,3	Procedurat e nisjes, kontrolli i radios dhe pajisjes për lundrim, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave të lundrimit dhe komunikimit	P	——>	——>	——>		M	
1,4	Rulimi në përputhje me udhëzimet e ATC ose udhëzimet e instruktorit		P	——>	——>			
1,5	Procedurat dhe kontrollet para ngritjes duke përfshirë kontrollin e energjisë.	P	——>	——>	——>		M	
SEKSIONI 2 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit								
2,1	Profilet e ngritjes së VFR-së normale: Operimet në pistë (ngritja e shkurtër dhe ulja (STOL) dhe ngritja vertikale dhe ulja (VTOL)) duke përfshirë erën tërthore Heliportet në sipërfaqe të ngritura Heliportet në nivelin e tokës		P	——>	——>		M	
2.2	Ngritja me peshën maksimale të ngritjes (pesha maksimale e vërtetë ose e simuluar)		P	——>				
2.3.1.	Ngritja e refuzuar: — gjatë operimeve në pistë; — gjatë operimeve në heliporte në sipërfaqe të ngritura; dhe — gjatë operimeve në nivelin e tokës.		P	——>			M	

2.3.2.	Ngritje me motorë të simuluar jo funksionalë pasi kalojnë pikën e vendosur: gjatë operimeve në pistë; gjatë operimeve në heliporte në sipërfaqe të ngritura; dhe gjatë operimeve në nivelin e tokës.		P	——>			M	
2,4	Ulja autorotative në tokë në modalitetin e helikopterit (avioni nuk përdorët për këtë ushtrim)	P	——>	——>			M FFS vetëm	
2.4.1.	Ulje me helikopter në modalitetin aeroplan (avionët nuk duhet të përdoren për këtë ushtrim)		P	——>			M FFS vetëm	
KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
2,5	Profilet e uljes së VFR-së normale: operime në pistë (STOL dhe VTOL) heliportet në sipërfaqe të ngritura heliportet në nivelin e tokës.		P	——>	——>		M	
2.5.1.	Ulja me motorë të simuluar jo funksionalë pasi arrihet pika e vendosur: — gjatë operimeve në pistë; — gjatë operimeve në heliporte në sipërfaqe të ngritura; dhe — gjatë operimeve në nivelin e tokës.							
2,6	Ringritja ose ulja pas mosfunksionimit të simuluar të motorit përpara pikës së vendosur		P	——>			M	
SEKSIONI 3 - Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme:								

3	Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për ushtrimin):						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
3,1	Motori	P	——>	——>				
3,2	Presoni dhe ajri i kondicionuar (ngrohja, ventilimi)	P	——>	——>				
3,3	Sistemi pitot/statik	P	——>	——>				
3,4	Sistemi i karburantit	P	——>	——>				
3,5	Sistemi elektrik	P	——>	——>				
3,6	Sistemi hidraulik	P	——>	——>				
3,7	Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	P	——>	——>				
3,8	Sistemi kundër akullit dhe i shkrirjes së akullit, ngrohja e mburojës me shkëlqim (nëse zbatohet)	P	——>	——>				
3,9	Autopilot/drejtuesi i fluturimit	P	—>	—>				
3,10	Pajisjet për paralajmërimin e humbjes kritike të shpejtësisë ose pajisjet për shmangien e humbjes kritike të shpejtësisë dhe pajisjet për rritjen e qëndrueshmërisë.	P	——>	——>				
3,11	Radari i motit, altimetri i radios, transponderi, sistemi paralajmërues i afërsisë me tokën (nëse është i pajisur)	P	——>	——>				

	Manovrat/procedurat	OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
3,12	Sistemi i rrotave të uljes	P	——>	——>				
3,13	APU	P	——>	——>				
3,14	Radio, pajisje lundrimi, instrumente dhe FMS	P	——>	——>				
3,15	Sistemi i flatrave	P	——>	——>				
SEKSIONI 4 — Procedurat jo normale dhe të emergjencës								
4	Procedurat jo normale dhe të emergjencës (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për ushtrimin)						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky
4,1	Situatat e zjarrit, motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit, zjarret elektrike dhe në krahë duke përfshirë evakuimin nëse është e zbatueshme.	P	——>	——>				
4,2	Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	——>	——>				
4,3	Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja (avioni nuk përdorët për këtë ushtrim) duke përfshirë kalimin e një motori jashtë funksioni nga helikopteri në modalitetet e aeroplanit dhe anasjellas.	P	——>	——>			FFS vetëm	
4,4	Shkarkimi i karburantit (i simuluar, nëse zbatohet)	P	——>	——>				
4,5	Drejtimi i erës në ngritje dhe ulje (avioni nuk përdorët për këtë ushtrim)			P			FFS vetëm	

4,6	Rënie e simuluar e presionit të kabinës/ulje emergjente (avioni nuk përdorët për këtë ushtrim)	P	——>	——>			FFS vetëm	
4,7	Fenomeni ACAS (Avioni nuk përdorët për këtë ushtrim)	P	——>	——>			FFS vetëm	
4,8	Paaftësia e anëtarëve të ekuipazhit	P	——>	——>				
4,9	Keqfunksionime të transmisionit	P	——>	——>			FFS vetëm	

KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
	Manovrat/procedurat	OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
4,10	Rikuperimi nga një humbje e plotë kritike e shpejtësisë (ndezje dhe fikje) ose pas aktivizimit të pajisjeve paralajmëruese të humbjes kritike të shpejtësisë në ngjitje, lundrim dhe konfigurimin e afrimit (avioni nuk përdorët për këtë ushtrim)	P	——>	——>			FFS vetëm	
4,11	Procedurat e tjera të emergjencës të detajuara në manualin e dhënë të fluturimit	P	——>	——>				
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit instrumental (për t'u kryer në IMC ose IMC të simuluar)								

5,1	Ngritja me anë të instrumenteve: kalimi në fluturimin instrumental kërkohet menjëherë pas ngritjes në fluturim	P*	——>*	——>*				
5.1.1.	Mosfunksionimi i simuluar i motorit gjatë nisjes pas pikës vendimtare	P*	——>*	——>*			M*	
5,2	Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e ATC	P*	——>*	——>*			M*	
5,3	Procedurat e mbajtjes	P*	——>*	——>*				
5,4	Afrimi preciz në lartësinë e përcaktuar në jo më pak se 60 m (200 ft)	P*	——>*	——>*				
5.4.1.	Manualisht, pa drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*			M* (Vetëm test aftësie)	
5.4.2.	Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*				
5.4.3.	Me përdorimin e autopilotit	P*	——>*	——>*				
5.4.4.	Manualisht, me një motor të simuluar jashtë funksionit, mosfunksionimi i motorit do të simulohet gjatë afrimit përfundimtar para kalimit të OM-së dhe do të vazhdojë deri në	P*	——>*	——>*			M*	
5,5	Afrimi jo preciz deri në MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5,6	Ringritja me të gjithë motorët që operojnë në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*	——>*	——>*				

KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
5.6.1.	Procedura të tjera të humbura të	P*	——>*	——>*				
5.6.2.	Ringritja me një motor të simuluar jo operativ në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotacioni IMC me rikuperim të fuqisë për uljen në pistë, vetëm	P*	——>*	——>*			M* Vetëm	
5.8	Rikuperime nga qëndrime të pazakonta (kjo varet nga cilësia e FFS-së)	P*	——>*	——>*			M*	
SECTION 6 — Pajisjet opsionale								
6.	Përdorimi i pajisjeve opsionale		P	——>	——>			

E. Kërkesat specifike për kategoritë e airship-e

1. Në rastet e testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë për kategorizimin e tipit të airship-e, aplikanti duhet të kalojë seksionin 1 deri në seksionin 5 dhe 6 (nëse zbatohet) të testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në më pak se pesë lëndë ndërmerr përsëri lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të ritestimit ose rikontrollit ose ngelja në çdo lëndë tjetër tashmë të kaluar kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë përfundojnë brenda 6 muajsh.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

2. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

a) operimin e airship-eve brenda kufizimeve të tij;

b) plotësimin e të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;

c) ushtrimin e gjykimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;

d) zbatimin e njohurive aeronautike;

e) mbajtjen e kontrollit të airshipit gjatë gjithë kohës në mënyrë që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;

f) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të paaftësisë; dhe

g) komunikimin e efektshëm me anëtaret e tjerë të ekuipazhit

3. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bërë kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe performancën e airship-eve të përdorura.

a) Limitet e fluturimit IFR

Lartësi	
Përgjithësisht	± 100 ft
Fillimi i ringritjes në lartësinë/gjatësinë e vendosur	+ 50 ft/– 0 ft
Minimumi i lartësisë/gjatësisë së zbritjes +	50 ft/– 0 ft
Gjurmimi	
Me ndihmën e radios	± 5°
Afrim i precizuar gjysmë shkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit	
Drejtimi	
Operimi normal	± 5°
Operime jonormale/emergjencat	± 10

(b)Limitet e fluturimit VFR

Lartësi	
Përgjithësisht	± 100 ft
Drejtimi	
Operimi normal	± 5°
Operime jonormale/emergjencat	± 10°

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

4. Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit sipas rastit

5.Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (——>).

6. Shkurtimet e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

FFS = simulues i plotë fluturimi

FTD = pajisje për trajnimin e fluturimit

OTD = pajisje të tjera trajnimi

As = airship

(6a) Njësitë me yll (*) do të fluturojnë vetëm duke iu referuar instrumenteve. Nëse ky kusht nuk plotësohet gjatë testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë, kategorizimi i tipit do të kufizohet

vetëm në VFR

7. Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja ‘M’, kjo tregon një ushtrim të detyruar.

8. FSTD-të përdoren për trajnim dhe testim praktik dhe nëse ata janë pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për kursin zbatohen ketë konsiderata:

a) kategorizimet e FSTD-ve siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të shtojcës VI (Pjesa-ARA) dhe shtojca VII (pjesa ORA); dhe

b) kategorizimet e instruktorit.

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	As	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 1 — Përgatitjet dhe kontrollet para fluturimit								
1,1	Inspektimet para fluturimit				P			
1,2	Inspektimi i kabinës së pilotit	P	——>	——>	——>			
1,3	Procedurat e nisjes, kontrolli i radios dhe pajisjes për lundrim, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave të lundrimit dhe komunikimit		P	——>	——>		M	
1,4	Procedura e peshës ngritëse dhe manovrat në tokë			P	——>		M	
1,5	Procedurat dhe kontrollet para nisjes	P	——>	——>	——>		M	
SEKSIONI 2 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit								
2,1	Profilet e ngritjes së VFR-së normale			P	——>		M	
2,2	Ngritje me motorë të simuluar jo funksionalë			P	——>		M	
2,3	Ngritje me peshë > 0 (e rendë/O)			P	——>			

2,4	Ngritje me peshë < 0 (e lehtë/TO)			P	——>			
2,5	Procedurat normale të ngjitjes			P	——>			
2,6	Ngjitja në presion të lartë			P	——>			
2,7	Njohja e lartësisë së presionit			P	——>			
2,8	Fluturimi në ose pranë lartësisë me presion			P	——>		M	
2,9	Zbritja dhe afrimi normal			P	——>			
2,10	Profilet e uljes së VFR-së normale			P	——>		M	
2,11	Ulja me peshë > 0 (Ldg.)			P	——>		M	
2,12	Ulja me peshë < 0 (E lehtë Ldg.)			P	——>		M	
	E lenë bosh qëllimisht							
SEKSIONI 3 - Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme								
3	Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për ushtrimin):						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	As	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
3.1	Motori	P	——>	——>	——>			
3.2	Presioni në rrugët e fluturimit	P	——>	——>	——>			
3.3	Sistemi pitot/statik	P	——>	——>	——>			

3.4	Sistemi i karburantit	P	——>	——>	——>			
3.5	Sistemi elektrik	P	——>	——>	——>			
3.6	Sistemi hidraulik	P	——>	——>	——>			
3.7	Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	P	——>	——>	——>			
3.8	Sistemi balonet	P	——>	——>	——>			
3.9	Autopilot/drejtuesi i fluturimit	P	—>	—>	——>			
3.10	Pajisjet për rritjen e qëndrueshmërisë	P	——>	——>	——>			
3.11	Radari i motit, altimetri i radios, transponderi, sistemi	P	——>	——>	——>			
3.12	Sistemi i rrotave të uljes	P	——>	——>	——>			
3.13	APU	P	——>	——>	——>			
3.14	Radio, pajisje lundrimi, instrumente dhe FMS	P	——>	——>	——>			
	E lenë bosh qëllimisht							
SEKSIONI 4 — Procedurat jo normale dhe ato të emergjencës								
4	Procedurat jo normale dhe të emergjencës (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për këtë ushtrim)						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky
4.1	Situatat e zjarrit, motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit, zjarret elektrike dhe në krahë duke përfshirë evakuimin nëse është e zbatueshme.	P	——>	——>	——>			
4.2	Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	——>	——>	——>			
4.3	Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja në faza të veçanta të fluturimit përfshirë prishjen e shumëfishtë të motorit.	P	——>	——>	——>			

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	As	Inicialet e instruktorit kur përfund	Të kontrolluara në FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon
4,4	Paaftësia e anëtarëve të ekuipazhit	P	——>	——>	——>			
4,5	Keqfunksionime të	P	——>	——>	——>		Vetëm	
4,6	Procedurat e tjera të emergjencës të detajuara në manualin e dhënë të fluturimit	P	——>	——>	——>			
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit me instrumente (performohen në IMC ose IMC të simuluar)								
5,1	Ngritja me anë të instrumenteve: kalimi në fluturimin me instrumentekërkohet menjëherë pas ngritjes në fluturim	P*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1.	Mosfunksionimi i simuluar i motorit gjatë nisjes	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5,2	Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e ATC	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5,3	Procedurat e mbajtjes	P*	——>*	——>*	——>*			
5,4	Afrimi preciz në lartësinë e përcaktuar në jo më pak se 60 m (200 ft)	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1.	Manualisht, pa drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*	——>*		M* (vetëm test aftësie)	
5.4.2.	Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3.	Me përdorimin e autopilotit	P*	——>*	——>*	——>*			

5.4.4.	Manualisht, me një motor të simuluar jashtë funksionit, mosfunksionimi i motorit do të simulohet gjatë afrimit përfundimtar para kalimit të OM-së dhe do të vazhdojë deri në prekjen e tokës, ose deri në përfundimin e procedurave të humbura të afrimit.	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5,5	Afrimi jo preciz deri në MDA/H	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5,6	Ringritja me të gjithë motorët që operojnë në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1.	Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*	——>*	——>*	——>*			

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	As	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
5.6.2.	Ringritja me një motor të simuluar jo operativ në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*					M*	
5,7	Rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme Rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme (kjo varet nga cilësia e FFS-së)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
SEKSIONI 6 — Pajisjet opsionale								

6	Përdorimi i pajisjeve opsionale		P	——>‘	——>			

Shtojca 10

Rivalidimi dhe rinovimi i kategorizimeve të tipit, dhe rivalidimi dhe rinovimi i IR-ve kur kombinohen me rivalidimin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit – kategorizimi praktik i EBT

A – Të përgjithshme

Rivalidimi dhe rinovimi i kategorizimeve të tipit, dhe rivalidimi dhe rinovimi i IR-ve kur kombinohen me rivalidimin dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit në përputhje me këtë shtojcë, duhet të kryhen vetëm në operatorët EBT që përputhen me të gjitha si vijon:

(a) ata kanë krijuar një program të EBT relevant për kategorizimin e tipit të aplikueshëm ose IR në përputhje me pikën ORO.FC.231 të Aneksit III (Pjesa ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”;

(b) ata kanë një përvojë prej të paktën 3 vjetësh në drejtimin e programit të EBT së përzier;

(c) Për çdo kategorizim të tipit brenda programit të EBT, organizata ka emëruar një menaxher të EBT.
Menaxherët duhet të jenë në përputhje me të gjitha sa vijojnë:

(i) ata duhet të mbajnë privilegjet e ekzaminuesit për kategorizimin e tipit përkatës;

(ii) ata duhet të kenë përvojë të gjerë si instruktor në trajnimin e tipit përkatës;

(iii) ata duhet të jenë persona të emëruar në përputhje me pikën OO.AOC.135 (a) (2) të Aneksit III (Pjesa ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”, ose zëvendësues të këtij personi.

2. Menaxheri përgjegjës i EBT për kategorizimin përkatës të tipit duhet të sigurojë që aplikanti të jetë në përputhje me të gjitha kërkesat për kualifikimet, trajnimin dhe përvojën e këtij Aneksi për rivalidimin ose rinovimin e kategorizimit përkatës.

3. Aplikantët që dëshirojnë të rivalidojnë ose të rinovojnë kategorizimin në përputhje me këtë Shtojcë duhet të jenë në përputhje me të gjitha sa vijojnë:

(a) ato duhet të regjistrohen në programin EBT të operatorit;

(b) në rastin e rivalidimit të një kategorizimi, ata duhet të kryejnë programin e EBT të operatorit brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit përkatës;

(c) Në rastin e rinovimit të një kategorizimi, ato duhet të jenë në përputhje me procedurat e zhvilluara nga operatori i EBT në përputhje me pikën ORO.FC.231 (a) (5) të Aneksit III (Pjesa ORO) të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 "Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore".

4. Rivalidimi dhe rinovimi i një kategorizimi në përputhje me këtë Shtojcë duhet të përfshijë të gjitha këto:
(a) vlerësimin e vazhdueshëm praktik të EBT brenda një programi EBT;
(b) demonstrimin e një niveli të pranueshëm të performancës në të gjitha kompetencat;

(c) Veprimi administrativ i rivalidimit ose rinovimit të licencës për të cilën menaxheri përgjegjës i EBT për kategorizimin e tipit përkatës duhet të bëjë të gjitha sa vijojnë:

(1) të sigurojë që të jenë përmbushur kërkesat e pikës FCL.1030;

(2) Kur vepron në përputhje me pikën FCL.1030 (b) (2), të vendosë në licencën e aplikantit datën e re të skadimit të kategorizimit. Kjo vendosje mund të kryhet nga një person tjetër në emër të menaxherit të EBT, nëse ai person ka marrë delegimin nga menaxheri I EBT për ta kryer këtë në përputhje me procedurat e përcaktuara në programin EBT.

B **– Zhvillimi i vlerësimit praktik të EBT**

Vlerësimi praktik i EBT duhet të zhvillohet në përputhje me programin EBT të operatorit.

Aneksi II
KUSHTET PËR KONVERTIMIN E LICENCAVE EKZISTUESE DHE KATEGORIZIMEVE KOMBËTARE PËR AEROPLANËT DHE HELIKOPTERËT

A. AEROPLANËT

1. Licencat e pilotit

Një licencë piloti e lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një licencë Pjesë- FCL me kusht që aplikuesi të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) Për ATPL (A) dhe CPL (A), të plotësojë si test kontroll aftësie kërkesat e rivalidimit të pjesës FCL- kategorizimin sipas tipit / klasës dhe instrumenteve, në përputhje me privilegjet e licencës mbajtur;

b) Të demonstrojë njohuri të pjesëve përkatëse kërkesave operacionale dhe pjesës FCL;

c) Të demonstrojë aftësinë e gjuhës në përputhje me FCL.055;

d) Të pajtohet me kërkesat e e vendosura në tabelën e mëposhtme:

Licenca kombëtare e mbajtur	**Eksperienca e orëve totale të fluturimit**	**Kërkesat e mëtejshme**	**Zëvendësimi Pjesa-FCL licenca dhe kushtet (ku aplikohet)**	**Heqja e kushteve**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	

ATPL(A)	> 1 500 si PIC në aeroplanët me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(A)	Nuk aplikohet	(a)
ATPL(A)	> 1 500 në aeroplanët me shumë pilotë	Asnjë	si në (c)(4)	si në (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 në aeroplanët me shumë pilotë	Tregon njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancën siç kërkohet nga FCL.515	ATPL(A), me kategorizimin e tipit të kufizuar në bashkëpilot	Tregon njohuri për të vepruar si PIC siç kërkohet nga Shtojca 9 në pjesën - FCL	(c)
CPL/IR(A) dhe të ketë kaluar një test teorie ICAO ATPL në shtetin e lëshimit të licencës		(i) Tregon njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancën siç kërkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b) (ii) plotëson kërkesat e mbetura të FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) me kreditin e teorisë ATPL	Nuk aplikohet	(d)
CPL/IR(A)	>500 në aeroplanët me shumë pilotë ose operimet me shumë pilotë në aeroplanët me pilot të vetëm në kategorinë CS-23 ose ekuivalente në përputhje me kërkesat përkatëse të Pjesës-CAT dhe Pjesës-ORO për transportin ajror tregtar	(i) kalon një ekzaminim për njohuirtë ATPL(A) në shtetin e lëshimit të licencës (*) (ii) plotëson kërkesat e mbetura të FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) me kreditin e teorisë ATPL	Nuk aplikohet	(e)

CPL/IR(A)	> 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	Asnjë	CPL/IR(A) me kategorizimet e klasës dhe kategorizimet e tipit të kufizuara në aeroplanët me pilot të vetëm	Merr kategorizimin e tipit me shumë pilotë në përputhje me pjesën-FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	Tregon njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancën e fluturimit për nivelin CPL/IR	Si (4)(f)	Si (5)(f)	(g)
CPL(A)	> 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	Kategorizim natën, nëse aplikohet	CPL(A), me kategorizimet e tipit/klasës e kufizuar në aeroplanët me pilot të vetëm		(h)
CPL(A)	< 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	(i) Kategorizim natën, nëse aplikohet; (ii) tregojnë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet nga FCL.310	Si (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 në përputhje me IFR		PPL/IR(A) (e kufizuar në PPL)	Tregojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet nga FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 në aeroplanë	Tregon përdorimin e ndihmave të navigacionit radio	PPL(A)		(k)

(*) Mbajtësit e CPL që mbajnë një kategorizim të tipit për avionë me shumë pilot nuk nevojitet që të kalojnë ekzaminimin për ATPL (A) për njohuri teknike, ndërkohe që ata vazhdojnë të operojnë të njëjtin tip avioni, por nuk do t'i jepen kredite për teorinë ATPL (A), për një licencë

pjesa FCL. Nëse ato kërkojnë një tjetër kategori tipi, për një avion të ndryshëm më shumë pilotë, ata duhet të jenë në përputhje me kolonën (3), rreshti (e)(i), të tabelës së mësipërme.

2. Certifikatat e instruktorëve

Një certifikatë për instruktorë e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë sipas pjesës FCL duke u siguruar që aplikanti i plotëson kërkesat e mëposhtme:

Certifikatat kombëtare ose privilegjet e mbajtura	**Eksperienca**	**Ndonjë kërkesë tjetër**	**Zëvendësimi me certifikatën e pjesa-FCL**
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)	Sic kërkohet në Pjesa-FCL për certifikatën përkatëse	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)

3. Certifikatë SFI

Një certifikatë SFI e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë pjesa-FCL duke parashtruar që mbajtësi të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

Certifikata kombëtare të mbajtura	**Eksperienca**	**Ndonjë kusht tjetër**	**Zëvendësimi i certifikatës pjesa-FCL**
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 orë si pilot në MPA	(a) të mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL për avionë të lëshuara nga Shqipëria (b) të ketë përfunduar përmbajtjen e Simulatorit të fluturimit për kursin e zbatueshem të kategorizimin e tipit përfshirë MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 vjetet e fundit eksperiencë si një SFI	Të ketë përfunduar përmbajtjen e Simulatorit të fluturimit për kursin e kategorizimit të tipit të aplikueshëm duke përfshirë MCC.	SFI(A)

Konvertimi do të jetë i vlefshëm për një periudhë maksimumi 3 vjet. Rivalidimi do të jetë subjekt i plotësimit të kërkesave përkatëse të përshkruara në pjesën FCL.

4. Certifikata STI

Një certifikatë STI e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare mund të konvertohet në një certifikatë pjesa FCL nëse mbajtësi plotëson kërkesat e paracaktuara në tabelën e mëposhtme:

Certifikata kombëtare të mbajtura	**Eksperienca**	**Ndonjë kusht tjetër**	**Zëvendësimi i certifikatës**
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 orë si pilotë në SPA	(c) Të mbajë ose të ketë mbajtur një licencë piloti të lëshuar nga Shqipëria; (d) Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në pjesën FCL në një FSTD të përshtashëm me instruksionet që nevojiten.	STI(A)
STI(A)	3 vjet eksperiencë së fundmi, si STI	Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të pjesës FCL në një FSTD të përshtashëm me instruksionet që nevojiten.	STI(A)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekt i plotësimit të kërkesave përkatëse të përshkruara në pjesën FCL.

B. Helikopterët

1. Licenca e pilotit

Një licencë piloti e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një licencë pjesa FCL duke përcaktuar që aplikanti të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) të plotësojë si test aftësie kriteret e rivalidimit të pjesës FCL për kategorizimin e tipit dhe instrumenteve, në përputhje me privilegjet e licencës që mban;

b) të demonstrojë njohuri të pjesëve përkatëse të kërkesave operacionale dhe pjesa FCL;

c) të demonstrojë aftësinë e gjuhës në përputhje me FCL.055;

d) të përmbushë kërkesat e detajuara si më poshtë:

Licenca kombëtare të mbajtura	**Eksperienca totale e orëve të fluturimit**	**Ndonjë kriter tjetër**	**Zëvendësimi i licencës pjesa-FCL dhe kushtet (ku aplikohet)**	**Heqja e kushteve**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	

ATPL(H) IR(H) e vlefshme	> 1 000 si PIC në helikopterë me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(H) dhe IR	E paaplikueshme	(a)
ATPL(H) pa privilegjet e IR(H)	> 1 000 si PIC në helikopterë me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) e vlefshme IR(H)	> 1 000 në helikopterë me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(H), dhe IR me kategorizimin e tipit të kufizuar në bashkë- pilot	Të demonstrojë aftësinë për të operuar si PIC si kërkohet në shtojcën 9 të pjesës FCL.	(c)
ATPL(H) pa privilegjet e IR(H)	> 1 000 në helikopterë me shumë-pilotë	Asnjë	ATPL(H) kategorizimi sipas tipit i kufizuar në bashkëpilot	Të demonstrojë aftësinë për të vepruar si PIC siç kërkohet nga Shtojca 9 në Part-FCL	(d)
ATPL(H) e vlefshme IR(H)	> 500 në helikopterë me shumë pilotë	Të demonstrojë njohuri të planifikimit të fluturimeve si kërkohet në FCL.515 dhe FCL.615(b)	Si(4)(c)	Si (5)(c)	(e)
ATPL(H) pa privilegje IR(H)s	> 500 në helikopterë me shumë pilotë	Si (3)(e)	Si (4)(d)	si (5)(d)	(f)

CPL/IR(H) dhe të ketë kaluar testin teorik për ICAO ATPL(H) në shtetin që ka lëshuar licencën		(i)Të demonstrojë njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancës si kërkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b); (ii) të plotësojë kërkesat që mbeten nga FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) me kredite në teori me kusht që testi i teorisë në ICAO ATPL(H) te jetë i vlerësuar si pjese e nivelit ATPL Part-	Nuk aplikohet	(g)

			FCL		
CPL/IR(H)	> 500 orë si pilotë në helikopterë më shumë pilotë	(e) Të kalojë një testim për njohuritë teorike në ATPL(H) PartFCL në Shtetin lëshues të licencës(*) (f) Të përmbushë kriteret e mbetura të FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) me kredite në teori ATPL(H) Part-FCL	Nuk aplikohet	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 si PIC në helikopter me pilot të vetëm	Asnjë	CPL/IR(H) me kategorizimin sipas tipit të kufizuar për një pilot të vetëm në helikopterë	Të përftojë kategorizimin sipas tipit për shumë pilot siç kërkohet në Part-FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 si PIC në helikopterë me një pilot të vetëm	Të demonstrojë njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancës së fluturimit si kërkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b)	si(4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 si PIC në helikopter me nje pilot të vetëm	Kategorizimin për natën	CPL(H),me kategorizimin e tipit të kufizuar për helikopter me një pilot të vetëm		(k)

CPL(H)	< 500 si PIC në helikopter me nje pilot të vetëm	Kategorizimin për natën të demonstrojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimin siç kërkohet në FCL.310	si(4) (k)		(l)
CPL(H) pa kategorizimin për natën	> 500 si PIC në helikopter me një pilot të vetëm		Si (4)(k) dhe të kufizuar për operime VFR ditën	Të përftojë kategorizimin sipas tipit të kërkuar sipas Part- FCL dhe një kategorizim për natën	(m
CPL(H) pa kategorizimin për nate	< 500 si PIC në helikopter me një pilot të vetëm	Të demonstrojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet në FCL.310			(n)

PPL/IR(H)	≥ 75 në përputhje me IFR	Kategorizimin për natën; nëse privilegjet nuk janë të përfshirë në kategorizimin për instrumente	PPL/IR(H) (IR I kufizuar si PPL)	Të demonstrojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet në FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 në helikopterë	Të demonstrojë përdorimin e ndihmës së radio-lundrimit.	PPL (H)		(p)

(*) Mbajtësve të CPL që ndërkohë mbajnë një kategorizim të tipit për avionë më shumë pilotë nuk u kërkohet që të kalojnë një testim të njohurive teorike për ATPL (H) ndërkohë që ata vazhdojnë të operojnë në të njëjtin tip avioni, por nuk do t'u jepen kredite në ATPL teori për një licencë pjesa FCL. Nëse ata kërkojnë një kategorizim tjetër të tipit për një helikopter të ndryshëm me shumë pilot, ata duhet të përputhen me kërkesat e kolonës (3), rreshti (h)(i) të tabelës së mësipërme.

2. Certifikata e instruktorëve

Një certifikatë instruktori e lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë Part-FCL me kusht që aplikanti të përmbushë

kriteret e mëposhtme:

Certifikatat kombëtare dhe privilegjet e mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Si kërkohet në pjesën FCL për certifikatat përkatëse.		FI(H)/IRI(H)/TRI(H) (*)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekti plotësimit të kritereve dhe kërkesave përkatëse të vendosura në pjesën FCL.

3. Certifikatë SFI

Një certifikate SFI e lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikate Part-FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:

Certifikatat kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 orë si MPH	(i) të mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL e lëshuar nga Republika e	SFI(H)
SFI(H)	3 vjet të fundit eksperince si një SFI	Shqipërisë (ii) të ketë zhvilluar përmbajtjen e Stimulatorit të kursit të kategorizimit përkatës sipas tipit përfshirë	SFI(H)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekt i plotësimit të kritereve përkatëse të vendosura në PartFCL.

4. Certifikata STI

Një certifikate STI e lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë sipas pjesës FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:

Certifikata kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 ose si pilot në SPH	(g) Të mbajë ose të ketë mbajtur një licencë për pilotë të lëshuar nga Republika e Shqipërisë; (h) Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në Part-FCL në një FSTD të përshtatshme	STI(H)
STI(H)	3 vjetet e fundit eksperiencë si një SFI	Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në Part-FCL në një FSTD të përshtatshme për instruksionet që kërkohen	STI(H)

Rivalidimi i certifikatës duhet të bëhet me plotësimin e kërkesave përkatëse të pjesës FCL.

ANEKSI IV
PJESA MJEKËSORE - MED

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SEKSIONI 1

Të përgjithshme

MED.A.001 Autoriteti kompetent

Për qëllimet e këtij aneksi (pjesa MED), autoriteti kompetent është:

a) për qendrat aeromjekësore (AeMC-të):

1) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur AeMC ka selinë e tij kryesore të biznesit në Republikën e Shqipërisë;

2) Autoriteti i Aviacionit Civil, nëse AeMC është e vendosur në një vend tjetër;

3) Kur të jetë e zbatueshme, Agjencia, nëse AeMC është e vendosur në një vend të tretë;

4) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë cdo certifikatë të leshuar nga Agjencia apo një vend anëtar i BE.

b) për ekzaminuesit aeromjekësore (AME-të):

1) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur AME ka selinë e tij kryesore të praktikës në Republikën e Shqipërisë

2) Autoriteti i Aviacionit Civil, nëse selia kryesore e praktikës së një AME-je ndodhet në një vend të tjetër;

3) Kur të jetë e zbatueshme, Agjencia, nëse AME është e vendosur në një vend të tretë;

4) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë çdo certifikatë të lëshuar nga Agjencia apo një vend anëtar i BE;

c) për mjekët e përgjithshëm (GMP-të), AAC kur GMP njofton veprimtarinë e tij në Republikën e Shqipërisë;

d) për mjekët për shëndetin në vendin e punës (OHMP-të) që vlerësojnë përshtatshmërinë mjekësore të ekuipazhit të kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil kur OHMP njofton veprimtarinë e tij në Republikën e Shqipërisë.

MED.A.005 Objekti

Kjo Pjesë (Pjesa-MED) përcakton kërkesat për:

a) lëshimin, vlefshmërinë, rivalidimin dhe rinovimin e certifikatës mjekësore që kërkohet për ushtrimin e privilegjeve të një licence piloti ose të një piloti student;

b) përshtatshmërinë mjekësore të ekuipazhit të kabinës;

c) certifikimin e AME-ve;

d) kategorizimin e GMP-ve dhe OHMP-ve.

MED.A.010 Përkufizime

Për qëllimet e kësaj pjese (Pjesa-MED), zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

- "kufizim" nënkupton një kusht mjekësor të shënuar në certifikatën mjekësore ose raportin mjekësor të ekuipazhit të kabinës që duhet të respektohet gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencës ose vërtetimit të ekuipazhit të kabinës;
- "ekzaminim aeromjekësor" nënkupton inspektimin, kontrollin me prekje, kontrollin me perkusion, kontrollin me stetoskop ose ndonjë instrument tjetër kontrolli për përcaktimin e aftësisë mjekësore për të ushtruar privilegjet e licencës ose për të realizuar detyrat e sigurisë së ekuipazhit të kabinës;
- "vlerësim aeromjekësor" nënkupton rezultatin e analizave për përshtatshmërinë mjekësore të një aplikanti bazuar në vlerësimin e aplikantit, siç kërkohet në këtë aneks (Pjesa-MED) dhe ekzaminimet e mëtejshme dhe analizat mjekësore siç kërkohet nga ana klinike;
- "e konsiderueshme" nënkupton një shkallë të kushteve shëndetësore, efekti i të cilës do të parandalonte ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës ose të detyrave të sigurisë së ekuipazhit të kabinës;
- "aplikant" nënkupton një person i cili aplikon, ose ka një certifikatë mjekësore që i nënshtrohet një vlerësimi aeromjekësor të përshtatshmërisë mjekësore për të ushtruar privilegjet e licencës ose për të kryer detyrat e sigurisë së ekuipazhit të kabinës;
- "historiku mjekësor" nënkupton një regjistër ose dokument të sëmundjeve, lëndimeve, trajtimeve ose fakteve të tjera mjekësore të kaluara, duke përfshirë vlerësimet si të paaftë/a për punë ose kufizimin e një certifikate mjekësore, që lidhet ose ka mundësi të lidhet me kushtet aktuale shëndetësore dhe aftësinë aeromjekësore për punë;
- "autoriteti licencues" nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të caktuar si autoritetin që ka lëshuar licencën ose ku personi ka aplikuar për lëshimin e licencës ose, kur personi nuk ka aplikuar ende për licencë, Autoriteti i Aviacionit Civil siç përcaktohet në përputhje me FCL.001 të aneksit I (pjesa FCL);
- "dallimi i ngjyrave" nënkupton aftësinë e një aplikanti për të dalluar me lehtësi ngjyrat e përdorura në lundrimin ajror dhe për të identifikuar saktë dritat me ngjyra të aviacionit;

- “hetim” nënkupton vlerësimin e kushteve së dyshuara patologjike të një aplikanti me anë të ekzaminimeve dhe analizave, për të verifikuar praninë ose mungesën e kushteve të pafavorshme shëndetësore;

- “konkluzion mjekësor i akredituar” nënkupton konkluzionin e arritur nga një ose më shumë ekspertë mjekësorë të pranuar nga autoriteti Licencues, në bazë të kritereve objektive dhe jodiskriminuese, për qëllimet e rastit në fjalë, duke u konsultuar me ekspertët e operimeveve të fluturimit ose ekspertë të tjerë sipas nevojës, për të cilët ka nevojë të kryhet një vlerësim i rrezikut operacional;

- “keqpërdorimi i substancave” nënkupton përdorimin e një ose më shumë substancave psikoaktive nga ekuipazhi, që në një mënyrë alternative ose bashkërisht:

a) përbëjnë rrezik të drejtpërdrejtë për përdoruesin ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve;

b) shkaktojnë ose përkeqësojnë një problem apo çrregullim profesional, shoqëror, mendor ose fizik;

- “substanca psikoaktive” nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativet dhe hipnotikët, kokainën, psiko-timulantët e tjerë, halucinogjenet dhe tretësit e paqëndrueshëm, me përjashtim të kafeinës dhe duhanit;

- “gabim refraktiv” nënkupton devijimin nga ametropia e matur në dioptri në meridianin më ametropik, e matur kjo me metoda standarde.

MED.A.015 Konfidencialiteti mjekësor

Të gjithë personat e përfshirë në ekzaminimet, vlerësimet dhe certifikatat aeromjekësore sigurohen që konfidencialiteti mjekësor do të respektohet gjatë gjithë kohës.

MED.A.020 Përkeqësimi i përshtatshmërisë mjekësore

a) Mbajtësit e licencës nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e licencës, dhe kategorizimet ose certifikatat përkatëse dhe studentët pilotë nuk duhet të fluturojnë vetëm kur:

1) janë në dijeni të përkeqësimit të përshtatshmërisë mjekësore që mund t’i bëjë ata të paaftë për ushtrimin e sigurt të këtyre privilegjeve;

2) marrin ose përdorin mjekime me recete ose pa recetë, të cilat ka gjasa të ndikojnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi;

3) marrin trajtime mjekësore, kirurgjikale ose trajtime të tjera, të cilat ka gjasa të ndikojnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi.

b) Për më tepër, mbajtësit e certifikatës mjekësore kërkojnë, pa vonesa të panevojshme dhe para se të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre, këshilla aeromjekësore nga AeMC, AME ose GMP, sipas rastit, në rastet kur ata:

1) kanë kryer një ndërhyrje kirurgjike ose procedurë invazive;

2) kanë filluar përdorimin e rregullt të një mjekimi;

3)kanë pësuar ndonjë dëmtim të konsiderueshëm personal që përfshin paaftësinë për të vepruar si anëtar i ekuipazhit të fluturimit;

4) kanë vuajtur nga ndonjë sëmundje e konsiderueshme që përfshin paaftësinë për të vepruar si një anëtar i ekuipazhit të fluturimit;

5) janë shtatzënë;

6) janë pranuar në spital ose një klinikë mjekësore;

7) kanë nevojë fillimisht për lente korrigjuese.

c) Në rastet e përmendura në pikën (b):

1) mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe 2 duhet të kërkojnë këshilla aeromjekësore nga një AeMC ose AME. Në këtë rast, AeMC-ja ose AME-ja vlerësojnë aftësinë e tyre për punë dhe vendosin nëse janë të aftë për të rifilluar ushtrimin e privilegjeve të tyre;

2) mbajtësit e certifikatave mjekësore të licencës së avionëve të lehtë kërkojnë këshilla aeromjekësore nga një AeMC, një AME ose GMP që ka nënshkruar certifikatën mjekësore. Në këtë rast, AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja duhet të vlerësojnë aftësinë e tyre për punë dhe të vendosin nëse janë të përshtatshëm për të rifilluar ushtrimin e privilegjeve të tyre.

d) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës nuk duhet të kryejnë detyra në një avion dhe, kur është e zbatueshme, nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e vërtetimit të ekuipazhit të tyre kur ata janë në dijeni për ndonjë përkeqësim të aftësisë së tyre për punë, në masën që këto kushte mjekësore mund t'i bëjnë ata të paaftë për të realizuar detyrat dhe përgjegjësitë e tyre të sigurisë.

e) Përveç kësaj, nëse zbatohen kushtet mjekësore të specifikuara në pikat (1) deri në (5) të pikës (b), anëtarët e ekuipazhit të kabinës, pa vonesa të panevojshme, kërkojnë këshilla nga një AME, AeMC ose OHMP, sipas rastit. Në këtë rast, AME-ja, AeMC-ja ose OHMP-ja vlerësojnë përshtatshmërinë mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës dhe vendosin nëse ata

MED.A.025 Detyrimet e AeMC, AME, GMP dhe OHMP

a) Gjatë kryerjes së ekzaminimeve aeromjekësore dhe vlerësimeve aeromjekësore siç kërkohet në këtë Aneks (Pjesa-MED), AeMC, AME, GMP dhe OHMP:

(1) sigurohen që komunikimi me aplikantin të ndodhi pa pengesa gjuhësore;

(2) vendosin në dijeni aplikantin për pasojat e dhënies së deklaratave të paplota, të pasakta ose të rreme për historikun e tyre mjekësor;

(3) njoftojnë autoritetin licencues ose, në rastin e mbajtësve të vërtetimeve të ekuipazhit të kabinës, njoftojnë Autoritetin e Aviacionit Civil nëse aplikanti jep deklarata të paplota, të pasakta ose të rreme për historikun e tyre mjekësor;

(4) njoftojnë autoritetin e licencues nëse një aplikant tërheq aplikimin për një certifikatë mjekësore në çdo fazë të procesit.

(b) Pas përfundimit të ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore, AeMC, AME, GMP dhe OHMP:

(1) njoftojnë aplikantin nëse ai ose ajo është i papërshtatshëm ose jo ose i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues, AeMC-së ose AME-së, sipas rastit;

(2) njoftojnë aplikantin për çdo kufizim që mund të kufizojë trajnimin e fluturimit ose privilegjet e licencës së tij ose të saj ose vërtetimit të ekuipazhit të kabinës, sipas rastit;

(3) nëse aplikanti është vlerësuar si i paaftë, e njoftojnë atë për të drejtën e tij ose të saj për të shqyrtuar vendimin në përputhje me procedurat e Autoritetit të Aviacionit Civil;

(4) në rastin e aplikantëve për një certifikatë mjekësore, dorëzojnë pa vonesë tek vlerësuesi mjekësor i autoritetit Licencues një raport të nënshkruar ose të certifikuar në mënyrë elektronike, që përmban rezultatet e hollësishme të ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore siç kërkohet për klasën e certifikatës mjekësore, si dhe një kopje të formularit të aplikimit, formularin e ekzaminimit dhe certifikatën mjekësore;

(5) njoftojnë aplikantin për përgjegjësitë e tij ose të saj në rast të përkeqësimit të përshtatshmërisë Mjekësore, siç përcaktohet në pikën MED.A.020.

c) Kur kërkohet konsultimi me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues në përputhje me këtë aneks (pjesa MED), AeMC dhe AME duhet të ndjekin procedurën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

(d) AeMC-të, AME-të, GMP-të dhe OHMP-të mbajnë të dhëna të detajuara të ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore të kryera në përputhje me këtë aneks (pjesa MED) dhe rezultatet e tyre për një periudhë të paktën prej 10 vitesh ose për një periudhë më të gjatë nëse përcaktohet kështu nga legjislacioni kombëtar.

e) AeMC-të, AME-të, GMP-të dhe OHMP-të dorëzojnë tek vlerësuesi mjekësor i Autoritetit të Aviacionit Civil, sipas kërkesës, të gjitha të dhënat dhe raportet aeromjekësore, si dhe çdo informacion tjetër përkatës, kur kërkohet për:

(1) certifikim mjekësor;

(2) funksionet e mbikëqyrjes.

f) AeMC-të dhe AME-të regjistrojnë ose përditësojnë të dhënat e përfshira në Bazën e të Dhënave AeroMjekësore Evropiane në përputhje me pikën (d) të pikës ARA.MED.160.

SEKSIONI 2
KËRKESAT PËR CERTIFIKATAT MJEKËSORE

MED.A.030 Certifikatat mjekësore

a) Një pilot student nuk fluturon i vetëm përveç se nëse piloti student ka një certifikatë mjekësore, siç kërkohet për licencën përkatëse.

b) Një aplikant për licencë, në përputhje me aneksin I (pjesa FCL), mban një certifikatë mjekësore të lëshuar në përputhje me këtë aneks (pjesa MED) dhe të përshtatshme për privilegjet e licencës për të cilën ka aplikuar.

c) Kur ushtrohen privilegjet e një:

(1) licence të pilotit të avionëve të lehtë (LAPL), një licencë piloti balone (BPL) e lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395, ose një licencë piloti planeri(SPL) të lëshuar në përputhje ose Nënpjesës FI të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë të vlefshme mjekësore LAPL;

(2) licence të pilotit privat (PPL), piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë të vlefshme mjekësore të klasës 2;

(3) BPL me qëllim të:

(i) balonave tregtare e pasagjerëve, piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë të vlefshme mjekësore të klasës 2;

(ii) operimeve tregtare përveç pilotit tregtar me pasagjerë të balonës, me më shumë se 4 persona në bord, aeroplani duhet të ketë të paktën një certifikatë të vlefshme mjekësore të klasës 2;

(4) SPL-së për qëllime të operime të planerave, përveç atyre të përcaktuara në nenin 3 (2) të Rregullores për operimin e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë të vlefshme mjekësore të klasës 2;

(5) licencës së pilotit komercial (CPL), licencës së pilotit me shumë ekuipazhe (MPL) ose licencës së pilotit të transportit ajror (ATPL), piloti duhet të ketë një certifikatë të vlefshme mjekësore të klasit 1.

d) Nëse shtohet kategorizimi për natën për një PPL ose LAPL, mbajtësi i licencës duhet të jetë i aftë të dallojë mirë ngjyrat.

(e) Nëse një kategorizim instrumental ose kategorizim bazik instrumental i shtohet një PPL, mbajtësi i licencës i nënshtrohet provimeve të audiometrisë me ton të pastër, në përputhje me

periodicitetin dhe standardin e kërkuar për mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasit 1.

f) Mbajtësi i licencës në asnjë moment nuk duhet të mbajë më shumë se një certifikatë mjekësore të lëshuar në përputhje me këtë pjesë (pjesa MED).

MED.A.035 Aplikimi për një certifikatë mjekësore

a) Aplikimet për një certifikatë mjekësore kryhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Aplikantët për një certifikatë mjekësore i sigurojnë AeMC-së, AME-së ose GMP-së, sipas rastit:

(1) dëshminë e tyre të identitetit;

2) një deklaratë të nënshkruar:

(i) të dhënat mjekësore në lidhje me historikun e tyre mjekësor;

(ii) nëse kanë aplikuar më parë për një certifikatë mjekësore ose kanë kryer një ekzaminim aeromjekësor për një certifikatë mjekësore dhe, nëse po, nga kush dhe cilat kanë qenë rezultatet;

(iii) nëse janë klasifikuar ndonjëherë si të papërshtatshëm ose u janë pezulluar ose revokuar ndonjëherë ndonjë certifikatë mjekësore.

c) Kur aplikojnë për një rivlerësim ose rinovim të certifikatës mjekësore, aplikantët paraqesin certifikatën më të fundit mjekësore tek AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja, sipas rastit, përpara ekzaminimeve përkatëse aeromjekësore.

MED.A.040 Lëshimi, rivleftësimi dhe rinovimi i certifikatave mjekësore

a) Një certifikatë mjekësore lëshohet, rivlerësohet ose rinovohet vetëm pasi të jenë kryer ekzaminimet dhe vlerësimet e nevojshme aeromjekësore, sipas rastit, dhe aplikanti të jetë vlerësuar si i përshtatshëm.

b) Lëshimi për herë të parë

(1) Certifikatat mjekësore të klasës 1 lëshohen nga një AeMC.

(2) Certifikatat mjekësore të klasës 2 lëshohen nga një AeMC ose nga një AME.

(3) Certifikatat mjekësore të LALP lëshohen nga një AeMC ose nga një AME. Gjithashtu, ato mund të lëshohen edhe nga një GMP, nëse lejohet nga ligjet kombëtare të shtetit të autoritetit licencues ku është bërë kërkesa për certifikatën mjekësore.

c) Rivlerësimi dhe rinovimi

(1) Certifikatat mjekësore të klasës 1 dhe 2 rivlerësohen dhe rinovohen nga një AeMC ose nga një AME.

(2) Certifikatat mjekësore të LALP rivlerësohen dhe rinovohen nga një AeMC ose nga një AME. Ato gjithashtu mund të rivlerësohen dhe rinovohen edhe nga një GMP, nëse lejohet nga ligjet kombëtare të shtetit të autoritetit Licencues ku është bërë kërkesa për certifikatën mjekësore.

d) AeMC, AME ose PMP do të lëshojnë, rivalidojnë rivalidimin ose rinovojnë një certifikatë mjekësore nëse plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

(1) aplikanti i ka vendosur në dispozicion një historik të plotë mjekësor dhe, nëse kërkohet nga AeMC, AME ose PMP, me rezultatet e ekzaminimeve mjekësore dhe analizave të kryera nga mjeku i aplikantit ose ndonjë specialist mjekësor;

(2) AeMC, AME ose GMP ka kryer vlerësimin aeromjekësor në bazë të ekzaminimeve dhe analizave mjekësore siç kërkohet për certifikatën përkatëse mjekësore për të verifikuar që aplikanti është në përputhje me të gjitha kërkesat përkatëse të këtij Aneksi (Pjesa-MED)

e) AME-ja, AeMC-ja ose, në rastin e një rasti të referuar, vlerësuesi mjekësor i autoritetit të

licencimit mund të kërkojë nga aplikanti që t'i nënshtrohet ekzaminimeve dhe hetimeve mjekësore shtesë kur ka një tregues klinik ose epidemiologjik para lëshimit, rivalidim ose rinovimit të certifikatës mjekësor

f) Vlerësuesi mjekësor i autoritetit Licencues mund të lëshojë ose të rilëshojë një certifikatë mjekësore.

MED.A.045 Vlefshmëria, rivlerësimi dhe rinovimi i certifikatave mjekësore

a) Vlefshmëria

(1) Certifikatat mjekësore të klasës 1 janë të vlefshme për një periudhë prej 12 muajsh.

(2) Duke deroguar nga pika (1), periudha e vlefshmërisë së certifikatës mjekësore të klasës 1 bëhet 6 muaj për mbajtësit e licencës që:

(i) janë të përfshirë në operime të transportit ajror tregtar me një pilot që transporton pasagjerë dhe kanë arritur moshën 40 vjeç;

(ii) kanë arritur moshën 60 vjeç;

(3) Certifikatat mjekësore të klasës 2 janë të vlefshme për një periudhë prej

(i) 60 muajsh, derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para se mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç, nuk është më e vlefshme pasi mbajtësi i licencës të arrijë moshën 42 vjeç;

(ii) 24 muaj, për mbajtësit e licencës nga mosha 40 deri në 50 vjet. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para se mbajtësi i licencës të arrijë moshën 50 vjeç, nuk është më e vlefshme pasi mbajtësi i licencës të arrijë moshën 51 vjeç;

(iii) 12 muaj, për mbajtësit e licencës mbi moshën 50 vjet.

(4) Certifikatat mjekësore të LAPL janë të vlefshme për një periudhë prej

(i) 60 muajsh, derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para se mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç, nuk është më e vlefshme pasi mbajtësi i licencës të arrijë moshën 42 vjeç;

(ii) 24 muaj, për mbajtësit e licencës mbi moshën 40 vjet.

(5) Periudha e vlefshmërisë së një certifikate mjekësore, duke përfshirë çdo ekzaminim në lidhje me të ose hetim të veçantë, llogaritet nga data e ekzaminimit aeromjekësor në rastin e lëshimit dhe rinovimit për herë të parë dhe nga data e skadimit të certifikatës së mëparshme mjekësore në rastin e rivlerësimit.

b) Rivlerësimi

Ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore, sipas rastit, për rivalidimine certifikatës mjekësore mund të ndërmerren deri në 45 ditë përpara datës së skadimit të certifikatës mjekësore.

c) Rinovimi

(1) Nëse mbajtësi i një certifikate mjekësore nuk është në përputhje me pikën (b), kërkohet ekzaminimi dhe vlerësimi i rinovuar, sipas rastit.

(2) Në rastin e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe 2:

(i) nëse certifikata mjekësore ka skaduar nga më pak se 2 vite, kryhet një ekzaminim rivlerësimi aeromjekësor rutinë;

(ii) nëse certifikata mjekësore ka skaduar për më shumë se 2 vite, por më pak se 5 vjet, AeMC-ja ose AME-ja do të kryejnë vetëm ekzaminimin aeromjekësor të rinovimit pas vlerësimit të të dhënave aeromjekësore të aplikantit;

(iii) nëse certifikata mjekësore ka skaduar prej më shumë se 5 vitesh, zbatohen kërkesat për ekzaminimet aeromjekësore për lëshimin për herë të parë dhe vlerësimi bazohet në kërkesat e rivlerësimit.

(3) Në rastin e certifikatave mjekësore të LAPL-së, AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja vlerësojnë historikun mjekësor të aplikantit dhe kryejnë ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore, sipas rastit, në përputhje me pikat MED.B.005 dhe MED.B.095.

MED.A.046 Pezullimi ose revokimi i certifikatave mjekësore

a) Një certifikatë mjekësore mund të pezullohet ose revokohet nga autoriteti licencues.

b) Pas pezullimit të certifikatës mjekësore, mbajtësi e kthen certifikatën mjekësore te autoriteti licencues me kërkesë të këtij autoriteti licencues.

c) Pas revokimit të certifikatës mjekësore, mbajtësi e kthen certifikatën mjekësore menjëherë te autoriteti licencues.

MED.A.050 Referimi

a) Nëse aplikanti për certifikatë mjekësore të klasës 1 ose 2 i delegohet vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues në përputhje me pikën MED.B.001, AeMC-ja ose AME-ja duhet të transferojnë dokumentacionin përkatës mjekësor tek autoriteti Licencues.

b) Nëse një aplikant për certifikatë mjekësore LAPL i përcillet një AME-je ose AeMC-je në përputhje me pikën MED. B.001, GMP-ja duhet të transferojë dokumentacionin përkatës mjekësor tek AeMC-ja ose AME-ja.

NËNPJESA B
KËRKESAT PËR CERTIFIKATAT MJEKËSORE TË PILOTËVE
SEKSIONI 1
Të përgjithshme

MED.B.001 Kufizimet për certifikatat mjekësore

a) Kufizimet për certifikatat mjekësore të klasës 1 dhe 2

(1) Nëse aplikanti nuk përmbush plotësisht kërkesat për klasën përkatëse të certifikatës mjekësore por konsiderohet se nuk ka gjasa të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi, AeMC-ja ose AME-ja:

(i) në rastin e aplikantëve për një certifikatë mjekësore të klasës 1, e referojnë vendimin për përshtashmërinë mjekësore të aplikantit tek vlerësuesi mjekësor të autoritetit licencues, siç përcaktohet në këtë nënpjesë;

(ii) në rastet kur në këtë nënpjesë nuk tregohet se duhet të kryhet referimi tek vlerësuesi mjekësor i autoritetit Licencues, vlerësojnë nëse aplikanti është në gjendje të kryejë detyrat e tij/saj në mënyrë të sigurt kur përmbush një ose më shumë kufizime të miratuara në certifikatën mjekësore dhe lëshojnë certifikatën mjekësore me kufizimet përkatëse sipas nevojës,

(iii) në rastin e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, vlerësojnë, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues siç tregohet në këtë nënpjesë, nëse aplikanti është i aftë të kryejë detyrat e tij/saj në mënyrë të sigurt kur përmbush një ose më shumë kufizime të miratuara në certifikatën mjekësore dhe të lëshojnë certifikatën mjekësore, me kufizimet përkatëse sipas nevojës.

(2) AeMC-ja ose AME-ja mund të rivalidojne ose rinovojnë një certifikatë mjekësore me të njëjtat kufizime pa iu referuar ose pa u këshilluar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

b) Kufizimet e certifikatave mjekësore të LAPL

(1) Nëse një GMP, pas shqyrtimit të duhur të historikut mjekësor të aplikantit arrin në përfundimin se aplikanti nuk plotëson plotësisht kërkesat për përshtatshmërinë për një certifikatë mjekësore LAPL, GMP-ja e referon aplikantin në një AeMC ose AME, përveç rastit nëse aplikanti ka nevojë vetëm për kufizime lidhur me përdorimin e lenteve korrigjuese ose për periudhën e vlefshmërisë së certifikatës mjekësore.

(2) Nëse një aplikant për certifikatë mjekësore LAPL i është deleguar Autoritetit në përputhje me pikën (1), AeMC-ja ose AME-ja shqyrtojnë si duhet pikat MED.B.005 dhe MED.B.095, vlerësojnë nëse aplikanti është në gjendje të kryejë detyrat e tij/të saj në mënyrë të sigurt kur përmbushin një apo më shumë kufizime të miratuara në certifikatën mjekësore dhe lëshojnë certifikatën mjekësore me kufizimet përkatëse sipas nevojës. AeMC-ja ose AME-ja marrin gjithmonë parasysh nevojën për të kufizuar aplikantin nga transportimi i pasagjerëve (kufizimi operacional i pasagjerëve, OPL).

(3) GMP mund të rivalidojnë ose të rinovojë një certifikatë mjekësore LAPL me të njëjtin kufizim pa e referuar aplikantin tek një AeMC ose AME.

c) Kur bëhet vlerësimi nëse një kufizim është i nevojshëm, vëmendje e veçantë do i kushtohet:

(1) nëse konkluzioni mjekësor i akredituar tregon se në rrethana të veçanta aplikanti që nuk përmbush ndonjë kërkesë, qoftë numerike apo tjetër, nuk bën që ushtrimi i privilegjeve të licencës së kërkuar të ketë gjasa të rrezikojë sigurinë e fluturimit;

(2) zotësisë, aftësisë dhe përvojës së aplikantit që ka lidhje me operacionin që duhet kryer.

d) Kodet e kufizimit operacional

(1) Kufizimet operacionale me shumë-pilotë (OML - vetëm klasa 1)

(i) Kur mbajtësi i një CPL, ATPL ose MPL nuk përmbush plotësisht kërkesat për një certifikatë mjekësore të klasës 1 dhe është referuar te një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues, ky vlerësues mjekësor duhet të vlerësojë nëse certifikata mjekësore mund të lëshohet me një OML "e vlefshme vetëm ose me shumë pilot të kualifikuar".

(ii) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me një OML mund të drejtojë një avion vetëm në rastin e operimeve me shumë pilotë, kur piloti tjetër të jetë kualifikuar plotësisht në klasën përkatëse dhe tipin përkatës të avionit kur nuk është objekt i OML dhe nuk e ka arritur moshën 60 vjeç.

(iii) OML-ja për certifikatat mjekësore të klasës 1 vendoset për herë të parë dhe hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues.

(2) Kufizime operacionale sigurie për pilotët (OSL -. privilegjet e klasës 2 dhe të LAPL)

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me OSL duhet të drejtojë një avion vetëm në qoftë se në bord ndodhet një pilot tjetër plotësisht i kualifikuar për të vepruar si pilot në komande në klasën ose tipin përkatës të avionit, dhe nëse avioni është i pajisur me kontrolle të dyfishta dhe piloti tjetër zë një vend tek kontrolli.

(ii) OSL-ja për certifikatat mjekësore të klasës 2 mund të vendoset ose të hiqet nga një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues ose nga një AeMC ose AME, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(iii) OSL-ja për certifikatat mjekësore LAPL mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoriteti licencues, një AeMC ose një AME.

(3) Kufizime operacionale me pasagjerë (OSL – privilegjet e klasës 2 dhe të LAPL).

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me OPL mund të drejtojë vetëm një avion pa pasagjerë në bord.

(ii) OPL-ja për certifikatat mjekësore të klasës 2 mund të vendoset ose të hiqet nga një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues ose nga një AeMC ose AME, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(iii) OPL-ja për certifikatat mjekësore LAPL mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga

vlerësuesi mjekësor i autoriteti licencues, një AeMC ose një AME.

(4) Limitimi i kufizimeve të pilotëve operacional (ORL -privilegjet e klasës 2 dhe LAPL)

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me një ORL mund të drejtojë një avion vetëm nëse plotësohen një nga dy kushtet e mëposhtme:

(A) një pilot tjetër plotësisht i kualifikuar vepron si pilot komandues në klasën përkatëse ose tipin e avionit në bordin e të cilit ndodhet dhe nëse avioni është i pajisur me kontroll të dyfishtë dhe piloti tjetër ka një vend në kontroll;

(B) në bordin e avionit nuk ka pasagjerë.

(ii) ORL-ja për certifikatë mjekësore të klasës 2 mund të vendoset ose hiqet nga një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues ose nga një AeMC ose AME në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(iii) ORL-ja për certifikatat mjekësore LAPL mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoriteti licencues, një AeMC ose një AME.

(5) Kufizime të veçanta sipas specifikimeve (SSL)

SSL në një certifikatë mjekësore pasohet nga një përshkrim i kufizimit.

e) Nëse kërkohet për të garantuar sigurinë e fluturimit, mbajtësit të një certifikate mjekësore mund t'i vendoset çdo lloj kufizimi tjetër nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, AeMC, AME ose GMP, sipas rastit.

f) Çdo kufizim që i vendoset mbajtësit të një certifikate mjekësore duhet të specifikohet në atë dokument.

MED.B.005 Kërkesat e përgjithshme mjekësore

Aplikantët për certifikatë mjekësore vlerësohen në përputhje me kërkesat mjekësore të detajuara të përcaktuara në seksionet 2 dhe 3.

Gjithashtu, ata klasifikohen si të papërshtatshëm kur ekziston ndonjë nga kushtet e mëposhtme mjekësore që përfshin një shkallë të paaftësisë funksionale që ka të ngjarë të ndikojë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës për të cilën është aplikuar ose që mund të bëjë që aplikantin të bëhet papritur i/e paaftë për të ushtruar këto privilegje:

(a) anormaliteti, qoftë i lindur ose i fituar;

(b) sëmundje aktive, latente, akute ose kronike ose paaftësi;

(c) plagë, lëndim ose pasoja nga operacioni;

(d) efekti ose efektet anësore të ndonjë medikamenti terapeutik, diagnostikues ose parandalues të dhënë me recetë ose pa recetë.

SEKSIONI 2

Kërkesat mjekësore për certifikatat mjekësore për klasën 1 dhe 2

MED.B.010 Sistemi kardiovaskular

a) Ekzaminimi

(1) Duhet të kryhet një elektrokardiogramë me 12 fije në gjendje pushimi (ECG) dhe të plotësohet një raport në momentin që do të kërkohet nga ana klinike dhe në momentet si më poshtë vijon:

(i) për një certifikatë mjekësore të klasës 1, në ekzaminimin fillestar, dhe më pas çdo 5 vite deri në moshën 30 vjeç, çdo 2 vite deri në moshën 40 vjeç, çdo vit deri në moshën 50 vjeç, dhe për çdo ekzaminim të rivalidimit dhe rinovimit të mëtejshëm;

(ii) për një certifikatë mjekësore të klasës 2, në ekzaminimin fillestar, në ekzaminimin e parë pas moshës 40 vjeç dhe më pas në ekzaminimin e parë pas moshës 50 vjeç, dhe çdo dy vite më pas;

(2) Duhet të kryhet një vlerësim i detajuar kardiovaskular kur të kërkohet klinikisht.

(3) Për një certifikatë mjekësore të klasës 1, kryhet një vlerësim i detajuar kardiovaskular në ekzaminimin e parë për rivalidiminapo rinovimin pas moshës 65 vjeç dhe çdo 4 vjet më pas.

(4) Për një certifikatë mjekësore të klasës 1, vlerësimi i lipideve të serumit, duke përfshirë kolesterolin, kërkohet në ekzaminimin fillestar dhe në ekzaminimin e parë pasi të ketë arritur mosha 40 vjeç.

b) *Sistemi kardiovaskular – të përgjithshme*

(1) Klasifikohen si të papërshtatshëm të gjithë aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) aneurismi të aortës së kraharorit apo aortës abdominale mbiveshkore, para operacionit;

(ii) anomalitë e rënda funksionale të ndonjë prej valvuleve të zemrës;

(iii) transplant të zemrës ose të zemrës/mushkërive.

(iv) kardiomipati hipertrofike simptomatike.

(2) Para shqyrtimit të mëtejshëm të aplikimit të tyre, aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 me një historik mjekësor të dokumentuar ose diagnozë të ndonjë prej kushteve të mëposhtme shëndetësore, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues:

(i) sëmundje periferike arteriale para ose pas operacionit;

(ii) aneurisëm të aortës së kraharorit apo aorës abdominale mbiveshkore, para ose pas operacionit;

(iii) aneurisëm të aortës abdominale mbiveshkore, para ose pas operacionit;

(iv) anomalitë e valvuleve kardiakale funksionalisht jo të rënda;

(v) pas operacionit të valvulit kardiakal;

(vi) anomalitë e perikardit, miokardit ose endokardiumit;

(vii) anomalitë e lindura të zemrës, para ose pas operacionit korrigjues;

(viii) sinkopi vasovagale nga shkaqe të pasigurta;

(ix) tromboza arteriale ose venoze;

(x) emboli pulmonare;

(xi) gjendja e anomalive kardiovaskulare që kërkon terapi sistemike me antikoagulante.

(3) Aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasës 2 me diagnozë të përcaktuar të një prej kushteve të specifikuara në pikat (1) dhe (2) vlerësohen nga një kardiolog para se të vlerësohen si të aftë për punë, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(4) Aplikantët me çrregullime të ndryshme kardiake nga ato të specifikuara në pikat (1) dhe (2) mund të vlerësohen si të aftë për punë, duke iu nënshtruar një vlerësimi të imtësishëm kardiologjik.

c)*Tensioni i gjakut*

(1) Tensioni i gjakut të çdo aplikanti duhet të regjistrohet në çdo ekzaminim.

(2) Aplikantët të cilët nuk e kanë tensionin e gjakut brenda kufijve normalë i nënshtrohen analizave të mëtejshme në lidhje me gjendjen kardiovaskulare dhe mjekimet, me qëllim që të përcaktohet nëse ata duhet të klasifikohen si të papërshtatshëm në përputhje me pikat 3 dhe 4.

(3) Klasifikohen si të papërshtatshëm të gjithë aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) hipotension simptomatik;

(ii) tensioni i gjakut i cili në momentin e ekzaminimit vazhdimisht tejkalon normën prej 160 systolic mmHg dhe/ose 95 mmHg diastolic, me ose pa trajtim;

(4) Aplikantët të cilët kanë filluar përdorimin e mjekimeve për kontrollin e tensionit të gjakut

klasifikohen si të papërshtatshëm deri në momentin që të përcaktohet mungesa e efekteve anësore të konsiderueshme.

d) *Sëmundje të arterieve koronare*

(1) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe i nënshtrohen vlerësimit kardiologjik për të përjashtuar isheminë miokardiake:

(i) dyshim për ishemi miokardiake;

(ii) sëmundje minore asimptomatike koronare arteriale që nuk kërkojnë trajtim antianginal.

(2) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikën (1), i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiologjike.

(3) Klasifikohen si të papërshtatshëm aplikantët, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) ishemi miokardiake;

(ii) sëmundje simptomatike të arteries koronare:

(iii) simptomat e sëmundjes së arteries koronare të kontrolluara me mjekim.

(4) Klasifikohen si të papërshtatshëm aplikantët që aplikojnë për herë të parë për lëshimin e certifikatës mjekësore të klasës 1 që kanë një historik ose diagnozë mjekësore të njërës prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) ishemi miokardiake;

(ii) infarkt miokardiak;

(iii) rivaskularizimi ose me stentimi për sëmundjen e arterieve koronare.

(5) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët janë asimptomatikë ose që kanë pësuar një infarkt miokardiak ose pas kirurgjisë për arteriet koronare, i nënshtrohen vlerësimit të imtësishëm kardiologjik, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues. Aplikantët për rivalidimine një certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

e) *Çrregullimet e ritmit/përçueshmërisë*

(1) Klasifikohen si të papërshtatshëm aplikantët, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) sëmundje sinoatriale simptomatike;

(ii) bllokim i plotë atrioventrikular;

(iii) prolongim simptomatik QT;

(iv)një sistem automatik i defibrilimit implantues;

(v)stimulues kardiak ventikular kundër takikardisë.

(2) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1 të cilët kanë shqetësime të konsiderueshme të ritmit ose përçueshmërisë kardiake, duke përfshirë pikat më poshtë, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues:

(i)çrregullimi i ritmit supraventrikular, duke përfshirë mosfunksionimin sinoatrial të ndërprerë ose të rregullt, fibrilim atrial dhe/ose vibrim dhe pauzë sinusale asimptomatike;

(ii) bllokim i plotë i krahut të majtë;

(iii) bllokim artrioventikular tipi i 2 Mobidz;

(iv) takikardi komplekse e gjerë dhe/ose e ngushtë;

(v) (v) ngacmime të hershme ventrikulare;

(vi) prolongim asimptomatik QT;

(vii) modeli i Brugada në elektrokardiografi.

(3) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 të cilët kanë një nga kushtet shëndetësore të specifikuara në pikën (2), i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiologjike, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(4) Aplikantët që vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore klasifikohen si të aftë për punë pas vlerësimeve të kënaqshme kardiologjike dhe në mungesë të ndonjë anomalie tjetër:

(i) bllokim i pjesshëm i krahut;

(ii) bllokim i plotë i krahut të djathtë;

(iii) devijim i vazhdueshëm i boshtit të majtë;

(iv) bradikardi asimptomatike sinusale;

(v) takikardi asimptomatike sinusale;

(vi) ndërlikime uniforme të izoluara ektopike ventrikulare ose supra ventrikulare;

(vii) bllokim artrioventikular i shkallës së parë;

(viii) bllokim artrioventikular tipi 1 Mobidz.

(5) Aplikantët me historik mjekësor të një prej kushteve të mëposhtme mjekësore i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiovaskulare para se të klasifikohen si të aftë për punë:

(i) terapia e amputimit;

(ii) implanti i stimuluesit kardiak.

Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues. Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit Licencues.

MED.B.015 Sistemi respirator

a) Aplikantët me dëmtime të konsiderueshme të funksionit të mushkërive klasifikohen si të papërshtatshëm. Gjithsesi, ata mund të klasifikohen si të papërshtatshëm sapo funksioni i mushkërive të jetë rikuperuar dhe të jetë i kënaqshëm.

b) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 janë të detyruar t'i nënshtrohen analizave funksionale dhe morfologjike të mushkërive në ekzaminimin fillestar dhe kur kërkohet nga ana klinike.

c) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 janë të detyruar t'i nënshtrohen analizave funksionale dhe morfologjike të mushkërive kur kërkohet nga ana klinike.

d) Aplikantët me historik mjekësor ose diagnozë të një prej kushteve të mëposhtme mjekësore i nënshtrohen analizave respiratore me një rezultat të kënaqshëm para se të klasifikohen si të papershtashem:

(1) astma që ka nevojë për mjekime;

(2) sëmundje inflamatore aktive të sistemit respirator;

(3) sarkoidoza aktive;

(4) pneumatoraks;

(5) sindroma e apnesë në gjumë;

(6) kirurgjia kryesore e toraksit;

(7) pneumonektomi;

(8) sëmundje kronike obstruktive të mushkërive. Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët me diagnozë të përcaktuar të një prej kushteve mjekësore të specifikuara në pikat (3) dhe (5) i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiologjike.

e) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të specifikuara në pikën (d), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të specifikuara në pikën (d), vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

f) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 të cilët u janë nënshtruar pneumonektonomisë klasifikohen si të papërshtatshëm.

MED.B.020 Sistemi tretës

a) Aplikantët që kanë vuajtur pasoja të sëmundjes ose ndërhyrjes kirurgjike në çdo pjesë të traktit të tretjes ose në adneksë, që mund të shkaktojë paaftësi gjatë fluturimit, në veçanti çdo pengesë të shkaktuar për shkak të shtrëngimit ose kompresimit, klasifikohen si të papërshtatshëm.

b) Aplikantët të cilët vuajnë nga hernie që mund të shkaktojë simptoma të paaftësisë klasifikohen si të papërshtatshëm.

c) Aplikantët që vuajnë nga ndonjë prej çrregullimeve të mëposhtme të sistemit gastrointestinal mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një vlerësimi të imtësishëm gastrointestinal pas trajtimit me sukses ose shërimit të plotë pas kirurgjisë:

(1) çrregullime të përsëritura dispeptike që kanë nevojë për mjekim;

(2) pankreatit;

(3) gurët simptomatikë në tëmth;

(4) diagnozë klinike ose historik i dokumentuar i sëmundjes kronike inflamatore të zorrëve;

(5) pas ndërhyrjes kirurgjikale në traktin tretës ose në adneksin e tij, duke përfshirë edhe kirurgjinë me prerje të plotë ose të pjesshme apo devijim të ndonjë prej organeve;

d) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 me diagnozën e ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikat (2), (4) dhe (5) të pikës (c), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 me diagnozën e kushteve mjekësore të përcaktuara në pikën (2) të pikës (c) vlerësohet duke u konsultuar me mjekun vlerësues të autoritetit licencues.

MED.B.025 Sistemi metabolik dhe endokrin

a) Aplikantët që vuajnë nga mosfunksionim metabolik, ushqimor ose endokrin mund të klasifikohen si jo të papërshtatshëm, sipas provave të treguara të qëndrueshmërisë së kushteve mjekësore dhe vlerësimit të imtësishëm aeromjekësor.

b) Diabeti melitius

(1) Aplikantët me diabet melitius që duhet të përdorin insulinë klasifikohen si të papërshtatshëm

(2) Aplikantët me diabet melitius që nuk duhet të përdorin insulinë klasifikohen si të paaftë përveç kur provohet se është arritur kontrolli i sheqerit në gjak dhe se ky nivel sheqeri është i qëndrueshëm.

(c) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1 që kanë nevojë për mjekim përveç insulinës për kontrollin e sheqerit në gjak, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 që

përdorin mjekime përveç insulinës për kontrollin e sheqerit në gjak vlerësohet duke i konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.030 Hematologjia

a) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 duhet t'i nënshtrohen një testi të hemoglobinës në çdo ekzaminim aeromjekësor.

b) Aplikantët me gjendje hematologjike mund të vlerësohen si të papërshtatshëm, duke iu nënshtruar një vlerësimi të imtësishëm aeromjekësor.

c) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga një prej kushteve të mëposhtme hematologjike, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues.

(1) hemoglobinë anormale, duke përfshirë por pa u kufizuar në anemi, niveli i lartë i eritrociteve ose hemoglobinopati;

(2) zmadhim limfatik madhor;

(3) zmadhim i shpretkës;

(4) koagulimi, hemorragji ose çrregullime trombike;

(5) leukemia.

(d) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve hematologjike të përcaktuara në pikat (4) dhe (5) të pikës (c), vlerësohet duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.035 Sistemi urogjenital

a) Analizat e urinës janë pjesë e çdo ekzaminimi aeromjekësor. Aplikantët vlerësohen si të papërshtatshëm kur urina e tyre përmban elementë anormalë që konsiderohen të jenë patologjikë që mund të shkaktojnë një shkallë të paaftësisë funksionale që mund të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës ose mund të bëjë që aplikanti të jetë papritur i paaftë për të ushtruar këto privilegje.

b) Aplikantët me ndonjë pasojë të sëmundjes ose ndërhyrjes kirurgjike në sistemin urogjenital ose kur adneksa e tij mund të shkaktojë paaftësi, në veçanti çdo pengesë për shkak të shtrëngimit ose ngjeshjes, klasifikohen si të papërshtatshëm.

c) Aplikantët me historik mjekësor ose diagnozë të sëmundjeve të mëposhtme mund të klasifikohen si jo të papershtashem, sipas vlerësimit të imtësishëm urogjenital, sipas rastit:

(1) sëmundje të veshkave;

(2) një ose më shumë gurë në rrugët urinare ose historik mjekësor të kolikut të veshkave;

d) Aplikantët që kanë kryer një ndërhyrje kirurgjikale në sistemin urogjenital ose në adneksën e tij që përfshin prerjen e plotë ose të pjesshme ose devijimin e organeve klasifikohen si të papërshtatshëm. Gjithsesi, pas rikuperimit të plotë ata mund të vlerësohen si të përshtashëm nga ana mjekësore.

(e)Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 të përmendur në pikat (c) dhe (d) i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.040 Sëmundjet infektive

a) Aplikantët klasifikohen si të papërshtatshëm kur ata kanë një diagnozë klinike ose historik mjekësor të ndonjë sëmundjeje infektive që mund të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Aplikantët me HIV pozitiv mund të klasifikohen si të papërshtatshëm, duke iu nënshtruar analizave të imtësishme aeromjekësore. Këta aplikantë për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.045 Obstetrika dhe Gjinekologjia

a) Aplikantët të cilët kanë kryer një operacion gjinekologjik klasifikohen si të papërshtatshëm. Gjithsesi, ata mund të klasifikohen si të aftë për punë pas rikuperimit të plotë.

(b) Shtatzënia

(1) Në rast shtatzënie, një aplikantë mund të vazhdojë ushtrimin e privilegjeve të saj deri në fund të javës së 26 të shtatzënisë vetëm nëse një AeMC ose AME gjykon se ajo është e aftë për ta bërë ketë.

(2) Për mbajtëset e certifikatës mjekësore të klasës 1 që janë shtatzënë, aplikohet OML-ja. Pavarësisht nga pika MED.B.001, në atë rast OML-ja mund të vendoset dhe të hiqet nga një AeMC ose AME.

(3) Një aplikantë mund të rifillojë ushtrimin e privilegjeve të saj pas rikuperimit pas përfundimit të shtatzënisë.

MED.B.050 Sistemi muskoskeletor

a) Aplikantët të cilët nuk janë të gjatë mjaftueshëm kur ulen, gjatësi të krahëve ose këmbëve dhe forcë muskulore për ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, nëse lartësia kur ulet, gjatësia e krahëve dhe këmbëve dhe forca muskulore është e mjaftueshme për ushtrimin e sigurt të privilegjeve në lidhje me një tip të caktuar avioni, çka mund të provohet sipas nevojës përmes një fluturimi mjekësor ose një testi të simulimit të fluturimit, aplikantja mund të klasifikohet si jo e papërshtatshëm dhe privilegjet e saj kufizohen në përputhje me rrethanat.

b) Aplikantët me funksion jo të kënaqshëm të sistemit muskoskeletor që i pengon ata të ushtrojnë në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës, klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, nëse përdorimi funksional i sistemit të tyre muskulo-skeletor është i mjaftueshëm për ushtrimin e sigurt të privilegjeve në lidhje me një tip të caktuar avioni, çka mund të provohet sipas nevojës përmes një fluturimi mjekësor ose një testi të simulimit të fluturimit, aplikantja mund të klasifikohet si jo e papërshtatshëm dhe privilegjet e saj kufizohen në përputhje me rrethanat.

c) Në raste kur ngrihen dyshime në kontekstin e vlerësimit të përmendur në pikat (a) dhe (b), aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritet licencues.

MED.B.055 Shëndeti mendor

(a) Vlerësimi gjithëpërfshirës i shëndetit mendor është pjesë e ekzaminimit aeromjekësor fillestar të klasës 1.

b) Analizat për drogë dhe alkool janë pjesë e ekzaminimit aeromjekësor fillestar të klasës 1.

c) Aplikantët me çrregullime mendore ose të sjelljes për shkak të përdorimit ose keqpërdorimit të alkoolit ose substancave të tjera psikoaktive klasifikohen si të papërshtatshëm në pritje të shërimit dhe çlirimit nga përdorimi ose keqpërdorimi i substancave psikoaktive dhe duke iu nënshtruar analizave të mëtejshme të imtësishme psikiatrike pas trajtimit me sukses.

d) Aplikantët me diagnozë klinike ose historik mjekësor të dokumentuar të një prej kushteve të mëposhtme psikiatrike i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme psikiatrike para se të klasifikohen si të papërshtatshëm:

(1) çrregullim i humorit;

(2) çrregullime neurotike;

(3) çrregullime personaliteti;

(4) çrregullime mendore dhe në sjellje;

(5) keqpërdorimi i substancave psikoaktive.

(e) Aplikantët me historik mjekësor të dokumentuar të akteve deliruese të vetëdëmtimit të qëllimshëm qoftë në një rast të vetëm ose të përsëritur, klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, ata mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas vlerësimit të imtësishëm psikiatrik.

f)Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të specifikuara në pikën (c), (d) ose (e), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të specifikuara në pikën (c), (d) ose (e), vlerësohen duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(g) Aplikantët me një historik mjekësor të dokumentuar ose diagnozë klinike të skizofrenisë, çrregullimeve skizotipale ose delusionale klasifikohen si të papërshtatshëm.

MED.B.065 Neurologjia

a)Aplikantët me diagnozë klinike ose historik mjekësor të dokumentuar të një prej gjendjeve mjekësore të mëposhtme klasifikohen si të papërshtatshëm:

(1) epilepsi, me përjashtim të rasteve të përmendura në pikat (1) dhe (2) të pikës (b);

(2) episode të përsëritura të çrregullimeve të ndërgjegjes për shkaqe të pasigurta;

b) Aplikantët me diagnozë klinike ose me historik mjekësor të dokumentuar të një prej kushteve mjekësore të mëposhtme, i nënshtrohen vlerësimeve të mëtejshme para se të klasifikohen për përshtatshmërinë mjekësore

(1) epilepsi pa përsëritje pas moshës 5 vjeç;

(2) epilepsi pa përsëritje dhe pa trajtime për më shumë se 10 vjet;

(3) anomali të formës epilektike WG dhe valë fokale të ngadalta;

(4) sëmundje progresive dhe jo progresive të sistemit nervor;

(5) sëmundje inflamatore të sistemit nervor qendror ose periferik;

(6) migrena;

(7) episod i vetëm të çrregullimeve të ndërgjegjes për shkaqe të pasigurta;

(8) humbje e ndërgjegjes pas lëndimit në kokë;

(9) lëndim për shkak të penetrimit në tru;

(10) lëndim nervor kurrizor ose periferik;

(11) çrregullime të sistemit nervor për shkak të defekteve vaskulare, duke përfshirë rastet e hemoragjisë dhe ishemisë.

Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues. Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit Licencues.

MED.B.070 Sistemi i shikimit

a) Ekzaminimi

(1) Për certifikatat mjekësore të klasës 1:

(i) ekzaminimi gjithëpërfshirës i syrit është pjesë e ekzaminimit fillestar dhe kryhet kur kërkohet klinikisht dhe në mënyrë periodike, në varësi të numrit dhe performancës funksionale të syrit.

(ii) ekzaminimi rutinë i syrit është pjesë e të gjitha ekzaminimeve të rivlerësimit dhe rinovimit.

(2) Për certifikatat mjekësore të klasës 2:

(i) ekzaminimi rutinë i syrit është pjesë e të gjitha ekzaminimeve fillestare të rivlerësimit dhe rinovimit.

(ii) ekzaminimi gjithëpërfshirës i syrit ndërmerret kur kërkohet klinikisht.

b) Mprehtësia e shikimit

(1) Për certifikatat mjekësore të klasës 1:

(i) Mprehtësia e shikimit në distancë, me ose pa korrigjim, duhet të jetë 6/9 (0,7) ose më e mirë në secilin sy veçmas dhe mprehtësia e shikimit me të dy sytë duhet të jetë 6/6 (1,0) ose më e mirë.

(ii) Në ekzaminimin fillestar, aplikantët me nivel të ulët shikimi në një sy klasifikohen si të papërshtatshëm.

(iii) Në ekzaminimin e rivlerësimit dhe rinovimit, pavarësisht pikës (b)(1)(i), aplikantët me nivel shikimi të fituar nën standard në një sy ose me monokularitet të fituar i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues dhe mund të klasifikohen të papërshtatshëm, në bazë të një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(2) Për certifikatat mjekësore të klasës 2:

(i) Mprehtësia e shikimit në distancë, me ose pa korrigjim, duhet të jetë 6/12 (0,5) ose më e mirë në secilën sy veçmas dhe mprehtësia e shikimit me të dy sytë duhet të jetë 6/9 (0,7) ose më e mirë.

(ii) Pavarësisht pikave (b)(2)(i), aplikantët me shikim nën standard në një sy ose me monokularitet të fituar mund të klasifikohen si të papërshtatshëm, duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues dhe pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(3) Aplikanti duhet të jetë i aftë të lexojë një tabelë N5 në 30-50 cm distancë dhe një tabelë N14 ose ekuivalenten e saj në 100 cm distancë, nëse është e nevojshme me korrigjim.

(c) Anomalia refraktive dhe anisometropia

(1) Aplikantët me anomali refraktive ose ansiometropi mund të klasifikohen si të papërshtatshëm, pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(2) Pavarësisht nga pika (c)(1), aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues dhe mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(i) miopi që tejkalon dioptrinë -6.0;

(ii) astigmatizmi që tejkalon dioptrinë 2.0;

(iii) ansiometropi që tejkalon dioptrinë 2.0.

(3) Pavarësisht nga pika (c)(1), aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 me hipermetri që tejkalon dioptrinë +5.0 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik, me kusht që të ketë rezerva të përshtatshme fusionale, tension normal intraokular dhe kënde anësore normale dhe të mos ketë patologji të dukshme. Pavarësisht nga pikat (b)(1)(i), mprehtësia e shikimit të korrigjuar në secilin sy duhet të jetë 6/6 ose më mirë.

(4) Aplikantët me diagnozë klinike të keratokonusit mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një ekzaminimi të imtësishëm nga një oftamologjist. Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

d) Funksioni binokular

(1) Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 klasifikohen si të papërshtatshëm kur nuk kanë funksione normale binokulare dhe kur kushtet shëndetësore mund të rrezikojnë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës, duke marrë parasysh masat e përshtatshme korrigjuese sipas rastit.

(2) Aplikantët me diplopi klasifikohen si të papërshtatshëm.

e) Fushat e shikimit

Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 klasifikohen si të papërshtatshëm kur nuk kanë fushë normale shikimi dhe kushtet e tyre mjekësore mund të rrezikojnë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës, duke marrë parasysh masat e duhura korrigjuese sipas rastit.

f)*Kirurgjia e syrit*

Aplikantët që i janë nënshtruar një kirurgjie në sy klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, ata mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas rikuperimit të plotë të funksionit të tyre të shikimit dhe pas një vlerësimi të imtësishëm oftamologjik.

g) Syzet dhe lentet e kontaktit

(1) Nëse arrihet një funksion shikimi i kënaqshëm vetëm me përdorimin e korrigjimit, syzet ose lentet e kontaktit duhet të sigurojnë funksionin optimal të shikimit, të tolerohen mirë dhe të jenë të përshtatshme për qëllime të aviacionit.

(2) Nuk duhet të përdoren më shumë se një palë syze për të plotësuar kërkesat e shikimit gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi.

(3) Për shikimin në distancë, duhet të përdoren syzet ose lentet e kontaktit gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi.

(4) Për shikimin afër, duhet të mbahen në dispozicion një palë syze gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi.

(5) Një palë syze korrigjuese rezervë të ngjashme, për shikimin nga larg ose nga afër, sipas rastit, duhet të jenë të disponueshme për përdorim të menjëhershëm kur ushtrohen privilegjet e licencave në fuqi.

(6) Nëse përdoren lentet e kontaktit gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi, ato duhet të jenë për shikimin nga larg, monofokal, pa ngjyra dhe të toleruar mirë.

(7) Aplikantët me një anomali të madhe refraktive duhet të përdorin lente kontakti ose lente të syzeve me indeks të lartë.

(8) Lentet ortokeratologjike nuk përdoren.

MED.B.075 Perceptimi i ngjyrave

a) Aplikantët klasifikohen si të papërshtatshëm, kur nuk mund të tregojnë aftësi të menjëhershme të perceptimit të ngjyrave që janë të nevojshme për ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Ekzaminimi dhe vlerësimi

(1) Aplikantët duhet t'i nënshtrohen testit Ishihara kur aplikojnë për herë të parë për lëshimin e një certifikate mjekësore. Aplikantët të cilët e kalojnë këtë test mund të klasifikohen të përshtatshëm nga ana mjekësore

(2) Për certifikatat mjekësore të klasës 1:

(i) Aplikantët që nuk e kalojnë testin Ishihara i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe i nënshtrohen testeve të mëtejshme të perceptimit të ngjyrave për të vendosur nëse

mund t’i dallojnë mirë ngjyrat.

(ii) Aplikantët duhet të jenë trikromat normal ose t’i dallojnë mirë ngjyrat.

(iii) Aplikantët që nuk arrijnë të kalojnë testimin e mëtejshëm të perceptimit të ngjyrave klasifikohen si të papërshtatshëm.

(3) Për certifikatat mjekësore të klasës 2:

(i) Aplikantët që nuk kalojnë testin Ishihara i nënshtrohen testeve të mëtejshme të perceptimit të ngjyrave për të vendosur nëse ata mund t’i dallojnë mirë ngjyrat.

(ii) Aplikantët që nuk kanë perceptim të kënaqshëm të ngjyrave duhet të kufizohen në ushtrimin e privilegjeve të licencave në fuqi vetëm gjatë orëve të ditës.

MED.B.080 Otorinolaringologjia (ENT)

(a) Ekzaminimi

(1) Dëgjimi i aplikantëve testohet në të gjitha ekzaminimet.

(i) Në rastin e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe certifikatave mjekësore të klasës 2, kur shtohet një kategorizim instrumental ose kategorizimi instrumental gjatë udhëtimit në licencë, dëgjimi testohet me audiometër me ton të pastër në momentin e ekzaminimit fillestar, dhe çdo 5 vjet deri kur mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç dhe çdo 2 vjet pas kësaj.

(ii) Kur kryhet testimi me audiometër me ton të pastër, aplikantët që aplikojnë për herë të parë nuk duhet të kenë humbje dëgjimi prej me shumë se 35 dB në ndonjë nga frekuencat 500,1000 ose 2000 Hz ose më shumë se 50 dB në 3000 Hz në secilin vesh veçmas. Aplikantët me humbje të madhe dëgjimi që aplikojnë për rivleftësim ose rinovim duhet të provojnë aftësi të kënaqshme të funksionit të dëgjimit.

(2) Ekzaminimi i plotë i veshit, hundës dhe fytit duhet të kryhet për lëshimin për herë të parë të certifikatës mjekësore të klasës 1 dhe periodikisht më pas kur të kërkohet klinikisht.

b) Aplikantët që vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore i nënshtrohen ekzaminimeve të mëtejshme për të vendosur nëse këto kushte mjekësore nuk ndikojnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës(ve) në fuqi:

(1) hipoakusis;

(2) një proces patologjik aktiv i veshit të brendshëm ose të mesëm;

(3) shpim i pashëruar ose mosfunksionim i membranës timpanike;

(4) mosfunksionim i tubit Eustachian;

(5) çrregullim i funksionit vestibular;

(6) kufizim i rëndë i kanaleve nazale;

(7) mosfunksionim i sinusit;

(8) keqformim i rëndë ose infeksion kronik i kavitetit oral ose i traktit të sipërm respirator;

(9) çrregullime të rënda të të folurit ose të zërit;

(10) ndonjë pasojë kirurgjikale e veshit të brendshëm ose të mesëm;

c) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikat (1), (4) dhe (5) të pikës (b), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Përshtatshmëria mjekësore e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikat (4) dhe (5) të pikës (b), vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(3) Përshtatshmëria mjekësore e aplikantëve për një certifikatë mjekësore të klasës 2 kur shtohet kategorizimi i instrumental ose kategorizimi i instrumental gjatë udhëtimit në licencë, me kushtet

mjekësore të specifikuara në pikën (1) të pikës (b), vlerësohet në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.085 Dermatologjia

Aplikantët klasifikohen si të paaftë kur ata kanë një gjendje dermatologjike të përcaktuar që mund të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

MED.B.090 Onkologjia

a) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët me sëmundje primare ose sekondare malinje i nënshtrohen vlerësimit të imtësishëm onkologjik. Këta aplikantë për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues. Këta aplikantë për certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

b) Aplikantët me historik mjekësor të dokumentuar ose diagnozë klinike të një tumori intracerebral malinj do të klasifikohen si të papërshtatshëm.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për certifikatat mjekësore LAPL

MED.B.095 Ekzaminimi mjekësor dhe/ose vlerësimi i aplikantëve për certifikatat mjekësore LAPL

a) Një aplikant që aplikon për një certifikatë mjekësore LAPL vlerësohet bazuar në praktikat më të mira aeromjekësore.

b) Vëmendje e veçantë i jepet historikut mjekësor të plotë të aplikantit.

c) Vlerësimi për herë të parë, të gjitha rivlerësimet pasuese pas moshës 50 vjeç dhe vlerësimet në rastet kur historiku mjekësor i aplikantit nuk është në dispozicion të ekzaminuesit, përfshijnë të paktën kategoritë në vijim:

(1) ekzaminimin klinik,

(2) tensionin e gjakut;

(3) analizat e urinës,

(4) shikimin;

(5) aftësinë e të dëgjuarit;

(d) Pas vlerësimit për herë të parë, rivlerësimet pasuese derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 50 vjeç, përfshijë të paktën dy nga pikat më poshtë:

(1) një vlerësim të historikut mjekësor të mbajtësit të LAPL;

(2) zërat e specifikuar në pikën (c), siç mund të konsiderohet e nevojshme nga AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja në përputhje me praktikat më të mira aeromjekësore.

Nënpjesa C
KËRKESAT PËR PËR PËRSHTATSHMËRINË MJEKËSSORE TË EKUIPAZHIT KABINËS

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

MED.C.001 Të përgjithshme

Anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet të kryejnë vetëm detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara nga rregullat e sigurisë së aviacionit në avion, nëse ato janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjese.

MED.C.005 Vlerësimet aeromjekësore

a) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohen vlerësimeve aeromjekësore për të verifikuar nëse ata janë të lirë nga çdo sëmundje fizike ose mendore që mund të çojë në paaftësi ose pa mundësi për të kryer detyrat e caktuara të sigurisë dhe përgjegjësitë e tyre.

b) Çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohen një vlerësimi aeromjekësore para se të caktohen për herë të parë në detyre në një avion, dhe më pas në intervale prej maksimumi 60 muaj.

c) Vlerësimet aeromjekësore do të kryhen nga një AME, AeMC, ose nga një OHMP nëse janë në përputhje me kërkesat e MED.D.040.

SEKSIONI 2
Kërkesat për vlerësimin aeromjekësor të ekuipazhit të kabinës

MED.C.020 Të përgjithshme

Anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet të jenë të lirë nga cdo:

a) anomali, kongjenitale ose të fituara;

b) sëmundje ose paaftësi aktive, latente, akute ose kronike;

c) plagë dëmtim ose nga operacionet; dhe

d) efekt apo efekt anësor i ndonjë mjekimi të përshkruar ose jo të përshkruar teraupik, diagnostikues apo parandalues të marrë që do të sjellë një shkallë të paaftësisë funksionale që mund të çojë në paaftësim ose paaftësi për të përmbushur detyrat e tyre dhe përgjegjësitë e sigurisë.

MED.C.025 Përmbajtja e vlerësimeve aeromjekësore

a) Një vlerësim fillestar aeromjekësor duhet të përfshijë të paktën:

(1) një vlerësim të historikut mjekësor të anëtarit të ekuipazhit të kabinës; dhe

(2) një ekzaminimin klinik të mëposhtëm:

(i) të sistemit kardiovaskular;

(ii) të sistemit respirator;

(iii) të sistemit muskuloskeletal;

(iv) të otorino-laringologjise;

(v) të sistemit vizual; dhe

(vi) të vizionit të ngjyrës.

b) Çdo rivlerësim i mëvonshëm aeromjekësore duhet të përfshijë:

(1) një vlerësim të historikut mjekësor të anëtarit të ekuipazhit të kabinës; dhe

(2) një ekzaminim klinik, nëse konsiderohet e nevojshme, në përputhje me praktikat më të mira aeromjekësore.

c) në përputhje me paragrafin (a) dhe (b), në rast të ndonjë dyshimi apo nëse tregohet klinikisht, vlerësimi aeromjekësor i një anëtari të ekuipazhit të kabinës gjithashtu duhet të përfshijë çdo vlerësim mjekësor shtesë, test apo hetim që konsiderohen të nevojshme nga AME, AeMC ose OHMP.

SEKSIONI 3
Kërkesat shtesë për aplikantët për/ ose mbajtësit e një dëshmie të ekuipazhit kabinës

MED.C.030 Raporti mjekësor i ekuipazhit të kabinës

a) Pas përfundimit të çdo vlerësimi aeromjekësor, aplikantët për një dëshmi dhe mbajtësit e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës:

1) duhet të pajisen me një raport mjekësor të ekuipazhit të kabinës nga AeMC, AME ose OHMP; dhe

2) do të sigurojnë informacionin përkatës, ose një kopje të raportit të tyre mjekësor të ekuipazhit të kabinës tek operatori/et që ofrojnë shërbimet e tyre punëdhënëse.

b) Raporti mjekësor i ekuipazhit të kabinës:

Një raport mjekësor i ekuipazhit të kabinës duhet të tregojë datën e vlerësimit aeromjekësor, në rastet kur anëtari i ekuipazhit të kabinës është vlerësuar si i aftë ose i paaftë, datën e vlerësimit të ardhshëm aeromjekësor të kërkuar dhe, nëse është e zbatueshme, çdo kufizim (e). Çdo element tjetër do të jetë subjekt i fshehtësisë mjekësore në përputhje me MED.A.015.

MED.C.035 Kufizimet

a) Nëse mbajtësit e një dëshmie të ekuipazhit të kabinës nuk përputhen plotësisht me kërkesat e specifikuara në seksionin 2, AME AeMC ose OHMP do të merret në konsideratë nëse ata mund të jenë në gjendje të kryejnë detyrat e ekuipazhit të kabinës në mënyrë të sigurt, nëse veprojnë në përputhje me një ose më shumë kufizime.

b) Çdo kufizim (e) për ushtrimin e privilegjeve të dhëna nga dëshmia e ekuipazhit të kabinës do të specifikohet në raportin mjekësor të ekuipazhit të kabinës dhe do të hiqet vetëm nga një AeMC, AME ose nga një OHMP në konsultim me një AME.

NËNPJESA D

EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR, MJEKËT E PËRGJITHSHËM, MJEKËT PËR SHËNDETIN NË VENDIN E PUNËS

SEKSIONI 1

Ekzaminuesit Aero Mjekësor

MED.D.001 Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësve të certifikatës si ekzaminues aeromjekësor (AME) janë të lëshojë, vleftësojë dhe rinovojë certifikatat mjekësore të klasës 2 dhe certifikatat mjekësore LAPL dhe të kryejë ekzaminimet dhe vlerësimet përkatëse mjekësore.

b) Mbajtësit e një certifikate AME mund të aplikojnë për shtrirjen e privilegjeve të tyre, duke përfshirë ekzaminimet mjekësore për rivalidimindhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 1, nëse ato përputhen me kërkesat e përcaktuara në pikën MED.D.015.

c) Privilegjet e mbajtësit të një certifikate AME të përmendur në pikat (a) dhe (b) duhet të përfshijnë privilegjet për kryerjen e kontrolleve dhe vlerësimeve aeromjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës dhe për sigurimin e raporteve mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, sipas rastit, në përputhje me këtë aneks (pjesa MED).

d) Objekti i privilegjeve të mbajtësit të një certifikate AME, dhe çdo kusht të saj, do të specifikohet në atë certifikatë.

e) Mbajtësi i një certifikate AME nuk duhet të mbajë në asnjë rast më shumë se një certifikatë AME të lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

f) Mbajtësit e një certifikate AME nuk ndërmarrin ekzaminime dhe vlerësime aeromjekësore në një shtet anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të ndryshëm nga shteti që ka lëshuar certifikatën e tyre AME, përveç në rastin kur ata kanë përmbushur të gjitha hapat e mëposhtëm:

1) u është dhënë akses nga shtet tjetër anëtar i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe për ushtrimin e aktiviteteve të tyre profesionale si mjekë të specializuar;

2) kanë njoftuar autoritetin kompetent të shtetit tjetër anëtar të ZPEA-së për synimin e tyre për të kryer ekzaminime dhe vlerësime aeromjekësore dhe për të lëshuar certifikata mjekësore brenda objektit të privilegjeve të tyre si AME;

3) kanë marrë një njoftim nga autoriteti kompetent i atij shteti tjetër anëtar të ZPEA-së.

MED.D.005 Aplikimi

(a)Aplikimi për një certifikatë AME ose për shtrirjen e privilegjeve të një certifikate AME bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

b) Aplikantët për një certifikatë AME i vendosin në dispozicion Autoritetit të Aviacionit Civil:

1) të dhënat e tyre personale dhe adresën e punës;

2) dokumentacionin që tregon se ata janë në përputhje me kërkesat e pikës MED.D.010, duke përfshirë dëshminë e përfundimit me sukses të kursit të trajnimit në mjekësinë e aviacionit që përkon me privilegjet që ata kanë aplikuar;

3) një deklaratë me shkrim që, sapo të jetë lëshuar certifikata AME, AME do të lëshojë certifikata mjekësore në bazë të kërkesave të kësaj rregulloreje.

c) Kur AME-të kryejnë ekzaminime aeromjekësore në më shumë se një vend, ata i japin Autoritetit të Aviacionit Civil informacione përkatëse në lidhje me vendndodhjen e të gjithë praktikës së ushtruar si dhe ambjenteve përkatëse.

MED.D.010 Kërkesat për lëshimin e një certifikate AME

Certifikata AME do të lëshohet për aplikantët kur ata plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) janë plotësisht të kualifikuar dhe kanë licencat e duhura për ushtrimin e mjekësisë dhe kanë dëshmi për përfundimin e trajnimeve mjekësore të specializuara;

b) kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi bazë në mjekësinë e aviacionit, duke përfshirë trajnimin praktik në metodat e ekzaminimit dhe vlerësimet aeromjekësore;

c) kanë demonstruar Autoritetit të Aviacionit Civil se ata:

1) kanë ambientet e duhura, procedurat, dokumentacionin dhe pajisjet funksionale të përshtatshme për ekzaminimet aeromjekësore;

2) Kanë procedurat dhe kushtet e nevojshme për të garantuar konfidencialitetin mjekësor.

MED.D.011 Privilegjet e mbajtësit të certifikatës AME

Përmes lëshimit të një certifikate AME, mbajtësit gëzojnë privilegjet që të lëshojnë, rivalidojnë vleftesojnë dhe rinovojnë për herë të parë të gjitha pikat si më poshtë:

a) certifikatat mjekësore të klasës 2;

b) certifikatat mjekësore LAPL;

c) raportet mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës.

MED.D.015 Kërkesat për zgjerimin e privilegjeve

Aplikantët do të marrin një certifikatë AME që i shtrin privilegjet e tyre për rivalidimin dhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 1, kur ata plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) kanë një certifikatë të vlefshme AME;

b) ata kanë kryer të paktën 30 ekzaminime për lëshimin, rivalidimin ose rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 2 ose certifikatave ekuivalente për një periudhe jo më të gjatë se 3 vjet para aplikimit;

c) ata kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi të avancuar në mjekësinë e aviacionit, duke përfshirë trajnimin praktik në metodat e ekzaminimit dhe vlerësimet aeromjekësore;

d) kanë përfunduar me sukses trajnimin praktik me kohëzgjatje prej të paktën 2 ditë, ose me një AeMC ose nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil.

MED.D.020 Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit

a) Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit të përmendura në MED.D.010 (b) dhe MED.D.015 (c) ofrohen vetëm pas miratimit paraprak të kursit nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur organizata trajnuese ka selinë kryesore të biznesit në Shqipëri. Për të marrë ketë miratim, organizata e trajnimit duhet të provojë që programi i trajnimit përmban objektivat të të mësuarit për të fituar kompetencat e nevojshme dhe që personat përgjegjës për ofrimin e trajnimit të jenë të pajisur me njohuritë dhe përvojën e duhur.

b) Përveç rastit të trajnimit për arsye rifreskimi, në përfundim të kursit duhet të jepet një provim me shkrim për lëndët e përfshira në përmbajtjen e kursit.

c) Organizata e trajnimit duhet të lëshojë për pjesëmarrësit një certifikatë të përfundimit me sukses të kursit në rastin kur ata kanë kaluar me sukses një provim.

MED.D.025 Ndryshimet në certifikatën AME

a) Mbajtësit e një certifikate AME njoftojnë, pa vonesa të panevojshme, Autoritetin e Aviacionit Civilpër rrethanat e mëposhtme që mund të kenë ndikim në certifikatën e tyre AME:

(1) AME i nënshtrohet procedurave ose hetimeve disiplinore nga një organ rregullator mjekësor;

(2) ka ndryshime të kushteve në të cilat është dhënë certifikata, duke përfshirë përmbajtjen e deklaratave të dhëna në momentin e aplikimit;

(3) kërkesat për lëshimin e certifikatës AME nuk plotësohen më;

(4) ka një ndryshim të vendndodhjes së ushtrimit të aktivitetit të ekzaminuesit aeromjekësor ose të adresës së korrespondencës.

b) Nëse autoritetet kompetente nuk njoftohen në përputhje me pikën (a), kjo mund të shkaktojë pezullimin ose revokimin e certifikatës AME në përputhje me pikën ARA.MED.250 të Aneksit II (Pjesa ARA).

MED.D.030 Vlefshmëria e certifikatave AME

Një certifikatë AME është e vlefshme për një periudhë 3 vjeçare, përveç nëse Autoriteti i Aviacionit Civil vendos ta reduktojë këtë periudhë për arsye të justifikuara që lidhen me rastin individual.

Me kërkesën e mbajtësit, certifikata:

a) vleftesohet me kusht që mbajtësi:

1) të vazhdojë të përmbushë kushtet e përgjithshme të kërkuara për praktikën mjekësore dhe të mbajë licencën e tij/saj për ushtrimin e mjekësisë;

2) ka marrë pjesë në trajnime për rifreskimin e mjekësisë së aviacionit brenda 3 viteve të fundit;

3) ka kryer të paktën 10 ekzaminime aeromjekësore ose të barasvlershme me to çdo vit;

4) mbetet në përputhje me kushtet e certifikatës;

5) ushtron privilegjet në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (pjesa-MED);

6) ka provuar se ai ose ajo gëzon kompetenca aeromjekësore në përputhje me procedurën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) vleftësohet me kusht që mbajtësi të jetë në përputhje me kërkesat për rivlerësim të përcaktuara në pikën (a) ose me të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1) të vazhdojë të përmbushë kushtet e përgjithshme të kërkuara për praktikën mjekësore dhe të mbajë licencën e tij/saj për ushtrimin e mjekësisë;

2) ka marrë pjesë në trajnime për rifreskimin e mjekësisë së aviacionit brenda vitit të fundit;

3) ka përfunduar me sukses trajnimet praktike brenda vitit të fundit, ose në një AeMC ose nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil.

4) mbetet në përputhje me kërkesat e pikës MED.D.010;

5) ka provuar se ai ose ajo gëzon kompetenca aeromjekësore në përputhje me procedurën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

SEKSIONI 2
Mjekët e përgjithshëm

MED.D.035 Kërkesat për mjekët e përgjithshëm

Mjekët e përgjithshëm (GMP-të) mund të veprojnë si AME për lëshimin e certifikatave mjekësore LAPL, kur plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:
a) ushtrojnë veprimtarinë e tyre në Republikën e Shqipërisë ku GMP-të kanë akses në të dhënat e plota mjekësore të aplikantëve;
b) ushtrojnë veprimtarinë e tyre në përputhje me çdo kërkesë shtesë të përcaktuar në të drejtën kombëtare;
c) janë plotësisht të kualifikuar dhe të licencuar për ushtrimin e mjekësisë në përputhje me ligjin kombëtar;
d) kanë njoftuar Autoritetin e Aviacionit Civil para se të nisin këtë veprimtari.

SEKSIONI 3
Praktikuesit e shëndetit profesional mjekësorë

MED.D.040 Kërkesat për *praktikuesit e shëndetit profesional mjekësorë*

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil është i kënaqur që kërkesat e sistemit shëndetësor kombëtar të zbatueshëm për ***Praktikuesit e shëndetit profesional mjekësorë*** (OHMP-të) janë të tilla që garantojnë pajtueshmërinë me kërkesat e këtij Aneksi (Pjesa-MED) të zbatueshme për OHMP-të, OMPH-të mund të kryejnë vlerësime aeromjekësore të ekuipazhit të kabinës, me kusht që:
a) të jenë plotësisht të kualifikuar dhe të kenë licencat e duhura në mjekësi dhe të jenë të kualifikuar për ***shëndetin mjekësorë profesional;***
b) mjedisi i punës në fluturim dhe detyrat e sigurisë të ekuipazhit të kabinës të jenë të përfshira në programin mësimor të kualifikimit për ***shëndetit profesional mjekësorë*** ose të ketë trajnime apo përvoja të tjera profesionale;
c) të ketë njoftuar autoritetin kompetent para fillimit të kësaj veprimtarie.

ANEKSI V
Kategorizimi i ekuipazhit të kabinës i përfshirë në operacione të transportit ajror tregtar PJESA-CC
Nënpjesa GEN

KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CC.GEN.001 Autoriteti kompetent

Për qëllim të kësaj pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë autoriteti kompetent i caktuar nga Republika e Shqipërisë, ku një person aplikon për lëshimin e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës.

CC.GEN.005 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për lëshimin e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës, kushtet për vlefshmërinë e tyre dhe përdorimin nga ana e mbajtësve të tyre.

CC.GEN.015 Aplikimi për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës

Kërkesa për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës do të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil .

CC.GEN.020 Mosha minimale
Aplikuesi për një vërtetim të ekuipazhit të kabinës duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

CC.GEN.025 Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e mbajtësit të një vërtetimi të ekuipazhit të kabinës janë për të vepruar si anëtarë të ekuipazhit kabinës në transportin ajror tregtar të aeroplanëve referuar në nenin 4 (1) (b) dhe (c) të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". ‖

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës mund të ushtrojnë privilegjet e specifikuara në pikën (a) vetëm nëse ata:

1) mbajnë një vërtetim të vlefshëm të ekuipazhit të kabinës siç përcaktohet në CC.CCA.105; dhe

2) janë në përputhje me CC.GEN.030, CC.TRA.225 dhe kërkesat e zbatueshme të Pjesës-Med.

CC.GEN.030 Dokumentet dhe mbajtja e të dhënave

Për të treguar përputhshmëri me kërkesat e aplikuara siç specifikohet në CC.GEN.025 (b), çdo mbajtës do të mbajë dhe do të ketë sipas kërkesës, vërtetimin e ekuipazhit të kabinës, listën, të dhënat e trajnimit dhe kontrollit në tipin e avionit tij/saj apo tipin e kategorizimit, gjithashtu dhe nëse garantohet që operatori që i ka punësuar i mban këto të dhëna dhe nëse mund t'i bëjë ato lehtësisht të disponueshme sipas kërkesës nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose nga mbajtësi.

NËNPJESA CCA

KËRKESAT SPECIFIKE PËR DËSHMINË E EKUIPAZHIT TË KABINËS

CC.CCA.100 Lëshimi i dëshmisë së ekuipazhit të kabinës

a) Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës do të lëshohen vetëm për aplikantët të cilët kanë kaluar provimin pas përfundimit të kursit të trajnimit fillestar në përputhje me këtë pjesë.

b) Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës do të lëshohen:

1) nga Autoriteti i Aviacionit Civil; dhe / ose

2) nga një organizatë e aprovuar për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

CC.CCA.105 Vlefshmëria e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës

Dëshmia i Ekuipazhit të kabinës duhet të lëshohet me kohëzgjatje të pakufizuar dhe do të mbetet i vlefshëm përveç nëse:

a) pezullohet ose revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil; ose

b) mbajtësi i tij nuk ka ushtruar privilegjet të shoqëruara gjatë 60 muajve paraardhës mbi të paktën një tip avioni.

CC.CCA.110 Pezullimi dhe revokimi i dëshmisë së ekuipazhit të kabinës

a) Në qoftë se mbajtësit nuk përputhen me këtë pjesë, dëshmia e ekuipazhit të kabinës mund të pezullohet ose revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil

b) Në rast të pezullimit ose revokimit të dëshmisë së ekuipazhit të kabinës nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil, mbajtësit duhet të:

1) të informohen me shkrim për këtë vendim dhe mbi të drejtën e tyre për ankesë në përputhje me ligjin kombëtar;

2) nuk do të ushtrojnë privilegjet e dhëna nga dëshmia e ekuipazhit të kabinës;

3) të njoftojnë pa vonesë të pajustifikuar operatorin që i ka punësuar; dhe

4) të kthejnë dëshminë e tyre në përputhje me procedurën në fuqi të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

NËNPJESA TRA

KËRKESAT E TRAJNIMIT PËR APLIKANTËT DHE MBAJTËSIT E DËSHMISË SË EKUIPAZHIT TË KABINËS

CC.TRA.215 Dispozitat e trajnimeve

Trajnimi i kërkuar në këtë pjesë duhet të:

a) sigurohet nga organizatat trajnuese ose operatorët e transportit ajror tregtar të aprovuar për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

b) kryhet nga një personel i përshtatshëm, me përvojë dhe i kualifikuar për elementet e trajnimit që do të mbulohen;

c) zhvillohet në bazë të një programi të trajnimit dhe programeve të dokumentuara në aprovimin e organizatës.

CC.TRA.220 Kurs trajnimi fillestar dhe ekzaminimi

a) Aplikantët për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës, duhet të kryejnë një kurs trajnimi fillestar për t'u familjarizuar me mjedisin e aviacionit dhe për të fituar njohuri të mjaftueshme, të përgjithshme dhe aftësi bazike e nevojshme për të kryer detyrat dhe për të ushtruar përgjegjësitë që lidhen me sigurinë e pasagjerëve dhe të fluturimit gjatë operimeve normale, jonormale dhe të emergjencës.

b) Programi i kursit të trajnimit fillestar duhet të mbulojë të paktën elementet e specifikuara në shtojcën 1 të kësaj pjese. Ai do të përfshijë trajnime teorike dhe praktike.

c) Aplikantët për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës, duhet t'i nënshtrohen një provimi që mbulon të gjitha elementet e programit të trajnimit të specifikuar në pikën (b), përveç trajnimit CRM, për të demonstruar se ata e kanë arritur nivelin e njohurive dhe aftësive të kërkuara nga paragrafi (a).

CC.TRA.225 Kategorizimi i tipit apo variantit të avionit

a) Mbajtësit e një dëshmie të vlefshme të ekuipazhit të kabinës, duhet të veprojnë vetëm në një

avion në qoftë se ata janë të kualifikuar në përputhje me kërkesat e aplikuara të pjesës ORO.

b) Për t'u kualifikuar për një tip ose një variant avioni, mbajtësit:

(1) duhet të përputhen me trajnimin e aplikuar, kontrollin dhe kërkesat e vlefshmërisë, që konsiderohen si të përshtatshme për avionët që do të operohet siç janë:

(i) trajnimi specifik për tipin e avionit,

(i) trajnimi konvertues i operatorit dhe familjarizimi;

(ii) trajnimi diferencues;

(iii) trajnimi periodik; dhe

(2) duhet që të kenë operuar brenda 6 muajve paraprakë në tipin a avionit, ose duhet të kenë kryer trajnimin përkatës rifreskues dhe kontrollin para se të operojnë përsëri në atë tip avioni.

Shtojca 1 e Pjesës–CC

Kursi i trajnimit fillestar dhe provimi

PROGRAMI I TRAJNIMIT

Programi i kursit të trajnimit fillestar duhet të përfshijë të paktën:

1. Njohuritë e përgjithshme teorike të aviacionit dhe rregulloreve të aviacionit që mbulon të gjitha elementet e rëndësishëm mbi detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara të ekuipazhit të kabinës siç janë:

1.1Terminologjia e aviacionit, teoria e fluturimit, shpërndarja e pasagjerëve, zonat e operimit, meteorologjia dhe efektet e ndotjes së sipërfaqes së avionit;

1.2 Rregulloret përkatëse të aviacionit për ekuipazhin e kabinës dhe rolin e Autoritetit të Aviacionit Civil ;

1.3 Detyrat dhe përgjegjësitë e ekuipazhit të kabinës gjatë operimeve dhe nevojën për t'iu përgjigjur menjëherë dhe në mënyrë efektive situatave emergjente;

1.4 Vazhdueshmëria e kompetencës dhe përshtatshmëria për të vepruar si një anëtar i ekuipazhit të kabinës, në lidhje me fluturimin, kufizimin e kohës së detyrës dhe kërkesat e pushimit.

1.5 Rëndësia e sigurimit të mbajtjes së përditësuar të dokumentacioneve përkatëse dhe manualeve, me amendamentet e ofruara nga operatori si të zbatueshme;

1.6 Rëndësia e ekuipazhit të kabinës në kryerjen e detyrave të tyre në përputhje me manualin e operimeve të operatorit;

1.7 Rëndësia e informacionit para fluturimit të ekuipazhit të kabinës dhe përgatitja e informacionit të nevojshëm të sigurisë lidhur me detyrat e tyre të veçanta;

1.8 Rëndësia e identifikimit, kur anëtarët e ekuipazhit të kabinës kanë autoritetin dhe përgjegjësinë për të filluar një evakuim dhe procedurat e tjera të emergjencës.

2. Komunikimi:

Gjatë trajnimit, theksi do të vendoset në rëndësinë e komunikimit efektiv midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë teknikat e komunikimit, gjuhën e përbashkët dhe terminologjinë.

3. Kurs Hyrjeje në faktorët human (HF) në aviacionin dhe menaxhimin e burimeve të ekuipazhit (CRM)

Ky kurs do të bëhet nga të paktën një instruktor i ekuipazhit të kabinës CRM. Elementet e trajnimit do të mbulohen në thellësi dhe duhet të përfshijnë të paktën si vijon:

3.1 *Të përgjithshme*: Faktorët njerëzore në aviacion, udhëzimet e përgjithshme mbi parimet dhe objektivat CRM, performancën e njeriut dhe kufizimet;

3.2 *E përshtatshme për anëtaret individë të ekuipazhit të kabinës:* Ndërgjegjësimi mbi

personalitetin, gabimi njerëzor, besueshmëria, qëndrimi, sjellja, vetëvlerësimi; stresi, menaxhimi i stresit; lodhja dhe vigjilenca, këmbëngulja, ndërgjegjësimi mbi situatën, marrja dhe përpunimi i informacionit.

4. Trajtimi i pasagjerëve dhe mbikëqyrja e kabinës:

4.1 Rëndësia e ndarjes së saktë të vendeve duke iu referuar masës dhe balancës së aeroplani, kategoritë e veçanta të pasagjerëve të fuqishëm fizikisht ngjitur me daljet pa mbikëqyrje;

4.2 Rregullat që mbulojnë vendosjen e sigurte të bagazhit të kabinës dhe sendeve të shërbimit të kabinës dhe rrezikut që ato përbëjnë për ata që qëndrojnë në kabinën e pasagjerëve ose janë pengese apo dëmtues për pajisjet ose daljet e emergjencës;

4.3 Këshillat për njohjen dhe menaxhimin e pasagjerëve të cilët janë të dehur me alkool, janë nën ndikimin e ilaçeve ose janë agresivë;

4.4 Masat që duhen ndërmarrë kur kafshët e gjalla janë futur në seksionin e pasagjerëve;

4.5 Detyrat që duhet të ndërmerren në rast të turbulencave, duke përfshirë sigurimin e kabinës së pasagjerëve; dhe

4.6 Metodat e përdorura për të motivuar pasagjerët dhe kontrollin e turmës e nevojshme për të përshpejtuar një evakuim emergjence.

5. Aspektet Aeromjekësor dhe ndihma e parë:

5.1 Udhëzime të përgjithshme në aspektet aeromjekësor dhe mbijetesa;

5.2 Efektet fiziologjike të fluturimit me theks të veçantë tek hipoksia, kërkesat për oksigjen, funksionin e tubave Eustachian dhe barotraumasi;

5.3 Ndihma e parë themelore, përfshirë kujdesin e:

(a) Shqetësimeve ajrore;

(b) Çrregullimet gastro-intestinale;

c) Hiperventilimi;

(d) Djegiet;

(e) Plagët;

(f) Të fikëtit; dhe

(g) Thyerjet dhe lëndimet e indeve të buta;

5.4 Në fluturim urgjencat mjekësore dhe ndihma e parë që mbulon të paktën:

(a) azmën;

(b) stresin dhe reagimet alergjike;

c) shokun;

(d) diabetin;

(e) mbytjen;

(f) epilepsine;

(g) lindjen e femijes;

(h) goditjet; dhe

(i) atakun e zemrës;

5.5 Përdorimi i pajisjeve të përshtatshme duke përfshirë ndihmën e parë me oksigjen, ndihmën e shpejte me pajisje të ndihmës së parë dhe me pajisje mjekësore të emergjencës dhe përmbajtja e tyre;

5.6 Trajnimi praktik i reanimimit kardio-pulmonar nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës duke përdorur një manekin të projektuar posaçërisht dhe duke marrë parasysh karakteristikat e një mjedisi të avionit; dhe

5.7 Shëndetin dhe higjienën e udhëtimit, duke përfshirë:

(a) Higjienën në bord.

(b) Rrezikun e kontaktit me sëmundjet infektive dhe mjetet për të zvogëluar rreziqet e tilla;

(c) Trajtimin e mbetjeve klinike;

(d) Dizinfektimin e avionit;

(e) Trajtimin e vdekjes në bord; dhe

(f) Menaxhimin e vigjilencës, efektet fiziologjike të lodhjes, gjumin fiziologjik, ritmin ditor dhe ndryshimet e zonave kohore.

6. **Mallrat e rrezikshme në përputhje me instruksionet teknike të aplikuara të ICAO-s.**

7. **Aspekte të përgjithshme të sigurisë në aviacion, duke përfshirë ndërgjegjësimin mbi dispozitat e përcaktuara në Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".**

8. **Trajnimi mbi zjarrin dhe tymin**

8.1 Rëndësia mbi përgjegjësinë e ekuipazhit të kabinës që të merret menjëherë me emergjencat që përfshijnë zjarrin dhe tymin dhe në veçanti, rëndësia e identifikimit të burimit të vërtetë të zjarrit;

8.2 Rëndësia e informimit të ekuipazhit të fluturimit menjëherë, si edhe veprimet specifike të nevojshme për koordinimin dhe ndihmën, kur zjarri ose tymi është zbuluar;

8.3 Domosdoshmëria për kontrolle të shpeshta të zonave me rrezik potencial të zjarrit, duke përfshirë tualetet dhe detektorët e tymit;

8.4 Klasifikimi i zjarreve dhe tipi i duhur i përbërësve të shuarjes dhe procedurat për situatat e veçanta të zjarrit;

8.5 Teknikat e aplikimit të përbërësve të shuarjes, pasojat e keqpërdorimit dhe të përdorimit në një hapësirë të mbyllur, duke përfshirë trajnimin praktik në luftimin e zjarrit, e veshjet dhe përdorimin e aparateve të mbrojtjes ndaj tymit të përdorur në aviacionin; dhe

8.6 Procedurat e përgjithshme të shërbimeve emergjente të bazuara në terrenin e aerodromeve.

9. Trajnimi i mbijetesës:

9.1 Parimet e mbijetesës në mjedise armiqësore (p.sh. polare, shkretëtirë, xhungël, det); dhe

9.2 Trajnimi i mbijetesës në ujë që do të përfshijë veshjen dhe përdorimin e pajisjeve reale lundruese personale në ujë dhe përdorimin e barkave të gomës ose pajisje të ngjashme, si dhe praktikën reale në ujë.

ANEKSI VI

KËRKESAT E AUTORITETIT PËR PERSONELIN AJROR

PART-ARA

NËNPJESA GEN

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.GEN.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë të gjitha aktet legjislative, standardet, rregullat teknike, publikimet dhe dokumentet që lidhen me personelin përkatës në mënyrë që të lejojë që ata të kryejnë dhe të përmbushin detyrat e tyre.

ARA.GEN.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia do të zhvillojë Mjetet e Pranueshme të Përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me Rregulloren (BE) 2018/1139 transpozuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Autoriteti i Aviacionit Civil pranon AMC e Agjencisë për të përcaktuar përputhshmërinë me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Kur përmbushën AMC, Rregullat Implementuese janë përmbushur gjithashtu.

b) Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të krijuar përputhshmëri me Rregullat Implementuese.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil do të përcaktojë një sistem që vazhdimisht do të vlerësojë të gjithë mjetet e përputhshmërisë së përdorur nga ai vetë ose nga organizatat dhe personat nën mbikëqyrjen e tij që mundësojnë krijimin e përputhshmërisë me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

d) Autoriteti i Aviacionit Civil do të vlerësojë të gjitha mjetet alternative të propozuara nga një organizatë në përputhshmëri me ORA.GEN.120 duke analizuar dokumentacionin e siguruar dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, kryen një inspektim të organizatës.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil gjen se mjetet alternative të përputhshmërisë janë në përputhje me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil"., ai pa vonesa të pajustifikuara duhet:

(1) të njoftojë aplikantin se mjetet alternative të pajtueshmërisë mund të zbatohen dhe, nëse është e aplikueshme, të ndryshojë për rrejdhoje miratimin ose certifikatën e aplikantit;

(2) kur është e zbatueshme, të njoftojë Agjencinë për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse

(3) kur është e zbatueshme, të informojë nëpërmjet institucioneve përkatëse shtetet anëtare të BE-së dhe ZPEA-së rreth mjeteve alternative të përputhshmërisë që janë pranuar.

(e) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil nga ana e tij përdor mjete alternative të përputhshmërisë për të arritur pajtueshmëri me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil"., ai duhet:

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

(2) kur është e zbatueshme të njoftojë pa vonesë Agjencinë, duke respektuar parashikimet e Marrëveshjes së Punës me të.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet t'i sigurojë Agjencisë një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të përputhshmërisë, përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të përshtatshme, si dhe një vlerësim që demonstron se Rregullat Implemetuese janë përmbushur.

ARA.GEN.125 Informacion mbi Agjencinë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të njoftojë pa vonesë Agjencinë, në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm në impelementimin e 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 2018/1139dhe rregullave implementuese të tij brenda 30 ditëve nga koha kur autoriteti është vënë në dijeni të problemit.

b) Pa cënuar 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", kur është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i japë Agjencisë informacionin domethënës të sigurisë që rrjedh nga raportet e ngjarjeve që janë marrë.

(c) Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i sigurojë Agjencisë sa më shpejt 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 zbatimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Për sa i takon kërkesave për menaxhimin e risqeve te sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat e mbuluara nga Urdhri i Ministrit Nr. 167, date 04.06.2020, Urdhri Nr. 80, datë 30.06.2023, ky urdhër, Urdhri Nr. 91, datë 21.2.2019, Urdhri Nr. 193, datë 6.10.2022 dhe Urdhri i Ministrit Nr. 119, datë 29.9.2023 dhe për autoritetet kompetente të mbuluara nga këto urdhëra, transpozim i Rregullores Zbatuese (BE) 2023/203;

ARA.GEN.135 Reagim të menjëhershëm për një problem të sigurisë

a) Pa cënuar 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 transpozon Rregulloren e BE-së Nr.376/2014, Autoriteti i Aviacionit Civil do të zbatojë një sistem të përshtatshëm për të mbledhur, analizuar dhe shpërndarë informacionin e sigurisë.

b) Agjencia do të zbatojë një sistem të duhur për të analizuar çdo informatë të rëndësishme të sigurisë së marrë, dhe Autoriteti i Aviacionit Civil , në respektim të parashikimeve të Marrëveshjes së Punës do të informohet, duke përfshirë rekomandimet apo veprimet korrigjuese të marra dhe të nevojshme për te, në mënyrë që të reagojë në kohën e duhur për një problem të sigurisë, që përbën problem për sigurinë, pjesët, pajisjet, organizatat ose personat që i nënshtrohen 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.

c) Pas marrjes së informacionit të referuar në pikën (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil 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 apo organizatave të cilat duhet të pajtohen me ta në bazë të 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 2018/1139dhe Rregullave Implementuese të tij. Kur është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton gjithashtu Agjencinë dhe, kur veprimi i kombinuar është i nevojshëm, do të njoftohen nëpërmjet institucioneve përkatëse, duke zbatuar parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjen e Punës me Agjencinë, shtetet e ZPEA-së dhe të BE-së, sipas rastit.

ARA.GEN.135A Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cënueshmërisë së sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë në operim

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil 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 në operim, që raportohet 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 ARA.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 cënueshmërisë së sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim që përfshin produkte, pjesë, pajisje të pa instaluara, persona ose organizata që i nënshtrohen Rregullores së BE-së 2018/1139.

(c) Me marrjen e informacionit të përmendur në pikat (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë masat e duhura për të adresuar ndikimin e mundshëm në sigurinë në operim të incidentit ose cënueshmërisë 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, Autoriteti i Aviacionit Civil 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

ARA.GEN.200 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të përcaktojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit, duke përfshirë minimalisht:

(1) Politikat dhe procedurat e dokumentuara që përshkruajnë organizimin e tij, mjetet dhe metodat për të arritur pajtueshmërinë me Vendimin e 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 dhe rregullat zbatuese të tij. Procedurat duhet të mbahen të përditësuara dhe do të shërbejnë si dokumente themelore të punës brenda Autoritetit të Aviacionit Civil për të gjitha detyrat e ndërlidhura;

(2) Një numër të mjaftueshëm të personelit për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e veta. Një personel i tillë duhet të jetë i kualifikuar për të kryer detyrat e nevojshme dhe duhet të ketë njohuri, përvojë, trajnim fillestar dhe periodik për të siguruar kompetencë të vazhdueshme. Duhet përcaktuar një sistem që të planifikojë disponueshmërinë e personelit, në mënyrë që të sigurojë përfundimin e duhur të të gjitha detyrave;

(3) Objektet e përshtatshme dhe akomodimin në zyra për të kryerjen e detyrave të caktuara;

(4) Një funksion për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe mjaftueshmërinë e procedurave, duke përfshirë ngritjen e një procesi të auditimit të brendshëm dhe një proces të menaxhimit të rrezikut të sigurisë. Monitorimi i pajtueshmërisë do të përfshijë një sistem reagimi të gjetjeve të auditimit tek menaxhimi i lartë i Autoritetit të Aviacionit Civil për të siguruar zbatimin e veprimeve korrigjuese sipas nevojës.

(5) Një person ose grup personash, që janë përgjegjës për menaxhimin e lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil dhe për funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë.

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

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton procedurat për pjesëmarrjen në shkëmbimin e ndërsjellë të të gjithë informacionevet dhe ndihmës së nevojshme nga autoritetet e tjera kompetente përkatëse, duke përfshirë informacionin e mëposhtëm:

(1) për të gjitha gjetjet e konstatuara, veprimet korrigjuese të ndërmarra në përputhje me këto gjetjet dhe masat zbatuese të ndërmarra si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që

ushtrojnë veprimtari në Shqipëri, por të certifikuara ose që kanë dhënë deklaratë tek autoriteti kompetent i një shteti tjetër anëtar të ZPEA-së ose tek Agjencia, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose anasjellas;

(2) që vijnë nga raportimi vullnetar apo i detyrueshëm i ngjarjeve siç kërkohet nga pika ORA.GEN.160 e Aneksit VII.

d) Një kopje e procedurave të lidhura me sistemin e menaxhimit dhe shtesa të tyre do të vihen në dispozicion të Agjencisë për qëllimin e standardizimit.

(e) Përveç kërkesave të përfshira në pikën (a), sistemi i menaxhimit i krijuar dhe i mbajtur nga autoriteti kompetent duhet të jetë në përputhje me Aneksin I (Pjesa-IS.AR) të Rregullores për zbatimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Për sa i takon kërkesave për menaxhimin e risqeve te sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat e mbuluara nga Urdhri i Ministrit Nr. 167, date 04.06.2020, Urdhri Nr. 80, datë 30.06.2023, ky urdhër, Urdhri Nr. 91, datë 21.2.2019, Urdhri Nr. 193, datë 6.10.2022 dhe Urdhri i Ministrit Nr. 119, datë 29.9.2023 dhe për autoritetet kompetente të mbuluara nga këto urdhëra, transpozim i Rregullores Zbatuese (BE) 2023/203, në mënyrë që të të sigurojë menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë në operim.

ARA.GEN.205 Shpërndarja e detyrave entiteteve të kualifikuara

a) Detyrat që lidhen me certifikimin fillestar apo mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave ose organizatave që i nënshtrohen 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 dhe rregullave implementuese të tij, do t'i caktohen vetëm entiteteve të kualifikuara nga Republika e Shqipërisë . Kur caktohen detyrat, Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurohet që:

(1) është vendosur një sistem që vlerëson fillimisht dhe vazhdimisht se entiteti i kualifikuar përputhet me aneksin V të 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. Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve do të dokumentohen.

(2) do të përcaktojë një marrëveshje të dokumentuar me një entitet të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e duhur të menaxhimit, të cilat në mënyrë të qartë të përcaktojnë:

(i) detyrat që do të kryen;

(ii) deklarimet, raportet dhe të dhënat që do të ofrohen;

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

(iv) mbulimin përkatës të sigurisë; dhe

(v) mbrojtjen e dhënë ndaj informacionit të përftuar në kryerjen e detyrave të tilla.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë se procesi i auditimit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të rrezikut të sigurisë që kërkohet nga ARA.GEN.200 (a) (4) mbulon të gjithë certifikimin ose mbikëqyrjen e vazhdueshme të detyrave të kryera në emër të tij.

(c) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën ORA.GEN.200A, Autoriteti i Aviacionit Civil, me autorizimin e Ministrit mund t'i iniciojë procesin që të 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 i Aviacionit Civil siguron që:

(1) të gjitha aspektet që lidhen me sigurinë në operim 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 ARA.GEN.200(e) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera në emër të tij.

ARA.GEN.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të vendosë një sistem për të identifikuar ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat dhe ushtruar përgjegjësitë e veta siç është përcaktuar në Vendimin e 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‖ dhe rregullat implementuese të tij. Ky sistem do të mundësojë që ai të marrë masat e duhura për të siguruar që sistemi i tij i menaxhimit të mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë masa për rinovimin e sistemit të tij të menaxhimit për të reflektuar ndonjë ndryshim në Vendimin e 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 dhe në rregullat implementuese të tij në kohën e duhur, në mënyrë që të sigurohet zbatimi efektiv.

c) Kur është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të njoftojë Agjencinë për ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat dhe ushtruar përgjegjësitë e veta siç është përcaktuar në Vendimin e 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.

ARA.GEN.220 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një sistem të ruajtjes së të dhënave duke siguruar një ruajtje të përshtatshme, mundësi hyrjeje dhe gjurmueshmëri të besueshme të:

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

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

(3) shpërndarjes së detyrave, që mbulon elementet e kërkuara nga ARA.GEN.205, si dhe detaje të detyrave të shpërndara;

(4) proceset e certifikimit dhe deklarimit, si dhe mbikëqyrja e organizatave të certifikuara dhe të deklaruara;

(5) procesit për lëshimin e licencave të personelit, kategorizimeve, certifikatave dhe dëshmive dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshme të bartësve të këtyre licencave, kategorizimeve, certifikatave dhe dëshmive;

(6) proceseve për lëshimin e certifikatave të kualifikimit FSTD dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshme të FSTD dhe të organizatave që operojnë me atë;

(7) kur është e zbatueshme, mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, por të mbikëqyrura ose të certifikuara nga një shtet anëtar ose Agjencia, siç është rënë dakord ndërmjet këtyre organeve;

(8) kur është e zbatueshme, vlerësimit dhe njoftimit tek Agjencia për mjetet alternative të përputhshmërisë të propozuara nga organizatat dhe vlerësimin e mjeteve alternative të përputhshmërisë të përdorura nga vetë Autoriteti i Aviacionit Civil;

(9) gjetjeve, veprimeve korrigjuese dhe datave të mbylljes së veprimit korrigjues;

(10) masave shtrënguese të ndërmarra;

(11) informacioneve të sigurisë dhe masave ndjekëse;

(12) përdorimit të dispozitave fleksibile në përputhje me nenin 71 të 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.

(13) procesit të vlerësimit dhe autorizimit të avionëve të përcaktuar në pikat ORA.ATO.135 (a) dhe DTO.GEN.240 (a)

b) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe përditëson listën e të gjitha certifikatave të organizatës, certifikatave të kualifikimit të FSTD-së dhe licencave të personelit, certifikatave dhe vërtetimeve të lëshuara, deklaratave që ka marrë nga DTO dhe programet e trajnimit të DTO që i ka vërtetuar ose miratuar në përputhje me Aneksin I (Pjesa- FCL), Aneksin III (Pjesa- BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976;

c) Të gjitha të dhënat do të mbahen për periudhën minimale të përcaktuar në këtë rregullore. Në mungesë të një treguesi të tillë, të dhënat do të mbahen për një periudhë minimale prej 5 vitesh, në varësitë ligjit të aplikueshëm për mbrojtjen e të dhënave.

SEKSIONI III

Mbikëqyrja, certifikimi dhe zbatimit

ARA.GEN.300 Mbikëqyrja

a) Autoriteti Kompetent duhet të verifikojë:

(1) përputhshmërinë me kërkesat e aplikueshme të organizatës, apo të personave para lëshimit të një certifikate të organizatës, apo aprovimit të certifikatës së kualifikimit FSTD, ose licencës së personelit, certifikatën, ose dëshminë e kategorizimit, siç është e aplikueshme;

(2) përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme për personat që mbajnë licenca, kualifikime dhe certifikata, organizatat që i kanë certifikuar, mbajtësit e një kualifikimi FSTD dhe organizatat nga të cilat ka marrë një deklaratë;

(3) zbatimin e masave të përshtatshme të sigurisë të mandatuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil , siç përcaktohet në ARA.GEN.135 pika (c) dhe pika (d).

b) Ky verifikim duhet të:

(1) mbështetet me dokumentacionin specifik, që do të përdorët si udhëzim për kryerjen e funksioneve të mbikëqyrjes së sigurisë nga ana e personelit përgjegjës;

(2) sigurojë personat dhe organizatat që merren me rezultatet e aktivitetit të mbikëqyrjes të sigurisë;

(3) bazohet në auditimet dhe inspektimet, duke përfshirë inspektimet në ramp dhe inspektimet e panjoftuara; dhe

(4) sigurojë Autritetin Kompetent me provat e nevojshme në rast se kërkohet veprim i mëtejshëm, duke përfshirë edhe masat e parashikuara nga ARA.GEN.350 dhe ARA.GEN.355.

c) Fushëveprimi i mbikëqyrjes së përcaktuar në nënparagrafin (a) dhe (b) do të marri parasysh rezultatet e aktiviteteve mbikëqyrëse të kaluara dhe prioritetet e sigurisë.

d) Pa paragjykuar kompetencat e shteteve të tjera të BE-së ose të ZPEA-së sipas përcaktimit të Marrëveshjes shumëpalëshe, gjithashtu dhe detyrimet e tyre siç është përcaktuar në ARO.RAMP,

fushëveprimi i mbikëqyrjes së aktiviteteve të kryera në territorin e një shteti tjetër nga persona ose organizata të themeluara ose që kanë vendndodhjen në Shqipëri, do të përcaktohet në bazë të prioriteteve të sigurisë, si dhe të aktiviteteve të kaluara të mbikëqyrjes.

e) Kur veprimtaria e një personi ose organizate përfshin më shumë se një vend anëtar të BE-së, ose ZPEA-së duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe, ose Agjencisë, autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen sipas pikës (a) mund të bjere dakord që detyrat e mbikëqyrjes të ushtrohen nga shteti i BE-së ku zhvillohet aktiviteti ose vete Agjencia. Çdo person ose organizatë që është subjekt i një marrëveshje të tillë duhet të jetë i informuar për ekzistencën dhe e fushëveprimin e saj.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil do të të mbledhë dhe do të përpunojë çdo informacion që e konsideron të dobishëm për mbikëqyrje, duke përfshirë inspektimin në Ramp dhe inspektimet pa paralajmërim.

(g) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën ORA.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) të kësaj Rregulloreje ose pikës IS.D.OR.200(e) të Rregullores për zbatimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Për sa i takon kërkesave për menaxhimin e risqeve te sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat e mbuluara nga Urdhri i Ministrit Nr. 326, datë 29.8.2019 dhe Urdhri i Ministrit Nr. 170, datë 13.09.2022, 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.

ARA.GEN.305 Programi i mbikëqyrjes

a) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti komptenet, ai do të krijojë dhe mirëmbajë një program të mbikëqyrjes që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes të kërkuara nga ARA.GEN.300 dhe nga ARO.RAMP.

b) Për organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe mbajtësit e certifikatës së kualifikimit FSTD programi i mbikëqyrjes do të zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj, rezultatet e certifikimit të kaluar dhe / ose aktivitetet mbikëqyrëse dhe do të të bazohet në vlerësimin e rreziqeve të lidhura me të. Ai do të përfshihet brenda çdo cikli të planifikimit të mbikëqyrjes:

1) Auditime dhe inspektime, duke përfshirë inspektimin Ramp dhe inspektime të paparalajmëruara sipas rastit.

2) Mbledhjet bëhen ndërmjet menaxherit të përgjithshëm dhe Autoritetit të Aviacionit Civil për të siguruar që do të mbeten të informuar për çështje të rëndësishme.

c) Për Organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe mbajtësit e certifikatës të kualifikimit FSTD një cikël planifikimi i mbikëqyrjes nuk do të tejkalojë 24 muaj nga aplikimi.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të reduktohet nëse ka dëshmi që performanca e sigurisë së organizatës ose certifikata e mbajtësit të kualifikimit FTSD ka rënë.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet në një maksimum prej 36 muajsh, nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ka vendosur se gjatë 24 muajve të mëparshëm:

(1) Organizata ka treguar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe menaxhimin të rreziqeve që lidhen;

(2) Organizata ka demonstruar vazhdimisht nën ORA.GEN.130 që ai ka kontroll të plotë mbi të gjitha ndryshimet;

(3) Nuk janë lëshuar gjetje të nivelit të parë; dhe

(4) Të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar apo të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil , siç përcaktohet në ARA.GEN.350 (d) (2).

Cikli i Planifikimit të mbikëqyrjes mund të shtrihet më tej në një maksimum prej 48 muajsh, nëse, përveç sa më sipër, organizata ka krijuar dhe Autoriteti i Aviacionit Civil ka aprovuar, një sistem efektiv të vazhdueshëm të raportimit në Autoritetin e Aviacionit Civil mbi performancën e sigurisë dhe përputhshmërinë rregullative të vetë organizatës.

(ca) Pavarësisht (c), për organizatat që ofrojnë vetëm trajnime kundrejt LAPL, PPL, SPL ose BPL dhe vlerësimeve dhe certifikatave përkatëse, një cikël i planifikimit të mbikëqyrjes që nuk kalon 48 muaj do të aplikohet. Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes do të reduktohet nëse ka prova që performanca e sigurisë së mbajtësit të organizatës ka rënë.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të shtrihet në një maksimum prej 72 muajsh, nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ka vendosur që, gjatë 48 muajve të mëparshëm:

(1) organizata ka treguar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe menaxhimin e rreziqeve përkatëse, siç tregohet nga rezultatet e shqyrtimit vjetor në përputhje me ORA.GEN.200(c);

(2) organizata ka mbajtur në mënyrë të vazhdueshme kontroll mbi të gjitha ndryshimet në përputhje me ORA.GEN.130 siç tregohet nga rezultatet e shqyrtimit vjetor në përputhje me ORA.GEN.200(c);

(3) nuk janë lëshuar gjetje të nivelit 1; dhe

(4) të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar ose zgjeruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil siç përcaktohet në ARA.GEN.350(d)(2);

d) Për personat që mbajnë një licencë, certifikatë, kategorizim, ose dëshmi të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil programi i mbikëqyrjes do të përfshijë inspektimet në përgjithësi dhe inspektimet e pa paralajmëruara, kjo sipas rastit.

e) Programi i Mbikëqyrjes duhet të përfshijë të dhënat e datave kur auditimet, inspektimet dhe takimet janë të pritshme dhe kur auditime të tilla, inspektime dhe takime janë kryer.

(f) Pavarësisht nga pikat (b), (c) dhe (ca), programi i mbikëqyrjes së DTO-së zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj dhe rezultatet e aktiviteteve të kaluara të mbikëqyrjes dhe bazohet në vlerësimin e rreziqeve që lidhen me llojin e trajnimit të ofruar. Aktivitetet e mbikëqyrjes përfshijnë inspektime, duke përfshirë inspektimet pa paralajmërim dhe mund të përfshijnë gjithashtu auditime, nëse konsiderohet e nevojshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

ARA.GEN.310 Procedura e certifikimit fillestar - Organizatat

a) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent, pas marrjes së aplikimit për lëshimin fillestar të një certifikate për një organizatë, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të verifikojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e aplikuara.

b) Kur është i kënaqur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikuara, Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i lëshojë certifikatat siç përcaktohet në Shtojcat III dhe V të kësaj pjese. Certifikata do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Privilegjet dhe fushëveprimi i aktiviteteve që organizata është aprovuar për të kryer do të specifikohen në kushtet e aprovimit bashkangjitur certifikatës.

c) Për të mundësuar që një organizatë do të zbatojë ndryshimet pa aprovimin paraprak të Autoritetit të Aviacionit Civil në përputhje me ORA.GEN.130 Autoriteti i Aviacionit Civil do të aprovojë procedurën e paraqitur nga organizata që përkufizon shtrirjen e ndryshimeve të tilla dhe duke përshkruar se si këto ndryshime do të menaxhohen dhe komunikohen.

ARA.GEN.315, Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e licencave, kategorizimeve, certifikatave ose dëshmive -të personave

a) Pas marrjes së kërkesës për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e licencave, kategorizimeve, certifikatave ose dëshmive dhe të çdo dokumentacioni mbështetës, Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë nëse aplikanti plotëson kërkesat e zbatueshme.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë, rivlerësoje, rinovojë ose ndryshojë licencën, certifikatën, kategorizimin, ose dëshminë, pasi të mbetet i kënaqur që aplikanti i përmbush kërkesat e zbatueshme.

ARA.GEN.330 Ndryshimet - organizatat

a) Pas marrjes së kërkesës për një ndryshim që kërkon aprovim paraprak, kur mbetet i kënaqur se aplikanti i plotëson kërkesat e zbatueshme do të verifikojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara dhënies së aprovimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të përshkruajë kushtet nën të cilat organizata mund të operojë gjatë ndryshimit, deri kur Autoriteti i Aviacionit Civil të përcaktojë se certifikata e organizatës duhet të pezullohet.

Kur mbetet i kënaqur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikuara, Autoriteti i Aviacionit Civil do të aprovojë ndryshimin,

b) Pa paragjykuar masat shtesë të zbatimit, kur organizata implementon ndryshimet e kërkuara para aprovimit të Autoritetit të Aviacionit Civil , siç është përcaktuar në pikën (a), Autoriteti i Aviacionit Civil do të pezullojë, kufizojë ose të revokojë certifikatën organizatës.

c) Për ndryshimet që nuk kërkojnë aprovimin paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil do të vlerësojë informacionin e siguruar në njoftimin e dërguar nga ana e organizatës në përputhje me ORA.GEN.130 për të verifikuar përputhshmërinë me kërkesat e aplikuara. Në rast të ndonjë mospërputhjeje, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të:

(1) njoftojë organizatën rreth mospërputhshmërisë dhe kërkesës për ndryshime të mëtejshme; dhe

(2) në rast të gjetjeve të nivelit 1 ose nivel 2 duhet të veprojë në përputhje me ARA.GEN.350.

(d) Pavarësisht nga pikat (a), (b) dhe (c), në rastin e ndryshimeve në informacionin e përfshirë në deklaratat e marra nga një DTO ose në programin e trajnimit të përdorur nga DTO, që i është njoftuar atij në përputhje me pikën DTO.GEN.116 të aneksit VIII (Pjesa- DTO), Autoriteti i Aviacionit Civil vepron sipas rastit në përputhje me kërkesat e pikave ARA.DTO.105 dhe ARA.DTO.110, sipas rastit;

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

(a) Në lidhje me ndryshimet e menaxhuara dhe të njoftuara tek Autoriteti i Aviacionit Civil kur ai është autoriteti kompetent, në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën IS.I.OR.255(a) të Aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të Rregullores për zbatimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Për sa i takon kërkesave për menaxhimin e risqeve te sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat e mbuluara nga Urdhri i Ministrit Nr. 167, date 04.06.2020, Urdhri Nr. 80, datë 30.06.2023, ky urdhër, Urdhri Nr. 91, datë 21.2.2019, Urdhri Nr. 193, datë 6.10.2022 dhe Urdhri i Ministrit Nr. 119, datë 29.9.2023 dhe për autoritetet kompetente të mbuluara nga këto urdhëra, transpozim i Rregullores Zbatuese (BE) 2023/203,

Autoriteti i Aviacionit Civil përfshin shqyrtimin e këtyre ndryshimeve në mbikëqyrjen e tij të vazhdueshme në përputhje me parimet e përcaktuara në pikën ARA.GEN.300. Nëse konstatohet ndonjë mospërputhje, Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë organizatën për këtë, do të kërkojë ndryshime të mëtejshme dhe do të veprojë në përputhje me pikën ARA.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 zbatimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Për sa i takon kërkesave për menaxhimin e risqeve te sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat e mbuluara nga Urdhri i Ministrit Nr. 167, date 04.06.2020, Urdhri Nr. 80, datë 30.06.2023, ky urdhër, Urdhri Nr. 91, datë 21.2.2019, Urdhri Nr. 193, datë 6.10.2022 dhe Urdhri i Ministrit Nr. 119, datë 29.9.2023 dhe për autoritetet kompetente të mbuluara nga këto urdhëra, transpozim i Rregullores Zbatuese (BE) 2023/203:
(1) pas marrjes së kërkesës për ndryshim, Autoriteti i Aviacionit Civil do të kontrollojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin;
(2) Autoriteti i Aviacionit Civil 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 i Aviacionit Civil do të miratojë ndryshimin.

ARA.GEN.350 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese - organizatat

a) Organi kompetent për mbikëqyrjen në përputhje me ARA.GEN.300 pika (a), duhet të ketë një sistem të analizimit të gjetjeve për rëndësinë e tyre të sigurisë.

b) Një gjetje e nivelit të 1-rë do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil , kur është zbuluar ndonjë mospërputhshmëri e rëndësishme me kërkesat e aplikuara të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave implementuese të tij, me procedurat e organizatës dhe manualet ose me termat e aprovimit ose certifikatës e cila ul sigurinë ose dëmton seriozisht sigurinë e fluturimit.

Gjetjet e nivelit 1 duhet të përfshijnë:

(1) dështimin për t'i dhënë akses Autoritetit të Aviacionit Civil mbi objektet e organizatës të përcaktuara në ORA.GEN.140 gjatë orëve normale të operimit dhe pas dy kërkesave me shkrim;

(2) marrjen ose mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së organizatës përmes falsifikimit të provave të dokumenteve të dorëzuara;

(3) provën e keqpërdorimit ose përdorimit me mashtrim të certifikatës së organizatës; dhe

(4) mungesën e një menaxheri të përgjegjshëm.

c) Një gjetje e niveli të 2-të do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil , kur është zbuluar ndonjë mospërputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave implementuese të tij, me procedurat e organizatës dhe manualet, me kushtet e një aprovimi ose te një certifikatë që mund të ulin sigurinë e fluturimit ose të rrezikojnë sigurinë e fluturimit.

d) Kur një gjetje është zbuluar gjatë mbikëqyrjes ose me çdo mjet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil pa cenuar ndonjë veprim shtesë të kërkuar nga Vendimi i Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullat implementuese të tij, do t'ia komunikojë me shkrim gjetjen organizatës dhe kërkesën për veprimet korrigjuese për të zgjidhur mospërpuethshmërinë(-të) e identifikuar/a. Aty ku është e nevojshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të informojë shtetin në të cilin është regjistruar avioni.

(1) Në rast të gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masa të

menjëhershme dhe të përshtatshme që të ndalojë ose kufizojë aktivitetet dhe, nëse është e përshtatshme, ai do të marrë masa për revokimin e certifikatës apo aprovimit të veçantë ose të kufizojë, pezullojë atë në tërësi ose pjesërisht, në varësi të masës së nivelit 1 të gjetjes, derisa veprimi i suksesshëm korrigjues të jetë ndërmarrë nga organizata.

(2) Në rastin gjetjeve të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil :

(i) duhet t'i japë një organizate një periudhe të zbatimit të veprimit korrigjues e përshtatshme me natyrën e gjetjes e në çdo rast, fillimisht nuk do të jetë më shumë se 3 muaj. Në fund të kësaj periudhe dhe në varësi të natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën 3-mujore si rezultat i planit të veprimit korrigjues të kënaqshëm duke rënë dakord me vetë Autoritetin.

(ii) duhet të vlerësojë veprimet korrigjuese dhe planin e implementimit të propozuar nga organizata dhe, nëse rezultati i vlerësimit është se ato janë të mjaftueshme për të trajtuar mos-përputhshmërinë, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet t'i pranojë ato.

(3) Kur një organizatë dështon në paraqitjen e një plani veprimi korrigjues të pranueshëm, ose të kryejë veprime korrigjuese brenda afatit të pranuar ose të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil , gjetja do të jetë ngritur në një nivel 1 dhe do të ndërmerren veprimet, në përputhje me paragrafin (d) pika(1).

(4) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet që ai ka ngritur apo që i janë komunikuar atij dhe, ku është e aplikueshme, do të zbatojë masat, të gjitha veprimet korrigjuese dhe datën e mbylljes së veprimit për mbylljen e gjetjeve.

(da) Pavarësisht nga pikat (a) deri (d), në rastin e DTO-ve, nëse gjatë mbikëqyrjes ose në ndonjë formë tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil gjen prova që tregojnë mospërmbushjen e kërkesave thelbësore të përcaktuara në Aneksin IV të 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 apo rishikimeve të tij ose të kërkesave të Aneksit I (Pjesa-FCL), Aneksit VIII (Pjesa -DTO) të kësaj rregulloreje, ose në Aneksin III (Pjesa- BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, Autoriteti i Aviacionit Civil:

(1) konstaton një gjetje, e regjistron, dhe e komunikon atë me shkrim tek përfaqësuesi i DTO-së dhe përcakton një periudhë të arsyeshme kohe brenda së cilës DTO do të ndërmarrë hapat e specifikuara në pikën DTO.GEN.150 të aneksit VIII (Pjesa -DTO);

(2) ndërmerr veprime të menjëhershme dhe të nevojshme për kufizimin kufizuar ose ndalimin ndaluar e aktiviteteve aktivitetet e trajnimit të prekura ndikuara nga kjo mospërmbushje, mospërputhje derisa DTO të ndërmarrë veprimin korrigjues të përmendur në pikën 1, kur ndodh një nga situatat e mëposhtme:

(i) është identifikuar një problem sigurie;

(ii) DTO nuk arrin të marrë masa korrigjuese në përputhje me pikën DTO.GEN.150;

(3) në lidhje me programet e trajnimit të përmendura në pikën DTO.GEN.230(c) të Aneksit VIII (Pjesa-DTO), është kufizuar, pezulluar, ose revokuar miratimi i programeve të trajnimit;

(4) merr masa të tjera zbatuese të nevojshme për të garantuar përputhshmërinë dhe, kur është e nevojshme, të korrigjohen pasojat e saj;

(e) Pa cënuar ndonjë masë shtesë zbatuese, kur Autoriteti i Aviacionit Civil e cila vepron në përputhje me pikën ARA.GEN.300 (d) identifikon ndonjë mospërmbushje të kërkesave thelbësore të përcaktuara në Aneksin IV të 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

Nr.2018/1139 ose të kërkesave të Aneksit I (Pjesa-FCL) dhe Aneksit VIII (Pjesa -DTO) të kësaj rregulloreje ose në Aneksin III (Pjesa- BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, nga një organizatë e certifikuar, ose që ka bërë deklaratë në një autoritet kompetent të një shteti tjetër anëtar ose i Agjencisë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, ai informon autoritetin kompetent që preket nga kjo mospërmbushje.

ARA.GEN.355 Gjetjet dhe masat e zbatimit - personat

a) Nëse gjatë mbikëqyrjes ose me çdo mjet tjetër, është gjetur dëshmi nga Autoriteti i Aviacionit Civil përgjegjës për mbikëqyrjen në përputhje me ARA.GEN.300 pika (a) që tregon një mospërputhje me kërkesat e aplikuara nga një person që mban një licencë, certifikatë ose dëshmi të lëshuar në përputhje me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave implementuese të tij, Autoriteti i Aviacionit Civil do të ngrejë një gjetje, do ta regjistrojë atë, dhe t' ia komunikojë me shkrim mbajtësit të licencës, certifikatës, kategorizimit ose dëshmisë.

b) Kur një gjetje e tillë është ngritur, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kryejë një hetim. Nëse gjetja është e konfirmuar, ai duhet të:

(1) kufizojë, pezullojë ose revokojë licencën, certifikatën, ose dëshminë si të aplikueshme, kur një çështje e sigurisë ka qenë e identifikuar; dhe

(2) marrë masa të mëtejshme për zbatimin e nevojshëm të parandalimit të vazhdueshmërisë së mos përputhshmërisë.

c) Kur është e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do të informojë personin apo organizatën që ka lëshuar certifikatën mjekësore ose dëshminë.

d) Pa cënuar masat shtesë të zbatimit, kur autoriteti i Republikës së Shqipërisë vepron sipas dispozitave të ARA.GEN.300 pika (d) dhe gjen prova që tregojnë një mospërputhje me kërkesat e aplikuara nga një person që mban një licencë, certifikatë, kategorizim ose dëshmi të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ai do të ngrejë një gjetje, do ta ruajë dhe do t'ia komunikojë subjektit.

e) Nëse gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet është gjetur një provë mospërputhjeje me kërkesat e zbatueshme nga ana e një personi që i nënshtrohet kërkesave të përcaktuara në Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil",, i cili nuk mban një licencë, certifikatë, kategorizim apo dëshmi që lëshohet në përputhje me këtë Rregullore dhe Rregullat Implementuese të saj, Autoriteti i Aviacionit Civil që identifikon papajtueshmërinë do të marrë masat e nevojshme shtrënguesepër të parandaluar vazhdimin e kësaj papajtueshmërie

ARA.GEN.360 Ndryshimi i autoritetit kompetent

(a) Pas marrjes së kërkesës së mbajtësit të licencës për ndryshimin e autoritetit kompetent siç përcaktohet në pikën FCL.015 (e) të Aneksit I (Pjesa-FCL), pika BFCL.015 (f) e Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 ose pikës SFCL.015 (f) të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/1976, autoriteti kompetent

pranues do të kërkojë, pa vonesë të panevojshme, autoritetin kompetent të mbajtësit të licencës për të transferuar, pa vonesë të panevojshme, të gjitha sa vijon:

(1) një verifikim të licencës;

(2) kopjet e të dhënave mjekësore të mbajtësit të licencës të mbajtura nga ai autoritet kompetent në përputhje me pikat ARA.GEN.220 dhe ARA.MED.150. Regjistrimet mjekësore transferohen në përputhje me pikën MED.A.015 të Aneksit IV (Pjesa-MED) dhe përfshijnë një përmbledhje të historisë përkatëse mjekësore të aplikuesit, të verifikuar dhe nënshkruar nga vlerësuesi mjekësor.

(b) Autoriteti kompetent transferues do të mbajë dokumentacionin origjinal të mbajtësit të licensës së bashku me të dhënat mjekësore të tijnë përputhje me pikat ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 dhe ARA.MED.150.

(c) Autoriteti kompetent pranues do të rilëshojë, pa vonesë të panevojshme, liçencën dhe çertifikatën mjekësore, me kusht që të ketë marrë dhe përpunuar të gjitha dokumentet e përcaktuara në pikën (a). Pas rilëshimit të liçencës dhe çertifikatës mjekësore, autoriteti kompetent pranues do ti kërkojë menjëherë mbajtësit të liçencës t'i dorëzojë atij liçencën e lëshuar nga autoriteti kompetent transferues dhe çertifikatën mjekësore shoqëruese.

(d) Autoriteti kompetent pranues njofton menjëherë autoritetin kompetent transferues pasi të rilëshojë liçencën dhe çertifikatën mjekësore tek mbajtësi i liçencës dhe mbajtësi i liçencës ka dorëzuar liçencën dhe çertifikatën mjekësore në përputhje me pikën (c). Derisa të merret një njoftim i tillë, autoriteti kompetent transferues mbetet përgjegjës për liçencën dhe çertifikatën mjekësore të lëshuar fillimisht për atë mbajtës të liçencës

NËNPJESA FCL
KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME LICENCIMIN E EKUIPAZHIT TË FLUTURIMIT

SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.FCL.120 Ruajtja e të dhënave

Përveç të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220 (a), Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së të dhënave, rezultatet e provimeve dhe vlerësimet e testeve të aftësisë.

SEKSIONI II
Licencat, kategorizimet dhe certifikatat

ARA.FCL.200, Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një licence, kategorizimi ose certifikate

a) Lëshimi i licencave dhe kategorizimeve. Autoriteti i Aviaciinit Civil lëshon licencën për ekuipazhin e fluturimit dhe kategorizimet përkatëse, duke përdorur formën e përcaktuar në shtojcën I të kësaj pjese.

Nëse piloti ka për qëllim të fluturojë jashtë territorit të RSH dhe territorit të ZPEA-së, me një avion të regjistruar në Shqipëri apo një Shtet Anëtar, dhe Autoriteti i Aviacionit Civil ka lëshuar licencën e fluturimit për ekuipazhin, Autoriteti i Aviacionit Civil:

(1) shton shënimin e mëposhtëm për licencën e ekuipazhit të fluturimit sipas pikës XIII: “Kjo

licencë vërtetohet automatikisht sipas bashkëlidhjes së ICAO-s për këtë licencë"; dhe
(2) e vendos këtë bashkëlidhje në dispozicion të pilotit në formë të shtypur ose elektronike

b) Lëshimi i certifikatave të instruktorëve dhe ekzaminuesve. Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë një certifikatë instruktori apo ekzaminuesi si:
(1) një vendosje të privilegjeve përkatëse në licencën e pilotit siç përcaktohet në shtojcën I të kësaj pjese, ose
(2) një dokument i veçantë, në një forme dhe mënyrë të specifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Miratimi i licencës nga ekzaminuesi. Para autorizimit të veçantë të disa ekzaminuesve për të rivlerësuar ose rinovuar kategorizimet ose certifikatat, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të zhvillojë procedurat e duhura.
d) Miratimi i licencës nga instruktorët. Para se të autorizojë në mënyrë specifike instruktorët e caktuar për të rivlerësuar një kategorizim të klasës së pistonit me motor të vetëm ose TMG, autoriteti kompetent do të zhvillojë procedurat e përshtatshme;
(e) Instruktorët për certifikatat FI (B) ose FI (S): Autoriteti kompetent duhet të hartojë procedurat e duhura për kryerjen e fluturimeve të trajnimit nën mbikëqyrjen e specifikuar në:
(1) pikat BFCL.315 (a) (4) (ii) dhe BFCL.360 (a) (2) të Aneksit III (Pjesa-BFCL) të) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave" që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395; dhe
(2) pikat SFCL.315 (a) (7) (ii) dhe SFCL.360 (a) (2) të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976.

ARA.FCL.205 Monitorimi i ekzaminuesve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të zhvillojë një program të mbikëqyrjes për të monitoruar aktivitetin dhe performancën e ekzaminuesve duke marrë parasysh:
(1) numrin e ekzaminuesve që ai ka certifikuar; dhe
(2) numrin e ekzaminuesve të certifikuar nga autoritetet e tjera kompetente që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil ushtron aktivitetin e tij mbikëqyrës.
(b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbajë një listë të ekzaminuesve që ai ka certifikuar. Lista do të deklarojë privilegjet e ekzaminuesve dhe do të publikohet dhe përditësohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.
c) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të hartojë procedurat për të caktuar ekzaminuesit për kryerjen e testeve të aftësive.

ARA.FCL.210 Informacion për ekzaminuesit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë Agjencinë për procedurat kombëtare administrative, kërkesat për mbrojtjen e të dhënave personale, përgjegjësinë, siguracionin për aksidentet dhe tarifat e aplikuara në vendin tonë, të cilat do të përdoren nga ekzaminuesit kur kryejnë teste të aftësive, kontrolle aftësie ose vlerësime të kompetencës të një aplikanti për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjti me atë të lëshimit të certifikatës së ekzaminuesit.
b) Për të lehtësuar shpërndarjen dhe aksesin në informacion e marrë nga autoritete kompetente

sipas pikës (a), Agjencia do të publikojë këtë informacion sipas formatit të përshkruar prej saj.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë ekzaminuesit që ai ka certifikuar dhe ekzaminuesit të certifikuar nga autoritetet e tjera kompetente, që të ushtrojnë privilegjet e tyre në territorin e tij, me kriteret e sigurisë që duhet të respektohen, kur kryhen testet e aftësisë dhe kontrollet e mjeshtërisë në një avion.

ARA.FCL.215 Periudha e vlefshmërisë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur lëshon, rinovon një kategorizim ose certifikatë, të një ekzaminuesi veçanërisht të autorizuar nga AAC, duhet ta zgjasë periudhën e vlefshmërisë, deri në fund të muajit përkatës.

b) Kur rivleftëson një kategorizim, një certifikatë të një instruktori apo ekzaminuesi, veçanërisht të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duhet ta zgjasë periudhën e vlefshmërisë së kategorizimit ose certifikatës deri në fund të muajit përkatës.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil, apo një ekzaminues i autorizuar posaçërisht për këtë qëllim nga AAC-ja, duhet të fusë datën e skadimit në licencë ose certifikatë.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zhvillojë procedurat për të lejuar privilegjet që do të ushtrohen nga mbajtësi i licencës ose certifikatës për një periudhë maksimale prej 8 javësh pas përfundimit të suksesshëm të provimit(ve) të aplikueshëm, derisa të futen në licencë apo certifikatë.

ARA.FCL.220 Procedura për rilëshimin e një licence piloti

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të rilëshojë një licencë kur është e nevojshme për arsye administrative dhe:

(1) pas lëshimit fillestar të një kategorizimi; ose

(2) kur paragrafi XII i licencës së përcaktuar në shtojcën I të kësaj pjese është plotësuar dhe nuk kanë mbetur hapësira të mëtejshme.

b) Vetëm kategorizimet dhe certifikatat e vlefshme do të transferohen në dokumentin e ri të licencës.

ARA.FCL.250 Kufizimi, pezullimi ose revokimi i licencave, kategorizimeve dhe certifikatave

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë siç është e aplikueshme licencën e një piloti dhe kategorizimet ose certifikatat shoqëruese, në përputhje me ARA.GEN.355, por jo të kufizuar, në rrethanat e mëposhtme:

1) marrje e licencës së pilotit, kategorizimit apo certifikatës, me falsifikim të provave të dokumentuara të dorëzuara;

2) falsifikim në librin e fluturimit si dhe në të dhënat e licencës ose certifikatës;

3) mbajtësi i licencës nuk është më në përputhje me kërkesat e zbatueshme të Aneksit I (Pjesa-FCL), Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976;

4) ushtrim i privilegjeve të një licence, kategorizimi apo certifikate, kur janë nën ndikimin negativ të alkoolit ose drogës;

5) mospajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme operacionale;

6) dëshmi e keqpërdorimeve ose përdorimit mashtrues të certifikatës; ose

7) performance e papranueshme në çdo fazë të detyrave apo përgjegjësive të ekzaminuesit të fluturimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kufizojë, të pezullojë ose revokojë një klasifikim, licencë ose certifikatë në bazë të kërkesës me shkrim të mbajtësit të licencës ose certifikatës.

c) Të gjitha testet e aftësisë, kontrollet e aftësisë apo vlerësimet e kompetencës të kryera gjatë pezullimit ose pas revokimit të certifikatës së një ekzaminuesi do të jenë të pavlefshme.

SEKSIONI III

Provimet e njohurive teorike

ARA.FCL.300 Procedurat e provimeve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë masat dhe procedurat e nevojshme për të lejuar aplikantët që t'i nënshtrohen provimeve të njohurive teorike në përputhje me kërkesat e zbatueshme të Aneksit I (Pjesa-FCL), Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976.

b) Në rastin e ATPL, MPL, licencës për pilot-tregtar (CPL), dhe kategorizimeve për instrumente, këto procedura duhet të përputhen me të gjitha kategoritë e mëposhtme:

(1) Provimet duhet të bëhen me shkrim apo në formë kompjuter-bazë.

(2) Pyetjet për provimin duhet të përzgjidhen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, sipas një metode të përbashkët e cila lejon mbulimin e tërë planit mësimor në çdo lëndë, nga Banka Evropiane Qendrore e Pyetjeve (ECQB). ECQB është një bazë të dhënash e pyetjeve me alternativa të shumta të mbajtura nga ana e Agjencisë. Ku është zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masa për aksesin në ECQB.

(3) Provimi në fushën e komunikimit mund të ofrohet veçmas nga ato të lëndëve të tjera. Një aplikant i cili ka kaluar më parë një ose të dyja provimet për rregullat e komunikimeve të fluturimit vizual (VFR) dhe rregullat e fluturimit instrumental (IFR) nuk do të riekzaminohet në seksionet përkatëse.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të informojë aplikantët për gjuhët në dispozicion për provimet.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të vendosë procedurat e duhura për të siguruar integritetin e provimeve.

e) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil konstaton se aplikuesi nuk është në përputhje me procedurat gjatë provimeve, kjo do të vlerësohet me synim dështimin e aplikantit, qoftë në provimin për një lende të vetme ose në provimin si një i tërë.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndalojë aplikantët për cilët ka prova se kanë kopjuar në ndonjë provim të mëtejshëm për një periudhë prej së paku 12 muaj nga data e provimit, në të cilin ata janë gjetur duke kopjuar.

NËNPJESA CC

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN E KABINËS

SEKSIONI I

]

Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

ARA.CC.100 Procedurat për dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë procedurat për, lëshimin, ruajtjen e evidencave dhe mbikëqyrjen e dëshmive të ekuipazhit të kabinës në përputhje me ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 dhe ARA.GEN.300 respektivisht

b) Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës duhet të lëshohen, duke përdorur format dhe specifikimet e përcaktuara në shtojcën II të kësaj pjese; ose

(1) nga Autoriteti i Aviacionit Civil; dhe / ose, nëse vendoset kështu nga Republika e Shqipërisë

(2) nga një organizate e aprovuar për të vepruar kështu nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të bëjë publikisht të disponueshme:

(1) se cili organ i lëshon dëshmitë e ekuipazhit të kabinës në territorin e tyre; dhe

(2) nëse organizatat janë miratuar për të vepruar kështu, nevojitet lista e këtyre organizatave.

ARA.CC.105 Pezullimi ose revokimi i dëshmive të ekuipazhit të kabinës

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masa në përputhje me ARA.GEN.355, duke përfshirë pezullimin ose revokimin e dëshmive të ekuipazhit të kabinës, të paktën në rastet e mëposhtme:

a) mospërputhje me Part-CC ose me kërkesat e zbatueshme të ORO dhe Part- CAT, ku është identifikuar një problem i sigurisë;

b) marrje ose ruajtje e vlefshmërinë se dëshmisë së ekuipazhit të kabinës me falsifikime të provave të dokumentuara të dorëzuara;

c) ushtrim i të gjitha privilegjeve të ekuipazhit të kabinës, kur janë nën ndikimin negativ të alkoolit ose drogës; dhe

d) provë e shpërdorimit ose përdorimit mashtrues të dëshmisë së ekuipazhit kabinës.

SEKSIONI II

Organizatat që ofrojnë trajnime të ekuipazhit të kabinës ose lëshojnë dëshmitë e ekuipazhit kabinës

ARA.CC.200 Miratimi i organizatave për sigurimin dhe trajnimin e ekuipazhit të kabinës ose lëshimin e dëshmive të ekuipazhit kabinës

a) Përpara lëshimit të një miratimi, një organizate trajnimi ose një operatori të transportit ajror tregtar që ofrojnë trajnime të ekuipazhit të kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të verifikojë që:

(1) zhvillimi, planet mësimore dhe programet shoqëruese të kurseve të trajnimit të ofruara nga organizata përputhen me kërkesat përkatëse të Part-CC;

(2) pajisjet e trajnimit të përdorura nga organizata përfaqësojnë realisht ambientin e pasagjerëve të tipit të avionit dhe karakteristikat teknike të pajisjeve që do të operohen nga ana e ekuipazhit të kabinës;

(3) trajnerët dhe instruktorët që zhvillojnë seksione trajnuese të jenë me përvojën dhe

kualifikimin e përshtatshëm për mbulimin e temave të trajnimit.

b) Në qoftë se një organizatë e Republikës së Shqipërisë është miratuar për të lëshuar dëshmitë e ekuipazhit të kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të japë vetëm miratimet për organizata të tilla që veprojnë në përputhje me kërkesat e paragrafit (a). Para dhënies së një miratimi të tillë, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të:

(1) vlerësojë aftësinë dhe përgjegjësinë e organizatës për të kryer detyrat përkatëse;

(2) sigurojë se organizata ka krijuar procedura të dokumentuara për kryerjen e detyrave përkatëse, përfshirë kryerjen e provimit(ve) nga një personel i kualifikuar për këtë qëllim dhe të çliruar nga konfliktet e interesit, si dhe ka lëshuar dëshmi të ekuipazhit të kabinës në përputhje me ARA.GEN.315 dhe ARA.CC.100 (b);dhe

(3) kërkojë nga organizata që të sigurojë informatat dhe dokumentet që lidhen me dëshmitë që lëshon të ekuipazhit të kabinës dhe mbajtësve të tyre, si të nevojshme për Autoritetin e Aviacionit Civil për kryerjen e ruajtjes së evidencave, mbikëqyrjes dhe zbatimin e detyrave.

NËNPJESA ATO
KËRKESAT SPECIFIKE QË LIDHEN ME ORGANIZATAT E MIRATUARA TË TRAJNIMIT (ATO-t)

SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.ATO.105 Programi i mbikëqyrjes

Programi mbikëqyrës për ATO-t duhet të përfshijë monitorimin e standardeve të kurseve, duke përfshirë vëzhgimin e përzgjedhur të trajnimeve të fluturimeve me nxënësit, nëse janë të përshtatshme për avionët e përdorur.

ARA.ATO.110 Miratimi i listës minimale të pajisjeve

Kur autoriteti kompetent pranon një kërkesë për miratimin e një liste minimale të pajisjeve në përputhje me pikat ORO. MLR.105 të Aneksit III (Pjesa-ORO) dhe NCC.GEN.101 të Aneksit VI (Pjesa- NCC)të Urdhrit të Ministrit Nr. 80, datë 30.6.2023 “Për Miratimin e Rregullores për Kërkesat Teknike dhe Procedurat Administrative për Operimet Ajrore”, ai duhet të veprojë në përputhje me pikën ARO.OPS.205 të Aneksit II (Pjesa-ARO) e këtij Urdhri.

ARA.ATO.120 Ruajtja e të dhënave

Përveç regjistrit të të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përfshijë në sistemin e tij për mbajtjen e regjistrave, detaje të kurseve të ofruara nga ATO dhe nëse është e aplikueshme, të dhënat në lidhje me FSTD- të e përdorura për trajnim.

NËNPJESA FSTD

KËRKESAT E VEÇANTA LIDHUR ME KUALIFIKIMIN E PAJISJEVE PËR PAJISJET E TRAJNIMIT TË FLUTURIMIT TË SIMULUAR (FSTD-të)

SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.FSTD.100 Procedura e vlerësimit fillestar

a) Me marrjen e një aplikimi për një certifikatë të kualifikimit për një FSTD, Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent duhet të:

(1) vlerësojë FSTD-të e paraqitura për vlerësimin fillestar ose për përmirësimin e kualifikimit bazë të aplikueshëm;

(2) të vlerësojë FSTD-te në ato zona që janë thelbësore për kryerjen e trajnimit të anëtareve të ekuipazhit të fluturimit, procesin e testimit dhe kontrollit, sipas rastit;

(3) të kryejë teste objektive, subjektive dhe funksionimi në përputhje me bazat e kualifikimit dhe të rishikojë rezultatin e testeve të tilla për përcaktimin e udhëzimeve të testit të kualifikimit (QTG); dhe

(4) të verifikojë nëse organizata që operon FSTD është në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Kjo nuk zbatohet për vlerësimin fillestar të pajisjeve themelore të trajnimit instrumental (BITD-ve).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të miratojë QTG-ne vetëm pas përfundimit të vlerësimit fillestar të FSTD dhe kur të gjitha mospërputhjet në QTG të jenë adresuar tek Autoriteti i Aviacionit Civil dhe QTG-ja që ka rezultuar nga procedurat e vlerësimit fillestar duhet të jetë master QTG (MQTG), i cili do të jetë baza për kualifikimin e FSTD dhe vlerësimet periodike të mëtejshme të FSTD.

c) Bazat e kualifikimit dhe kushtet e veçanta.

(1) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë kushte të veçanta për bazën e kualifikimit FSTD, kur kërkesat ORA.FSTD.210 pika (a) të jenë plotësuar dhe kur të jetë vërtetuar se kushtet e veçanta sigurojnë një nivel sigurie të barasvlershëm me atë të përcaktuar në specifikimet e zbatueshme të certifikimit.

(2) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil, ndryshe nga Agjencia ka përcaktuar kushte të veçanta për bazat e kualifikimit të një FSTD-je, ai duhet të njoftojë pa vonesë Agjencinë. Njoftimi duhet të shoqërohet me një përshkrim të plotë të kushteve të veçanta të përcaktuara dhe një vlerësim të sigurisë, duke demonstruar se është përmbushur një nivel sigurie ekuivalent me atë të përcaktuar në specifikimet e zbatueshme të certifikimit.

ARA.FSTD.110 Lëshimi i një certifikate të kualifikimit FSTD

a) Pas përfundimit të një vlerësimi të FSTD dhe kur konsiderohet që FSTD plotëson bazat e kualifikimit të zbatueshëm në përputhje me ORA.FSTD.210 dhe se organizata që operon atë i plotëson kërkesat e aplikueshme për ruajtjen e kualifikimit të FSTD në përputhje me ORA.FSTD.100, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të nxjerrë certifikatën e kualifikimit FSTD për një periudhë të pakufizuar, duke përdorur formularin e përcaktuar në shtojcën IV të kësaj pjese.

ARA.FSTD.115 Kualifikimi i përkohshëm i FSTD

a) Në rastin e futjes së programeve të reja të avionit, kur pajtueshmëria me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë për kualifikim për FSTD nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë një kualifikim të përkohshëm të nivelit FSTD.

b) Për simulatore të plotë të fluturimit (FFS) një nivel i përkohshëm kualifikimi duhet të jepet vetëm në nivelin A, B ose C.

c) Ky nivel i përkohshëm kualifikimi duhet të jetë i vlefshëm derisa një nivel kualifikimi përfundimtar mund të lëshohet dhe, në çdo rast, nuk duhet të kalojë 3 vjet.

ARA.FSTD.120 Vazhdimi i një kualifikimi FSTD

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të monitorojë vazhdimisht organizatën që operon FSTD për të verifikuar se:

(1) Seti i plotë i testeve në MQTG është përsëritur edhe njëherë në mënyrë progresive gjatë një periudhe 12-mujore;

(2) rezultatet e vlerësimeve periodike vazhdojnë në përputhje me standardet e kualifikimit dhe janë datuar dhe ruajtur; dhe

(3) një konfigurim i sistemit të kontrollit është përcaktuar për të siguruar integritetin e vazhdueshëm të hardware dhe software të FSTD se kualifikuar.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kryejë vlerësime periodike të FSTD në përputhje me procedurat e detajuara në ARA.FSTD.100. Këto vlerësime duhet të zhvillohen:

(1) çdo vit, në rastin e një simulatori të plotë të fluturimit (FFS), pajisje e trajnimit të fluturimit (FTD) ose trajnues i procedurave të fluturimit dhe lundrimit (FNPT); fillimi për çdo periudhë periodike 12-mujore është data e kualifikimit fillestar. Vlerësimi periodik i FSTD duhet të bëhet brenda 60 ditëve para përfundimit të kësaj periudhe 12-mujore të vlerësimit periodik;

(2) çdo 3 vjet, në rastin e një BITD.

ARA.FSTD.130 Ndryshimet

a) Pas marrjes së kërkesës për çdo ndryshim të certifikatës së kualifikimit FSTD, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përputhet me elementet e aplikueshme të kërkesave fillestare të procedurës së vlerësimit, siç përcaktohet në ARA.FSTD.100 pika (a) dhe pika (b).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të plotësojë një vlerësim të veçantë pas ndryshimeve të mëdha, ose kur një FSTD nuk rezulton të performojë në nivelin e saj fillestar të kualifikimit.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet gjithmonë të kryejë një vlerësim të veçantë para dhënies së një niveli më të lartë të kualifikimit për FSTD.

ARA.FSTD.135 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese - Certifikata e kualifikimit FSTD

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë, si të zbatueshme, një certifikatë të kualifikimit FSTD në përputhje me ARA.GEN.350, por që nuk është kufizuar, vetëm në rrethanat e mëposhtme:

a) marrje të certifikatave të kualifikimit FSTD nga falsifikimi i dëshmive të dokumentuara dhe të paraqitura;

b) organizata që operon në FSTD nuk mund të demonstrojë se FSTD përputhet me bazat e saj të kualifikimit; ose

c) organizata që operon në FSTD nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme të Part-ORA.

ARA.FSTD.140 Ruajtja e evidencave

Përveç të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbajë dhe përditësojë një listë të FSTD-ve të kualifikuar nën mbikëqyrjen e tij, datat kur vlerësimet janë parashikuar për t'u bërë dhe kur vlerësimet e tilla janë kryer.

NËNPJESA AeMC

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME QENDRAT AEROMJEKËSORE (AeMC-te)

SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.AeMC.110 Procedura e certifikimit fillestar

Procedura e certifikimit për një AeMC duhet të ndjeke dispozitat e përcaktuara në ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese – AeMC

Pa cënuarARA.GEN.350, gjetjet e nivelit 1 përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në, si vijon:

a) dështimin për emërimin e një drejtuesi të AeMC;

b) dështimin për të siguruar konfidencialitetin mjekësor të të dhënave të regjistruara aeromjekësore; dhe

c) dështimin për të siguruar Autoritetin e Aviacionit Civil me të dhënat mjekësore dhe statistikore për qëllime mbikëqyrëse.

NËNPJESA MED

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME CERTIFIKIMIN AEROMJEKËSOR

SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.MED.120 Vlerësuesit mjekësorë

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të emërojë një ose më shumë vlerësues mjekësore për të ndërmarrë detyrat e përshkruara në këtë Seksion. Vlerësuesit mjekësore duhet të jenë licencuar dhe të kualifikuar në mjekësi dhe të kenë:

a) eksperiencë pune pas-universitare në mjekësi prej të paktën 5 vjet;

b) njohuri specifike dhe përvojë në mjekësinë e aviacionit; dhe

c) trajnim specifik në certifikimin mjekësor.

ARA.MED.125 Referimi tek autoriteti licencues

Kur një AeMC ose ekzaminues aeromjekësor (AME) i është referuar për vendimin mbi përshtatshmërinë e një aplikanti, autoritetit licencues:

a) Vlerësuesi mjekësor ose stafi mjekësor i caktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil

duhet të vlerësojë dokumentimin mjekësor përkatës dhe të kërkojë dokumentacione mjekësore

të mëtejshme, ekzaminimet dhe testet aty ku është e nevojshme; dhe

b) Vlerësuesi mjekësor duhet të përcaktojë përshtatshmërinë e aplikantit për lëshimin e një certifikatë mjekësore me një ose më shumë kufizime sipas nevojës.

ARA.MED.130 Formati i certifikatës mjekësore

Formati i certifikatës mjekësore duhet të jetë në përputhje me specifikimet e mëposhtme:

a) Përmbajtja

(1) Shteti ku licenca e pilotit është lëshuar ose ku piloti ka aplikuar (I),

(2) Klasa e certifikatës mjekësore (II),

(3) Numri i certifikatës, që fillon me Kodin e Shtetit, ku është lëshuar licenca e pilotit ose piloti ka aplikuar dhe që ndiqet nga një kod numrash dhe/ose germash në format arab dhe skript latin (III),

(4) Emri i mbajtësit (IV),

(5) Kombësia e mbajtësit (V),

(6) Data e lindjes së mbajtësit (dd/mm/yyyy) (XIV),

(7) Firma e mbajtësit (VII),

(8) Kufizimi (et) (XIII),

(9) Data e skadimit të certifikatës mjekësore (IX) për:

(i) Operime tregtare për pasagjerë, të klasit 1, me një pilot,

(ii) Operime të tjera tregtare të klasit 1,

(iii) Klasi 2

(iv) LAPL

(10) Data e ekzaminimeve mjekësore

(11) Data e elektrokardiogramës së fundit

(12) Data e audiogramës së fundit

(13) Data e lëshimit dhe firmosjes së AME ose vlerësuesit mjekësor që lëshon certifikatën. GMP mund të shtohet në këtë fushë nëse ata kanë kompetencën për të lëshuar certifikata mjekësore nën ligjin kombëtar të shtetit ku është lëshuar licenca.

(14) Vula (XI)

b) Materiali: Përveç rastit të LAPL të lëshuar nga GMP, letra ose materialii përdorur duhet të parandalojë ose të tregojë dukshëm çdo ndryshim ose fshirje. Ndonjë hyrje ose fshirje në formë, duhet qartësisht të autorizohet nga autoriteti licencues.

c) Gjuha: Certifikatat do të shkruhen në gjuhen (gjuhet) kombëtare dhe në anglisht dhe në ndonjë gjuhë tjetër që autoriteti licencues e gjykon të përshtatshme.

d) Të gjitha datat në certifikatën mjekësore do të shkruhen në formatin dd/mm/yyyy.

ARA.MED.135 Formati aeromjekësor

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përdorë forma për:

a) formën e aplikimit për një certifikatë mjekësore;

b) formën për raportin e ekzaminimit të aplikantëve për klasën 1 dhe klasën 2; dhe

c) formën për raportin e ekzaminimit të aplikantëve për licencën e pilotëve të avionëve të lehtë (LAPL).

ARA.MED.145 GMP Njoftimi tek Autoriteti i Aviacionit Civil

Autoriteti i Aviacionit Civil , sipas rastit, duhet të krijojë një proces të njoftimit për praktikuesit e përgjithshëm mjekësore (GMP-te) në mënyrë që të sigurojë që GMP-të të jenë në dijeni të kërkesave mjekësore të përcaktuara në MED.B.095.

ARA.MED.150 Ruajtja e evidencave

a) Përveç të dhënave të regjistruara të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së evidencave, detajet e ekzaminimeve aeromjekësore dhe vlerësimet e paraqitura nga AME, AeMC apo GMP-të.

b) Të gjitha të dhënat e regjistruara aeromjekësore të mbajtësve të licencës duhet të mbahen për një periudhë minimale prej 10 vjetësh pas skadimit të certifikatave të tyre të fundit mjekësore.

c) Për qëllim të vlerësimeve dhe standardizimit aeromjekësor, të dhënat e ruajtura aeromjekësore duhet të vihen në dispozicion pas pëlqimit me shkrim të aplikantit / mbajtësit të licencës për:

(1) një AeMC, AME ose GMP për qëllim të kryerjes së një vlerësimi aeromjekësor;

(2) një bord të rishikimit mjekësor që mund të krijohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil për një rishikim të dytë të rasteve të kufitare;

(3) specialistë përkatës mjekësore për qëllim të kryerjes së një vlerësimi aeromjekësor;

(4) vlerësues mjekësor të Autoritetit të Aviacionit Civil me qëllim mbikëqyrjen bashkëpunuese;

(5) aplikantë / mbajtës të licencës së interesuar mbi kërkesën e tyre me shkrim; dhe

(6) pas mosidentifikimit të aplikantit / mbajtësit të licencës për Agjencinë për qëllime të standardizimit.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vere të dhënat aeromjekësore në dispozicion për qëllime të tjera nga ato të përmendura në pikën (c) në përputhje me rregullat për procesimin e të dhënave në legjislacionin kombëtar.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbajë lista:

(1) të të gjithë AME-ve që mbajnë një certifikatë të vlefshme të lëshuar nga ky autoritet; dhe

(2) ku është e aplikueshme, të të gjitha GMP-ve që veprojnë si AME në territorin e tyre.

Këto lista duhet t'i bëhen të ditura shteteve anëtare dhe Agjencisë sipas kërkesës.

ARA.MED.160 Shkëmbimi i informacionit për certifikatat mjekësore nëpërmjet një baze të dhënash qendrore

a) Agjencia krijon dhe menaxhon një bazë të dhënash qendrore, Baza e të Dhënave Aeromjekësore Evropiane (EAMR).

b) Për qëllime të certifikimit mjekësor dhe mbikëqyrjes së aplikantëve dhe mbajtësve të certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe për mbikëqyrjen e AME-ve dhe AeMC-ve, personat e përmendur në pikën (c) shkëmbejnë informacionin e mëposhtëm përmes EAMR:

(1) të dhënat bazë të aplikantit ose mbajtësit të certifikatës mjekësore të klasës 1: autoritetin licencues; mbiemrin dhe emrin; datën e lindjes; kombësinë; adresën e e-mailit dhe numrin e një ose më shumë dokumenteve të identifikimit (letërnjoftimi kombëtar ose pasaporta) siç vendoset në dispoyicion nga aplikanti;

(2) të dhënat e certifikatës mjekësore të klasës 1: datën e ekzaminimit mjekësor ose, në rast se ekzaminimi mjekësor nuk është përfunduar, datën e fillimit të ekzaminimit mjekësor; datat e lëshimit dhe të skadimit të certifikatës mjekësore të klasës 1; vendin e ekzaminimit; statusin e

kufizimeve; statusin e kësaj certifikate (e re, e publikuar, e pezulluar ose e revokuar); numrin unik të referencës të vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues; AME ose AeMC që ka lëshuar këtë certifikatë dhe të autoritetit të tij kompetent.

(c) Për qëllimet e pikës (b), kur të jetë e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, personat e mëposhtëm kanë akses në EAMR dhe informacionin e përfshirë në të:

(1) vlerësuesit mjekësorë të autoritetit licencues të aplikantit ose mbajtësit të certifikatës mjekësore të klasës 1, si dhe çdo person tjetër i autorizuar në mënyrë të rregullt nga ai autoritet përgjegjës për krijimin ose menaxhimin e të dhënave të atij aplikanti ose mbajtësi, siç kërkohet në këtë Rregullore;

(2) AME-të dhe çdo personel i autorizuar në mënyrë të rregullt nga AeMC-të, të cilëve ai aplikant ose mbajtës i ka dhënë një deklaratë në përputhje me pikën MED.A.035 (b)(2);

(3) çdo personel i autorizuar në mënyrë të rregullt nga autoriteti kompetent përgjegjës për mbikëqyrjen e AME-ve ose AeMC-ve që kryejnë vlerësime aeromjekësore të këtyre aplikantëve ose mbajtësve.

Përveç kësaj, Agjencia dhe autoritetet kombëtare kompetente mund të japin akses personave të tjerë në EAMR dhe në informacionet e përfshira në të, aty ku është e nevojshme për të siguruar funksionimin e duhur të EAMR, veçanërisht mirëmbajtjen teknike të tij. Në këtë rast, Agjencia ose autoriteti kompetent kombëtar në fjalë garanton që këta persona të jenë të autorizuar dhe të kualifikuar në mënyrë të rregullt, që aksesi i tyre të mbetet i kufizuar për aq sa është e nevojshme për qëllimet për të cilat atyre u është dhënë akses dhe të kenë kryer trajnime paraprake lidhur me legjislacionin e mbrojtjes së të dhënave personale dhe masat përkatëse mbrojtëse. Sa herë që një autoritet kompetent i jep ketë akses një personi, ai informon paraprakisht Agjencinë.

d) Kur të jetë e zbatueshme, Autoritetet e licencimit, AME-të dhe AeMC-të e përmendura në pikën (c), çdo herë pasi të kenë ekzaminuar një aplikant ose një mbajtës të një certifikate mjekësore të klasës 1, regjistrojnë menjëherë të dhënat e përmendura në pikën (b) në EAMR ose i përditësojnë ato nëse është e nevojshme.

e) Kur të dhënat përmbajnë të dhëna personale , sa herë që regjistrojnë ose përditësojnë këto të dhëna, duhet të informojnë paraprakisht aplikantin ose mbajtësin e certifikatës së klasës 1.

f) Agjencia siguron integritetin dhe sigurinë e EAMR-së dhe informacionin e përfshirë në të përmes infrastrukturës së përshtatshme të teknologjisë së informacionit. Agjencia përcakton dhe zbaton, në konsultim me autoritetet kombëtare kompetente, protokollet dhe masat teknologjike të nevojshme për të garantuar që çdo akses në EAMR dhe në informacionin që përmban EAMR të jetë e ligjshme dhe e sigurt.

g) Agjencia garanton që çdo informacion që përmban EAMR të fshihet pas një periudhe prej 10 vitesh. Kjo periudhë llogaritet nga data e skadimit të certifikatës së fundit të klasës 1 të lëshuar në lidhje me aplikantin ose mbajtësin në fjalë, ose nga data e regjistrimit ose përditësimit të fundit të të dhënave në lidhje me atë aplikant ose mbajtës, cilado datë të jetë më e fundit.

h) Agjencia do të sigurojë që aplikantët ose mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 mund të kenë akses në çdo informacion në lidhje me ato të përfshira në EAMR dhe që ata të informohen se mund të kërkojnë që ky informacion të korrigjohet ose fshihet. Autoriteti licencimit do të vlerësojnë kërkesat e tilla dhe, kur të konsiderojë se informacioni në fjalë është i pasaktë ose jo i nevojshëm për qëllimet e specifikuara në pikën (b), të sigurojë që informacioni të korrigjohet ose fshihet.

SEKSIONI II
Ekzaminuesit aeromjekësorë (AME-të)

ARA.MED.200 Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e një certifikate AME

a) Procedura e certifikimit për një AME duhet të ndjekë hapat e përcaktuara në ARA.GEN.315. Para lëshimit të certifikatës, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë prova se ambjentet e AME janë të pajisura plotësisht për të kryer ekzaminimet aeromjekësore brenda fushëveprimit për certifikatën AME për të cilën është aplikuar.
b) Kur të krijohet bindja që AME-te është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të nxjerrë, rivleftesojë, rinovojë ose të ndryshojë certifikatën AME për një periudhë që nuk i kalon 3 vjet, duke përdorur formularin e përcaktuar në shtojcën VII të kësaj pjese.

ARA.MED.240 Praktikuesit e përgjithshëm mjekësore (GMP-te) që veprojnë si AME

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të njoftojë Agjencinë dhe autoritetet kompetente të shteteve të tjera anëtare nëse ekzaminimet aeromjekësore për LAPL mund të kryhen në territorin e saj nga GMP-të.

ARA.MED.245 Vazhdueshmëria e Mbikëqyrjes se AME-ve dhe GMP-ve

Kur zhvillon programin e mbikëqyrjes se vazhdueshme referuar në ARA.GEN.305 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë parasysh numrin e AME-ve dhe GMP-ve që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil ushtron mbikëqyrjen.

ARA.MED.250 Kufizimi, pezullimi ose revokimi i një certifikate të AME-ve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kufizojë, të pezullojë ose revokojë një certifikatë AME në rastet:
(1) kur AME-ja nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme;
(2) të dështimit për të përmbushur kriteret për certifikim ose vazhdueshmëri të certifikimit;
(3) të mungesës së evidencave të ruajtura aeromjekësore, apo dorëzimit të të dhënave ose informacioneve të pasakta;
(4) të falsifikimit të të dhënave mjekësore, certifikatave apo dokumentacionit;
(5) të fshehjes së fakteve që i përkasin një aplikimi, një mbajtësi të një certifikate mjekësore ose deklaratave apo përfaqësimeve false ose mashtruese tek Autoriteti i Aviacionit Civil ;
(6) të dështimit të praktikës AME për të korrigjuar gjetjet nga auditimi; dhe
(7) të kërkesës së AME-së së certifikuar.
(b) Certifikata e një AME duhet të anulohet automatikisht në njërën nga rrethanat e mëposhtme:
(1) heqja e licencës mjekësore të ushtruar; ose
(2) heqja nga Regjistri Mjekësor.

ARA.MED.255 Masat shtrënguese

Nëse gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, është gjetur prova që tregon një papajtueshmëri

të një AeMC-je, një AME-je apo një GMP-je, autoriteti licencues duhet të ketë një proces për të rishikuar certifikatat mjekësore të lëshuara nga ajo AeMC, AME ose GMP dhe mund t'i bëjë ato të pavlefshme, kur kërkohet garantimi i sigurisë së fluturimit.

SEKSIONI III
Certifikimi mjekësor

ARA.MED.315 Rishikimi i raporteve të ekzaminimit

Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është Autoriteti licencues duhet të ketë një proces të caktuar për të:

a) rishikuar ekzaminimin dhe raportet e vlerësimit të marra nga AME-te, AeMC-te dhe GMP-te dhe t'i informojë ato për çdo mospërputhje, gabim ose keqkuptim të bëre në procesin e vlerësimit; dhe

b) ndihmuar AME-te dhe AeMC-të në kërkesën që ata bëjnë në lidhje me vendimin e tyre mbi përshtatshmërinë aeromjekësore në raste të diskutueshme.

ARA.MED.325 Procedura për rishikimin dytësorë

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë një procedurë për rishikimin e rasteve të diskutueshme dhe të kufitare me këshilltarët e pavarur mjekësore, me përvojë në praktikën e mjekësisë së aviacionit, për të konsideruar dhe këshilluar mbi përshtatshmërinë e një aplikanti për certifikim mjekësor.

ARA.MED.330 Rrethanat e veçanta mjekësore

a) Kur teknologjia e re mjekësore, mjekimi ose procedurat identifikohen që mund të justifikojnë një vlerësim të përshtatshmërisë mjekësore të aplikantëve por jo në pajtim me kërkesat, kërkime mund të kryhet për të mbledhur prova mbi ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Me qëllim për të ndërmarrë kërkimin, një Autoriteti i Aviacionit Civil, në bashkëpunim me së paku një autoritet tjetër kompetent, mund të zhvillojë dhe vlerësojë një protokoll të vlerësimit mjekësor bazuar mbi të cilin këto autoritete kompetente mund të lëshojnë një numër të caktuar të certifikatave mjekësore të pilotit me kufizimet e përshtatshme.

c) AeMC dhe AME mund të lëshojnë vetëm certifikata mjekësore mbi bazën e një protokolli kërkimi nëse udhëzohet për të bërë kështu nga autoriteti kompetent.

d) Protokolli do të pranohet ndërmjet autoriteteve kompetente në fjalë dhe do të përfshijë si një minimum:

(1) një vlerësim rreziku;

(2) një shqyrtim literature dhe vlerësim për të ofruar prova që lëshimi i një certifikate mjekësore bazuar në protokollin e kërkimit nuk do të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës;

(3) kriteret e përzgjedhjes së detajuar për pilotët që pranohen në protokoll;

(4) kufizimet që do të miratohen në certifikatën mjekësore;

(5) procedurat e monitorimit për t'u zbatuar nga autoritetet kompetente në fjalë;

(6) përcaktimi i pikave përfundimtare për përfundimin e protokollit.

e) Protokolli do të jetë në pajtim me parimet etike përkatëse.

f) Ushtrimi i privilegjeve të licencës nga mbajtësit e licencës me një certifikatë mjekësore të lëshuar mbi bazën e protokollit do të kufizohet në fluturimet në avionin e regjistruar në Vendet e

përfshira në protokollin e kërkimit. Ky kufizim do të tregohet në certifikatën mjekësore.

g) Autoritetet kompetente pjesëmarrëse, kur është e zbatueshme:

(1) do të sigurojnë Agjencinë me:

(i) protokollin e kërkimit para zbatimit;

(ii) detajet dhe vlerësimet e pikës kryesore të caktuar të secilit autoritet kompetent pjesëmarrës;

(iii) raportet e dokumentuara të vlerësimeve të rregullta të efektivitetit të tij.

(2) sigurojë AeMC dhe AME brenda juridiksionit të tyre me detajet e protokollit para zbatimit për informacionet e tyre;

NËNPJESA DTO

KËRKESAT SPECIFIKE LIDHUR ME ORGANIZATAT E DEKLARUARA PËR TRAJNIMET (DTO)

ARA.DTO.100 Deklarimet tek autoriteti kompetent

a) Pas marrjes së deklaratës nga një DTO, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent verifikon deklarimet që përmbajnë të gjithë informacionin e specifikuar në pikën DTO.GEN.115 të Aneksit VIII (Pjesa-DTO) dhe pranimin e marrjes së deklaratës, duke përfshirë caktimin e një numri individual reference DTO-je për përfaqësuesin e DTO-së.

b) Nëse deklarata nuk përmban informacionin e kërkuar ose përmban informacion që tregon mospërmbushjen e kërkesave thelbësore të përcaktuara në Aneksin IV të 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 Nr.2018/1139, me kërkesat e Aneksit I (Pjesa-FCL) dhe Aneksit VIII (Pjesa-DTO) e kësaj rregulloreje, ose Aneksit III (Pjesa- BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave" që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 ose Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, autoriteti kompetent do të veprojë në përputhje me pikën ARA.GEN.350 (da).

ARA.DTO.105 Ndryshime në deklarime

Menjëherë pas marrjes së një njoftimi për ndryshimin e informacionit të përfshirë në deklaratën e DTO-së, Autoriteti i Aviacionit Civil vepron në përputhje me pikën ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Verifikimi i përputhshmërisë së programit të trajnimit

(a) Pas marrjes së programeve të trajnimit të një DTO, dhe çdo ndryshimi të tij, që i është njoftuar atij në përputhje me pikën DTO.GEN.115 (c) të Aneksit VIII (Pjesa-DTO) ose kërkesës për miratim të programeve të trajnimit të një DTO-je të dorëzuar në përputhje me pikën DTO.GEN.230 (c) të atij Aneksi, Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon përputhshmërinë e këtyre programeve të trajnimit me kërkesat e Aneksit I (Pjesa-FCL), Aneksit III (Pjesa- BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 dhe Aneksit III (Pjesë-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, siç është e aplikueshme.

b) Kur sigurohen që programi i trajnimit të DTO-së dhe çdo ndryshim pasues i tij janë në përputhje me këto kërkesa, Autoriteti i Aviacionit Civil informon me shkrim përfaqësuesin e DTO-së, ose në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.230 (c) të Aneksit VIII (Pjesa -DTO), për miratimin e programit të trajnimit. Për këtë miratim përdorët formulari i cili gjendet në shtojcën 8 të këtij aneksi (Pjesa -ARA).

c) Në rast të ndonjë mospërputhje, Autoriteti i Aviacionit Civil vepron në përputhje me pikën ARA.GEN.350(da) ose, në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.230 (c) të Aneksit VIII (Pjesa-DTO), refuzon kërkesën për miratimin e programit të trajnimit;

Shtojca 1

Licenca e ekuipazhit të fluturimit

Licenca e ekuipazhit të fluturimit lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL), Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/1976 duhet të jetë në përputhje me specifikimet e mëposhtme:

a) Përmbajtja. Numri i njësisë i treguar do të printohet gjithmonë në lidhje me titullin e njësisë. Njësitë I deri në XI janë njësi 'të përhershme' dhe njësitë XII deri në XIV janë njësi "të ndryshueshme' që mund të shfaqen në një pjesë të ndarë ose të ndashme të formës kryesore. Çdo pjesë e ndarë ose e ndashme do të identifikohet qartësisht si pjesë e licencës.

(1) Elementet e përhershme:

(I) shtetin e lëshimit të licencës;

(II) titullin e licencës;

(III) numrin serial të licencës që fillon me kodin e shtetit të lëshimit të licencës dhe i ndjekur nga "FCL", "BFCL" ose "SFCL", sipas rastit, dhe një kod numrash dhe / ose shkronjash në numra arabikë dhe në shkrim latin;

(IV)emrin e mbajtësit (në shkrim latin, edhe nëse shkrimi i gjuhës kombëtare është i ndryshëm nga ai Latin);

(IVa) datën e lindjes;

(V)adresën e mbajtësit;

(VI)kombësinë e mbajtësit

(VII)nënshkrimin e mbajtësit;

(VIII)autoritetin kompetent dhe, ku është e nevojshme, kushtet nën të cilat licenca lëshohet;

(IX)certifikatën e vlefshmërisë dhe autorizimin për privilegjet e dhëna;

(X)nënshkrimin e nënpunësit që ka lëshuar licencën dhe datën e lëshimit; dhe

(XI)vulën ose logon e autoritetit kompetent.

(2) Elementet e ndryshueshëm:

(XII)kategorizimet, certifikatat dhe, në rastin e balonave dhe planerave, privilegjet: klasa, tipi, certifikatat e instruktorit, etj., me datat e skadimit, sipas rastit. Privilegjet e radiotelefonisë (R / T) mund të shfaqen në licencë ose në një çertifikatë të veçantë;

(XIII)shënimet: d.m.th miratimet e veçanta në lidhje me kufizimet dhe miratimet për privilegjet, duke përfshirë miratimet e aftësisë gjuhësore, shënimet për vërtetimin automatik të licencës dhe kategorizimet për avionët sipas Aneksit II, kur përdoren për transportin ajror tregtar; dhe

(XIV)çdo detaj tjetër i kërkuar nga autoriteti kompetent (p.sh. vendi i lindjes/vendi i origjinës).

b) Materiali. Letra ose materiali tjetër i përdorur do të përdorët për të ndaluar ose për të treguar çdo ndryshim ose fshirje. Çdo hyrje ose fshirje në formë do të autorizohet qartësisht nga autoriteti

kompetent.

c) Gjuha. Licencat do të shkruhen në gjuhën kombëtare dhe në gjuhën angleze dhe në gjuhë të tjera të tilla siç autoriteti kompetent e mendon të përshtatshme.

Kopertina

Emri dhe logoja e autoritetit kompetent (gjuha shqipe dhe angleze) LICENCA E EKUIPAZHIT TË FLUTURIMIT (gjuha shqipe dhe angleze dhe çdo gjuhë tjetër e përcaktuar nga autoriteti kompetent) Lëshuar në përputhje me pjesën-FCL /Pjesën-FCL/Pjesën-BFCL/Pjesën SFCL Kjo licencë pajtohet me standardet ICAO, përveç për privilegjet LAPL dhe BIR ose kur shoqërohet nga një certifikatë mjekësore LAPL (gjuha shqipe dhe angleze dhe çdo gjuhë tjetër e përcaktuar nga autoriteti kompetent) Forma e RSH nr. 141 sipas modelit të EASA Lëshimi 2	Kërkesat Madhësia e secilës faqe do të jetë një e teta e A4

Faqja 2

I	Shteti i lëshimit		Kërkesat
III	Numri i licencës		Numri serial i licencës do të fillojë gjithmonë me kodin e shtetit që ka lëshuar licencën e ndjekur nga “FCL” "BFCL". ose "SFCL.", sipas rastit.
IV	Emri dhe mbiemri i mbajtësit		
IVa	Data e lindjes (shih udhëzimet)		Formati standard i datës duhet të përdorët, dd/mm/yy e plotë.
XIV	Vendi i lindjes		
V	Adresa e mbajtësit: Rruga, qyteti, zona, kodi postar		
VI	Kombësia		
VII	Nënshkrimi i mbajtësit		
VIII	Autoriteti kompetent lëshues P.sh. Kjo CPL(A) është lëshuar mbi bazën e një ATPL të lëshuar nga ….. (vendi i tretë)……		
X	Nënshkrimi i Titullarit		
XI	Vula e autoritetit kompetent lëshues		

Faqe 3

II	Titulli i licencës,data e lëshimit fillestar		Shkurtimet e përdorura do të jenë siç

	dhe kodi i vendit		përdoren në Pjesën-FCL (p.sh. PPL(H), ATPL(A), etj.), Pjesën-BFCL dhe Pjesën-SFCL Formati standard i datës duhet të përdoret, dd/mm/yy e plotë.
IX	Vlefshmëria: Privilegjet e licencës do të ushtrohen vetëm nëse mbajtësi ka një certifikatë të vlefshme mjekësore për privilegjin e kërkuar. Një dokument që përmban një foto do të mbahet për qëllime të identifikimit të mbajtësit të licencës.		Ky dokument nuk specifikohet, por një pasaportë do të mjaftonte kur përdorët jashtë shtetit të lëshimit të licencës.
XII	Privilegjet e radiotelefonisë: Mbajtësi i kësaj licence ka treguar kompetencën për të operuar pajisjen R/T në bordin e avionit në …….. (specifikoni gjuhën).		
XIII	Shënimet: Aftësia gjuhësore: (gjuha/niveli/data e vlefshmërisë)		Të gjitha informacionet shtesë të licencimit të kërkuara dhe privilegjet e vendosura nga Direktivat/Rregulloret ICAO, EC ose BE e kombëtar për t'u vendosur këtu. Miratimi i aftësisë gjuhësore, niveli dhe data e vlefshmërisë do të përfshihen. Në rast të SPL, përveç rasteve të përmendura në pikën a të nenit 3b(2) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976: Privilegjet për fluturimin në re aerobatike dhe me planer, si dhe për metodat e lëshimit që do të ushtrohen në përputhje me me pikat SFCL.155, SFCL.200 dhe SFCL.215 të Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976, siç është e zbatueshme,

Faqet shtesë – Kërkesat:

Faqet 1, 2 dhe 3 të licencës do të jenë në përputhje me formatin e përcaktuar në modelin në këtë pikë. Autoriteti kompetent do të përfshijë faqet shtesë të përshtatura që përmbajnë tabela që do të përmbajnë së paku informacionet e mëposhtme:

- Kategorizimet, certifikatat, miratimet dhe privilegjet;

- Datat e skadencës së kategorizimeve, privilegjeve të certifikatës së nstruktorit dhe ekzaminuesit;
- Datat e testit ose kontrollit;
- Shënimet dhe kufizimet (kufizimet operacionale);
- Fushat numrin dhe nënshkrimin e certifikatës së ekzaminuesit dhe/ose instruktorit, siç aplikohet;
- Shkurtimet.

Këto faqe shtesë mendohen për përdorim nga autoriteti kompetent ose nga instruktorët ose ekzaminuesit e autorizuar në mënyrë specifike.

Lëshimet fillestare të kategorizimeve ose certifikatave do të vendosen nga autoriteti kompetent. Rivlerësimi ose rinovimi i kategorizimeve ose certifikatave mund të vendoset nga autoriteti kompetent ose nga instruktorët ose ekzaminuesit e autorizuar në mënyrë specifike.

Kufizimet operacionale do të vendosen në "Shënime dhe kufizime" kundrejt privilegjit të kufizuar të përshtatshëm, p.sh. testi i aftësisë IR i marrë me privilegjet e instruksionit të kufizuar të bashkëpilotit në tipin e avionit 1.

Kategorizimet që nuk vleftësohen mund të hiqen nga licenca nga autoriteti kompetent

SHTOJCA II E ANEKSIT VI PART-ARA

Formati Standard i RSH sipas EASA për dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës të lëshuara në përputhje me Part- CC në Republikën e Shqipërisë duhet të përputhen edhe me specifikimet në vijim:

1. DËSHMI E EKUIPAZHIT TË KABINËS
Lëshuar në përputhje me Part-CC

(1) Numri i referencës:
(2) Shteti i lëshimit:
(3) Emri i plotë i mbajtësit:
(4) Data dhe vendi i lindjes:
(5) Kombësia:
(6) Firma e mbajtësit:
(7) Autoriteti kompetent:
(8) Organi lëshues: vula zyrtare, stampa ose logo-ja
10.Firma e zyrtarit lëshues:
11.Data e lëshimit:
12. Mbajtësi mund të ushtrojë privilegjet për të vepruar vetëm si ekuipazh i kabinës në avion të angazhuar në operime të transportit ajror tregtar nëse ai/ajo përputhet me kërkesat e specifikuara në Pjesën-CC për kategorizimet e vlefshme të tipave të avionëve me vazhdueshmëri të përshtatshmërisë.

Forma e RSH nr. 142 sipas modelit të EASA-s Lëshimi 1

Udhëzime:

a) Dëshmia e ekuipazhit të kabinës duhet të përfshijë të gjitha elementet e specifikuar në Form 142, në përputhje me pikat 1 deri 12 më poshtë.

b) Përmasa duhet të jetë 105 mm x 74 mm (një e teta e formatit A4) ose 85 mm x 54 mm, dhe materiali i përdorur duhet të parandalojë ose të tregojë dukshëm ndonjë ndryshim apo fshirje.

c) Dokumenti duhet të shtypet në gjuhët anglisht dhe të tjera të tilla siç e gjykon të arsyeshme Autoriteti i Aviacionit Civil .

d) Dokumenti duhet të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose nga një organizatë e miratuar për të lëshuar dëshmi të ekuipazhit të kabinës. Në këtë letër referencë për miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Shqipërisë duhet të deklarohet:

e) Dëshmia e ekuipazhit të kabinës që është e njohur në Republikën e Shqipërisë dhe nuk është e nevojshme të shkëmbehet dokumenti kur punohet jashtë saj.

Njësia 1: Titulli "DËSHMI E EKUIPAZHIT të kabinës " dhe referenca në Pjesa-CC.

Njësia 2: Numri i referencës se dëshmisë duhet të fillojë me kodin e Republikës së Shqipërisë i ndjekur nga të paktën nga dy numrat e fundit të vitit të lëshimit dhe një referencë individuale / numër, sipas një kodi i përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil (p.sh. AL08-xxxx).

Njësia 3: Shteti ku është lëshuar dëshmia.

Njësia 4: Emri i plotë (mbiemri dhe emri) deklaruar në dokumentin e identitetit zyrtar të poseduesit.

Njësia 5 dhe 6: Data dhe vendi i lindjes si dhe kombësia siç thuhet në dokumentin e identitetit zyrtar të poseduesit.

Njësia 7: Nënshkrimi i mbajtësit.

Njësia 8: Detajet e identifikimit të Autoritetit Kompetent të shtetit ku dëshmia është lëshuar do të përfshihet dhe këto detaje do të përfshijnë emrin e plotë të autoritetit, adresën postale, vulën zyrtare dhe logon nëse është e aplikueshme.

Njësia 9: Nëse autoriteti kompetent është organi lëshues, termi "autoritet kompetent' dhe vula zyrtare, pulla ose logoja do të vendosen. Në këtë rast, autoriteti kompetent mund të vendosë nëse vula, pulla ose logoja e tij zyrtare do të vendosen nën Njësinë 8;

Njësia 10: Nënshkrimi i zyrtarit që vepron në emër të organit që e lëshon.

Njësia 11: Përdorimi i Formatit Standard të datës: d.m.th. dita / muaji / viti në mënyrë të plotë (p.sh. 22/02/2008).

Njësia 12: Fjalia e njëjtë në Shqip dhe Anglisht dhe përkthimi i saj i plotë dhe i saktë në gjuhë të tjera ashtu siç e gjykon të përshtatshme Autoriteti i Aviacionit Civil .

SHTOJCA III E ANEKSIT VI PJESA ARA

CERTIFIKATË PËR ORGANIZATE TË MIRATUAR TË TRAJNIMIT (ATO)
CERTIFICATE FOR APPROVED TRAINING ORGANISATIONS (ATOs)

Autoriteti i Aviacionit Civil
Civil Aviation Authority

CERTIFIKATË E ORGANIZATËS SË MIRATUAR TË TRAJNIMIT
APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE
(NUMËR/REFERENCE E CERTIFIKATËS)
[CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE]

Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon në përputhje me (referenca e urdhrit të ministrit) dhe kushteve të specifikuara si më poshtë:
The Civil Aviation Authority certifies in accordance with (reference to the minister's order) and the conditions specified below:

(EMRI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT)
[NAME OF THE TRAINING ORGANISATION]

(ADRESA E ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT)
[ADDRESS OF THE TRAINING ORGANISATION]

Si një organizatë trajnimi e certifikuar sipas Pjesës-ORA me privilegjin për të ofruar kurse trajnimi sipas Pjesës -FCL, përfshirë përdorimin e FSTD-ve, të listuara në miratimin e kursit të trajnimit të bashkëlidhur/kurse trajnimi sipas Pjesës-BFCL / kurse trajnimi sipas Pjesës-SFCL [e Përshtatur sipas aplikimit].
As a Part-ORA certified training organisation with the privilege to provide Part-FCL training courses, including the use of FSTDs, as listed in the attached training course approval/PartBFCL training courses/Part-SFCL training courses [ADJUST AS APPLICABLE].

KUSHTET:
CONDITIONS:
Kjo certifikatë është e kufizuar për privilegjet dhe fushëveprimin e ofrimit të kurseve të trajnimit, përfshirë përdorimin e FSTD-ve, siç është listuar në miratimin e kursit të trajnimit bashkëlidhur.
This certificate is limited to the privileges and the scope of providing the training courses, including the use of FSTDs, as listed in the attached training course approval.

Kjo certifikatë është e vlefshme ndërkohë që organizata e miratuar mbetet në përputhje me Pjesën-ORA, Pjesën- FCL Pjesën-BFCL, Pjesën- SFCL [E Përshtatur sipas aplikimit], dhe rregulloret e tjera të zbatueshme.
This certificate is valid whilst the approved organisation remains in compliance with Part-ORA, Part-FCL, Part-BFCL, Part-SFCL [ADJUST AS APPLICABLE] and other applicable regulations.

Në përputhje me kushtet e mësipërme, kjo certifikatë do të mbetet e vlefshme përveç kur certifikata është dorëzuar, zëvendësuar, kufizuar, pezulluar ose revokuar.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this certificate shall remain valid unless it has been surrendered, superseded, limited, suspended or revoked.

Data e lëshimit:

Date of issue:
Firma:
Signed:
[Autoriteti i Aviacionit Civil]
[Civil Aviation Authority]

Forma nr. 143 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së
Form no. 143 of the Republic of Albania, according to the EASA model

CERTIFIKATË E ORGANIZATËS SË MIRATUAR TË TRAJNIMIT
MIRATIMI I KURSIT TË TRAJNIMIT
APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE
TRAINING COURSE APPROVAL

Bashkëlidhje për numër të certifikatës ATO:
Attachment to ATO Certificate Number:

[NUMËR/REFERENCE E CERTIFIKATËS]
[CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE]
[EMRI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT]
[NAME OF THE TRAINING ORGANISATION]

Ka marrë privilegjin për të ofruar dhe zhvilluar kurset vijuese të trajnimit Pjesa-FCL/Pjesa-BFCL/Pjesa-SFCL [E PËRSHTATUR SIPAS APLIKIMIT] dhe të përdorë FSTD-të që vijojnë:
Has obtained the privilege to provide and conduct the following Part-FCL/Part-BFCL/Part-SFCL [ADJUST AS APPLICABLE] training courses and to use the following FSTDs:

Kursi i trajnimit *Training course*	FSTD të përdorura, përfshirë germën e kodit([1]) *FSTD(s) used, including letter code ([1])*

(1)Sic tregohet në certifikatat e kualifikimit
(1) As indicated on the qualification certificate

Ky miratim i kursit të trajnimit është i vlefshëm për sa kohë që:
This training course approval is valid as long as:
a) certifikata ATO nuk është dorëzuar, zëvendësuar,kufizuar, pezulluar ose revokuar; dhe
(a) the ATO certificate has not been surrendered, superseded, limited, suspended or revoked; and
b) të gjitha operimet janë kryer në përputhje me Pjesën ORA, Pjesën FCL, Pjesën-BFCL, Pjesën-SFCL [E PËRSHTATUR SIPAS RASTIT],rregullore të tjera të zbatueshme dhe, kur është e nevojshme, me procedurat në dokumentacionin e organizatës siç kërkohet nga Pjesa ORA.
(b) all operations are conducted in compliance with Part-ORA, Part-FCL, Part-BFCL, Part-SFCL [ADJUST AS APPLICABLE], other applicable regulations, and, when relevant, with the procedures in the organisation's documentation as required by Part-ORA.
Data e lëshimit:
Date of issue:
Firma: [Autoriteti kompetent]
Signed: [Competent Authority]
Forma nr. 143 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, faqe 2
Form no. 143 of the Republic of Albania, according to the EASA model, page 2

SHTOJCA IV E ANEKSIT VI PJESA-ARA

CERTIFIKATA E KUALIFIKIMIT TË PAJISJES SË TRAJNIMIT TË FLUTURIMIT TË SIMULUAR

Parathënie

Forma i RSH-së nr. 145 sipas EASA duhet të përdoret për certifikatën e kualifikimit FSTD. Ky dokument duhet të përmbajë specifikimet e FSTD përfshirë çdo kufizim (e) dhe autorizim të veçantë (a) ose miratim (e) të përcaktuara si të përshtatshme për FSTD. Të gjitha certifikatat e kualifikimit duhet të jenë të shtypura në anglisht dhe në ndonjë gjuhë tjetër pika (a) të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

FSTD-të e konvertueshme duhet të kenë një certifikatë të veçantë kualifikimi për secilin tip avioni. Motorët e ndryshëm dhe pajisjet e vendosura në një FSTD nuk do të kërkojnë certifikata të veçanta kualifikimi. Të gjitha certifikatat e kualifikimit do të kenë një numër serial të paraprirë nga një kod në gërma, i cili do të jetë specifik për atë FSTD. Kodi i shkronjave duhet të jetë specifike për Autoritetin e Aviacionit Civil.

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

REPUBLIC OF ALBANIA

Autoriteti i Aviacionit Civil

Civil Aviation Authority

CERTIFIKATË E KUALIFIKIMIT TË PAJISJES SË TRAJNIMIT TË FLUTURIMIT TË SIMULUAR

FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICE QUALIFICATION CERTIFICATE

REFERENCË:

REFERENCE:

Në përputhje me rregulloren — Për Miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”. dhe kushtet e specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil me anë të kësaj vërteton se:

In accordance with the regulation — On the Approval of the regulation for technical requirements and administrative procedures related to the air crew of civil aviation according to the provisions of Decision of the Council of Ministers No. 1095, dated 24.12.2020 "On the approval of essential requirements in the field of civil aviation ". and the conditions specified below, the Civil Aviation Authority hereby certifies that:

FSTD [Tipi dhe Kodi]

FSTD [TYPE AND LETTER CODE]

Vendndodhja [EMRI DHE ADRESA E ORGANIZATËS]

Located at [NAME AND ADDRESS OF THE ORGANISATION]

Ka përmbushur kërkesat e kualifikimit të përshkruara në Part-OR, dhe kushtet bashkëlidhur specifikimeve të FSTD.

Has satisfied the qualification requirements prescribed in Part-OR, subject to the conditions of the attached FSTD specifications.

Kjo certifikatë kualifikimi do të mbetet e vlefshme, me kusht që FSTD dhe mbajtësi i certifikatës

së kualifikimit të mbetet në përputhje me kërkesat e Part-OR, për sa kohë nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar, kufizuar ose revokuar.
This qualification certificate shall remain valid subject to the FSTD and the holder of the qualification certificate remaining in compliance with the applicable requirements of Part-OR, unless it has been surrendered, cancelled, superseded,suspended or revoked.

Data e lëshimit:.....
Date of issue:.....
Firma:.....
Signed:.....
Forma nr. 145 e RSH, sipas modelit të EASA
Form no. 145 of the Republic of Albania, according to the EASA model

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CERTIFIKATË E KUALIFIKIMIT TË FSTD: [Referencë]
SPECIFIKIMET E FSTD

A. Tipi ose varianti i avionit:
B. Niveli i kualifikimit FSTD:
C. Dokumenti i referencës primare:
D. Sistemi vizual:
E. Sistemi i lëvizjes:
F. Përshtatje e motorëve:
G. Përshtatja e instrumenteve:
H. Përshtatja e ACAS:
I. Winshear:
J. Kapacitetet shtesë:
K. Kufizimet:
L. Informacion udhëzues për konsiderime të trajnimit, testimit dhe kontrollit

CAT I RVR m DH ft	
CAT II RVR m DH ft	
CAT III RVR m DH ft (minimumi më i ulët)	
LVTO RVR m	
Aktualizimi	
Kontrolli/ trajnimi IFR	/
Kategorizimi i tipit	
Kontrolli i aftësisë	
Afrim i autodubluar	
Udhëzuesi i autoulje/hapje	
ACAS I/II	/
Sistemi parashikues/lajmërues i windshear	/
WX-radar	/
HUD/HUGS	
HELIKAT	/
GPWS/EGPWS	
Kapaciteti ETOPS	/

GPS	
Të tjera	

Data e lëshimit.....
Firma.....
Forma nr. 145 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së - lëshimi 1-faqe 2/2

SHTOJCA V E ANEKSIT VI PART-ARA

CERTIFIKATË PËR QENDRËN AEROMJEKËSORE (AeMC)
CERTIFICATE FOR AERO-MEDICAL CENTRES (AeMCs)
Autoriteti i Aviacionit Civil
Civil Aviation Authority

CERTIFIKATË E QENDRËS AEROMJEKËSORE
AERO-MEDICAL CENTRE CERTIFICATE

REFERENCA:
REFERENCE

Në përputhje me Urdhrin e Ministrit Për Miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe në varësi të kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon
In accordance with the Order of the Minister for the Approval of the regulation for technical requirements and administrative procedures regarding the air crew of civil aviation according to the provisions of the Decision of the Council of Ministers No. 1095, dated 24.12.2020 "On the approval of essential requirements in the field of aviation civil" and subject to the conditions specified below, the Civil Aviation Authority certifies

[EMRI I ORGANIZATËS]
[NAME OF THE ORGANISATION]

[ADRESA E ORGANIZATËS]
[ADDRESS OF THE ORGANISATION]

si një qendër aeromjekësore e certifikuar sipas pjesës ORA me privilegjet dhe qëllimin e aktiviteteve të listuara, në kushtet e bashkëlidhura të aprovimit.
as a Part –ORA certified aero-medical centre with the privileges and scope of activities as listed in the attached terms of approval.

KUSHTET:
CONDITIONS:

1. Kjo certifikatë kufizohet në sa është specifikuar në seksionin e qëllimit të miratimit të manualit të miratuar të organizatës;
1. This certificate is limited to that specified in the scope of approval section of the approved organization manual;
2. Kjo certifikatë kërkon përputhje me procedurat e specifikuara në dokumentacionin e organizatës siç kërkohet në Pjesën-ORA.
2. This certificate requires compliance with the procedures specified in the organisation documentation as required by Part-ORA.
3. Kjo certifikatë do të mbetet e vlefshme, me kusht përputhjen me kërkesat e pjesës ORA,

për sa kohë nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar, ose revokuar.

3. This certificate shall remain valid subject to compliance with the requirements of Part- ORA unless it has been surrendered, superseded, suspended, or revoked.

Data e Lëshimit..... Firma.....

Date of Issue.....Signed:.....

Forma nr. 146 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

Form no. 145 of the Republic of Albania, according to the EASA mode

SHTOJCA VI NË ANEKSIN VI PJESA-ARA

SHTOJCA VII NË ANEKSIN VI Pjesa-ARA

CERTIFIKATË PËR EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR (AME-te)

CERTIFICATE FOR AERO-MEDICAL EXAMINERS (AMEs)

Autoriteti i Aviacionit Civil

Civil Aviation Authority

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AERO MJEKËSOR (AME)

AERO-MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE

NUMRI I CERTIFIKATËS/REFERENCAT:

CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE:

Sipas rregullores — Për Miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”dhe duke iu nënshtruar kushteve të mëposhtme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nëpërmjet kësaj certifikon:

According to the regulation — For the Approval of the regulation for technical requirements and administrative procedures regarding the air crew of civil aviation according to the provisions of Decision of the Council of Ministers No. 1095, dated 24.12.2020 "On the approval of essential requirements in the field of civil aviation" and subject to the following conditions, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:

[EMRI I EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR]

[NAME OF THE AERO-MEDICAL EXAMINER]

[ADRESA E EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR]

[ADDRESS OF THE AERO-MEDICAL EXAMINER]

si ekzaminues aeromjekësor

as aero-medical examiner

KUSHTET:

CONDITIONS:

1. Kjo certifikatë është e kufizuar për privilegjet e specifikuara në shtojcën për këtë certifikatë AME.

1. This certificate is limited to the privileges specified in the attachment to this AME certificate.

2. Kjo certifikatë kërkon përputhje me rregullat implementuese dhe procedurave të specifikuara në pjesën MED.

2. This certificate requires compliance with the implementing rules and procedures specified in Part- MED.

3. Kjo certifikatë duhet të jetë e vlefshme për një periudhë 3-vjeçare deri [xx/yy/zzz(**)] në pajtueshmëri me kërkesat e pjesës MED përveç nëse është dorëzuar, zëvendësuar, pezulluar ose revokuar.

3. This certificate shall remain valid for a period of 3 years until [xx/yy/zzz(**)] in subject to compliance with the requirements of Part-MED unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Data e lëshimit: xx/yy/zzzz Firma: [Autoriteti i Aviacionit Civil]

Date of issue: xx/yy/zzzz Signature: [Civil Aviation Authority]

(**)Data e mbarimit të afatit: zz/yy/zzzz

(**)Expiry date: day/month/year

Forma nr. 148 e RSH-së, sipas modelit të EASA

Form no. 148 of the Republic of Albania, according to the EASA model

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR

AERO-MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE

Shtojca në numrin e certifikatës AME:

Attachment to AME certificate number:

PRIVILEGJET DHE QËLLIMI

PRIVILEGES AND SCOPE

[Emri dhe titulli akademik i ekzaminuesit aeromjekësor] ka fituar privilegjet për të ndërmarrë ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore për lëshimin e certifikatave mjekësore të deklaruara si më poshtë dhe për të lëshuar certifikatat mjekësore për:

[Name and academic title of aero-medical examiner] has obtained the privileges to undertake aero-medical examinations and assessments for the issuance of medical certificates as stated in the table below and to issue medical certificates for:

LAPL *LAPL*	[po/data] *[yes/date]*
Klasa 2 *Class 2*	[po/data] *[yes/date]*
Klasa 1 rivalidimi/rinovimi *Class 1 revalidation/renewal*	[po /data] /[jo] *[yes/date] [no]*

Data e lëshimit: xx/yy/zzzz Firma: [Autoriteti i Aviacionit Civil]

Date of issue: xx/yy/zzzz Signature:[Civil Aviation Authority]

SHTOJCA *VIII E ANEKSIT VI (PJESA ARA)*

Miratimi i programit të trajnimit për organizatën e deklaruar të trajnimet (DTO)

Training programme approval for a declared training organisation (DTO)

Autoriteti i Aviacionit Civil

Civil Aviation Authority

Autoriteti lëshues:

Issuing authority:

Emri i DTO-së:
Name of DTO:

Numri i referencës së DTO-së:
DTO reference number:

Programet e miratuara të trajnimit: *Training programs approved:*	*Referenca e Dokumentit:* *Doc reference:*	*Shënime:* *Remarks:*
Standardizimi i ekzaminuesit— FE(S), FE(B) (**) *Examiner standartisation-FE (S), FE (B) (**)* Seminar për rifreskimin e njohurive për ekzaminues— FE(S), FE(B), (**) *Examiner* refresher course *FE (S), FE (B) (**)*		

Programet e mësipërme të trajnimit janë verifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil i lartpërmendur dhe janë në përputhje me kërkesat e Aneksit I (Pjesa-FCL) të kësaj rregulloreje, Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për Miratimin e Kërkesave Thelbësore në Fushën e Aviacionit Civil dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/1976.

The above – mentioned training programs have been verified by the above-mentioned Civil Aviation Authority and found to be in accordance with the requirements of Annex I (Part-FCL) of this regulation, Annex III (Part-BFCL) of the Regulation "Laying down detailed rules for the operation of balloons according to the Decision of the Council of Ministers No. 1095, dated 24.12.2020 "On the Approval of Essential Requirements in the Field of Civil Aviation and Annex III (Part-SFCL) of the Regulation "Laying down detailed rules for the operations of sailplanes", which transposes the European Regulation (EU) No. 2018/1976.

Data e lëshimit:

Date of issue:

Nënshkroi: [autoriteti kompetent]
Signed: [competent authority]

(**) Të përshtatet si e zbatueshme.
(**) To be adjusted as applicable.
Formulari XXX i RSH Botimi 1 — Faqja 1/1.
Form XXX of the Republic of Albania Issue 1 — Page 1/1.

ANEKSI VII

KËRKESAT E ORGANIZATËS PËR EKUIPAZH AJROR
(PJESA-ORA)
NËNPJESA GEN

KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI I

E përgjithshme
ORA.GEN.105 Autoriteti Kompetent

a) Për qëllim të kësaj pjese, autoriteti kompetent që ushtron mbikëqyrje mbi:

(1) organizatat që kërkohen detyrimisht të certifikohen duhet të jetë:

(i) Autoriteti i Aviacionit Civil për organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë;

(ii) Agjencia kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit të vendosur në ato vende që s'janë vende të BE-së.

(iii) Autoriteti i Aviacionit Civil për organizatat e vendeve të tjera për sa kohë Shqipëria nuk është vend i Bashkimit Europian.

(iv) Organizatat e vendeve të treta apo të tjera që janë certifikuar nga EASA ose vendet anëtare të BE-së mund të pranohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil pa vonesa të panevojshme.

(2) Për FSTD duhet të jetë:

(i) Kur të jetë e zbatueshme për Shqipërinë, Agjencia për FSTD:

- e vendosur jashtë territorit të BE-së;
- ose të vendosur brenda territorit të një shteti anëtar të ZPEA-së por që operohen nga organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit të vendosur në ato vende që s'janë vende të BE-së;

(ii) Autoriteti i Aviacionit Civil për FSTD e vendosur brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, dhe për FSTD të vendosura brenda RSH-së dhe operohen nga organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit të vendosur në Republikën e Shqipërisë, ose kur të jetë e zbatueshme, Agjencia, nëse kjo kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

(iii) Autoriteti i Aviacionit Civil për FSTD e vendosur jashtë territorit të Shqipërisë, ose të vendosur brenda territorit të Shqipërisë por që operohen nga organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit jashtë Shqipërisë;

(iv) FSTD që janë certifikuar nga EASA ose vende anëtare të BE-së mund të pranohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil pa vonesa të panevojshme.

b) Kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, për FSTD që vendoset jashtë ZPEA-së dhe operohet nga një organizatë e certifikuar nga Republika e Shqipërisë, Agjencia duhet të kualifikojë FSTD në koordinim me Autoritetin e Aviacionit Civil, si Autoriteti Kompetent Certifikues i organizatës që operon atë FSTD .

ORA.GEN.115 Aplikimi për certifikatën e organizatës

a) Aplikimi për certifikatën e organizatës ose një ndryshim në certifikatën ekzistuese duhet të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil , duke marrë në

konsideratë kërkesat e aplikueshme të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij.

b) Aplikantët për certifikatë fillestare duhet t'i provojnë Autoritetit të Aviacionit Civil me dokumentacionin që vërteton se si do të përputhen me kërkesat e përcaktuara në Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat impelementuese të tij. Këto dokumentime duhet të përfshijnë procedurën që përshkruan se si ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak do të menaxhohen dhe do t'i komunikohen Autoritetit të Aviacionit Civil .

ORA.GEN.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Mjetet e alternative të përputhshmërisë ndaj AMC-ve, të miratuara nga Agjencia dhe pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përdoren nga një organizatë për të përcaktuar përputhshmëri me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij.

b) Kur një organizatë dëshiron të përdorë mjete alternative përputhshmërie, ajo duhet, para implementimit të saj, që t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të përputhshmërisë. Përshkrimi duhet të përfshijë çdo revizion të manualeve ose procedurave që mund të jenë përkatëse, si edhe një vlerësim që demonstron që kërkesat e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij janë plotësuar.

Organizatat mund të implementojnë këto mjete alternative të përputhshmërisë të cilat do t'i nënshtrohen miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe pas marrjes së njoftimit siç përcaktohet në ARA.GEN.120 pika(d).

ORA.GEN.125 Termat e aprovimeve dhe të privilegjeve të një organizate

Organizata e certifikuar duhet të përputhet me qëllimin dhe privilegjet e përcaktuar në termat e aprovuara të bashkangjitura në certifikatën e organizatës.

ORA.GEN.130 Ndryshimet në organizata

a) Çdo ndryshim që ndikon në:

(1) qëllimin e certifikatës ose termat e aprovimeve të një organizate; ose

(2) çdo element i sistemit të menaxhimit të organizatave siç kërkohet në ORA.GEN.200(a)(1) dhe (a) (2), duhet të kërkojë miratimin paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil .

b) për çdo ndryshim që kërkon miratim paraprak në përputhje me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" ‖dhe rregullat implementuese të tij, organizata duhet të zbatojë dhe të marrë një lëshim të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Aplikimi duhet të dorëzohet para se çdo ndryshim i tillë të bëhet, në mënyrë për t'i mundësuar Autoritetit të Aviacionit Civil që të përcaktojë dhe amendojë në përputhje të vazhdueshme me Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" ‖dhe rregullat implementuese të tij, nëse është e nevojshme, certifikatën e organizatës dhe termat përkatëse të aprovuara të bashkëngjitura në të.

Organizata duhet t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil çdo dokumentacion përkatës.

Ndryshimi duhet të implementohet vetëm pas aprovimit final të Autoritetit të Aviacionit Civil në përputhje me ARA.GEN.330.
Organizata duhet të operojë në kushtet e përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil gjatë ndryshimeve të tilla, nëse këto aplikohen.

c)Të gjitha ndryshimet që kërkojnë miratim paraprak duhet të menaxhohen dhe t'i komunikohen Autoritetit të Aviacionit Civil si të përcaktuara në procedurën e aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me ARA.GEN.310 (c).

ORA.GEN.135 Vazhdimi i vlefshmërisë

a) Certifikata e organizatës duhet të mbetet subjekt i vlefshëm për:

(1) Organizatat që qëndrojnë në përputhje me kërkesat përkatëse të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese tëtij, duke marrë në konsiderate dispozitat që lidhen me trajtimin e gjetjeve siç specifikohet në ORA.GEN.150 ;

(2) Autoritetin e Aviacionit Civil të cilit duhet t'i mundësohet aksesi në organizatë në përputhje me ORA.GEN.140 për të përcaktuar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat përkatëse të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij; dhe

(3).Certifikatën që nuk dorëzohet ose revokohet.

b) Pas revokimit ose dorëzimit, certifikata duhet t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil pa vonesa të mundshme.

ORA.GEN.140 Aksesi

Me qëllim përcaktimin e përputhshmërisë me kërkesat përkatëse të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese të tij, organizata duhet të ketë akses në çdo mjet, avion, dokument, rekorde, të dhëna, procedura ose çdo material tjetër përkatës që i nënshtrohet aktivitetit për certifikim, nëse ajo është kontraktuar ose jo, nga:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil i përcaktuar në ORA.GEN.105 ose

b) Autoriteti që vepron nën dispozitat e ARA.GEN.300(d),ARA.GEN.300(e) ose ARO.RAMP

ORA.GEN.150 Gjetjet

Pas marrjes se njoftimit për gjetjet, organizata duhet:

a) të identifikojë shkakun e mospërputhshmërisë;

b) të përcaktojë planet për veprimet korrigjuese; dhe

c) të demonstrojë implementimin e veprimeve korrigjuese deri në një rezultat të kënaqshëm për Autoritetin e Aviacionit Civil brenda një periudhe të rënë dakord me vetë autoritetin siç përcaktohet në ARA.GEN.350 pika(d)

ORA.GEN.155 Reagim i menjëhershëm për një problem sigurie

Organizata duhet të implementojë:

a) çdo mase sigurie të mandatuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me

ARA.GEN.135 (c) dhe

b) çdo informacion përkatës të detyrueshëm të sigurisë, përfshirë direktivat e vlefshmërisë të lëshuar nga Agjencia, , e të pranuara e shpallura nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

ORA.GEN.160 Raportimi i ngjarjeve

a) Si pjesë ë sistemit të saj të menaxhimit, organizata duhet të përcaktojë dhe të mbajë një sistem të raportimit të ngjarjeve, përfshirë raportimin e detyrueshëm dhe vullnetar. Për organizatat që kanë vendin kryesor të biznesit në Shqipëri, ky sistem duhet të ketë përpuethshmëri me kërkesat e Urdhrit të 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 Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", si edhe aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara mbi bazë të këtyre Rregulloreve.

(b) Organizata duhet të raportojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil dhe, në rast të avionit të pa regjistruar në Shqipëri, tek Shteti i Regjistrimit, çdo ngjarje ose gjendje të lidhur me sigurinë që vë në rrezik ose, nëse nuk korrigjohet ose adresohet/përballohet, mund të rrezikojë një avion, pasagjerët e tij ose çdo person tjetër, dhe në veçanti çdo aksident apo incident serioz.

c) Pa cënuar paragrafin (b), organizata duhet të raportojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil, dhe tek mbajtësi i aprovimit të projektuesit të avionit , për çdo incident, keqfunksionim, difekt teknik, tejkalimin e limiteve teknike, çdo dukuri pasaktësie, informacion jo të plotë ose të paqartë, që përmbajnë të dhënat e duhura operuese, të vendosura në përputhje me Urdhrin e Ministrit "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", apo ndryshimeve të tij, që transpozon rregulloren Europiane Nr.748/2012 ose parregullsi të tjera që kanë ose mund të rrezikojnë një avion, pasagjerët e tij, apo çdo person tjetër dhe që nuk kanë çuar në ndonjë aksident ose incident serioz.

d) Pa cënuar 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 aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara mbi bazë të tij, raportet në përputhje me pikën (c) duhet:

1) të bëhen sa me shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast jo më vonë se 72 orëve pasi organizata të ketë identifikuar ngjarjen apo kushtet me të cilat ka të bëjë raportimi, me përjashtim të rasteve kur rrethana të jashtëzakonshme nuk e lejojnë këtë;

(2) të bëhen në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil , siç parashikohet në pikën ORA.GEN.105;

(3) të përmbajë të gjitha informacionet përkatëse rreth kushteve të njohura nga organizata.

(e) Për Organizatat që nuk e kanë vendin kryesor të biznesit në Shqipëri:

(1) Raportimi i detyrueshëm fillestar duhet të:

(i) ruajë në mënyrë të përshtatshme konfidencialitetin e identitetit të raportuesit dhe personit të përmendur në raport;

(ii) bëhet sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast jo më vonë se 72 orë pasi organizatës t`i jetë bërë e njohur ngjarja, me përjashtim të rasteve kur rrethana të jashtëzakonëshme nuk e lejojnë këtë;

(iii) bëhet në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga Agjencia;

(iv) përmbajë të gjitha informacionet përkatëse rreth kushteve të njohura nga organizata;

(2) kur shihet e arsyeshme, duhet të bëhet një raport i mëtejshëm që siguron detaje të veprimeve

që organizata synon të ndërmarrë në mënyrë që të pengojë ngjarje të tilla të ngjashme në të ardhmen, sapo këto veprime të identifikohen; këto raporte të mëtejshme duhet:

(i) të dërgohen tek organet përkatëse tek të cilat është raportuar fillimisht në përputhje me pikat (b) dhe (c);

(ii) të bëhen në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga Agjencia.

SEKSIONI II
Menaxhimi

ORA.GEN.200 Sistemi menaxhues

a) Organizata duhet të përcaktojë, implementojë dhe të mbajë një sistem të manaxhimit që përfshin:

1) linjat e përcaktuara qartë të përgjegjësisë dhe besueshmërisë në të gjithë organizatën, përfshirë besueshmërinë direkte të sigurisë së menaxherit të përgjithshëm;

2) përshkrimin e filozofive dhe principeve së përgjithshme të organizatës në lidhje me sigurinë, e njohur si politika e sigurisë;

3) identifikimin e rreziqeve të sigurisë në aviacion shkaktuar nga aktivitetet e organizatës, vlerësimin dhe menaxhimin e rreziqeve që i shoqërojnë, përfshirë ndërmarrjen e veprimeve për zbutjen e riskut dhe verifikimin e efektivitetit të personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre;

4) të mbajë personelin të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre;

5) dokumentimin e të gjithë proceseve kyçe të sistemit të menaxhimit, përfshirë procesin për ta bere personelin të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre dhe procedurat për të amenduar këtë dokumentacion;

6) funksionin për të monitoruar përputhshmërinë e organizatës me kërkesat përkatëse. Monitorimi i përputhshmërisë duhet të përfshijë një sistem reagimi ndaj gjetjeve të menaxherit të përgjithshëm për të siguruar implementimin efektiv të veprimeve korrigjuese sipas nevojës;

7) çdo kërkesë shtesë që përshkruhet në Vendimin e 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 Nr.2018/1139 dhe Urdhrin e Ministrit Nr. 89, datë 5.5.2022 “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë,” si edhe në aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara mbi bazë të tyre .

b) Sistemi menaxhues duhet të korrespondojë me madhësinë e organizatës dhe me natyrën dhe kompleksitetin e aktiviteteve, duke marrë në konsiderate rreziqet dhe risqet e që i shoqërojnë të pandashme nga këto aktivitet.

c) Pavarësisht pikës (a), në një organizatë që ofron trajnim vetëm për LAPL, PPL, SPL ose BPL dhe kategorizimet ose certifikatat e lidhura, menaxhimi i rrezikut të sigurisë dhe monitorimi i pajtimit të përcaktuara në pikat (a)(3) dhe (a)(6) mund të arrihen nga një shqyrtim organizacional, për t’u kryer së paku një herë në vitin kalendarik. Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftohet rreth rezultateve të këtij shqyrtimi nga organizata pa vonesa të papërshtatshme.

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

Përveç sistemit të menaxhimit të përmendur në pikën ORA.GEN.200, organizata do të krijojë, të zbatojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit të sigurisë së informacionit në përputhje me Rregulloren për zbatimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 “Për sa i

takon kërkesave për menaxhimin e risqeve te sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat e mbuluara nga Urdhri i Ministrit Nr. 167, date 04.06.2020, Urdhri Nr. 80, datë 30.06.2023, ky urdhër, Urdhri Nr. 91, datë 21.2.2019, Urdhri Nr. 193, datë 6.10.2022 dhe Urdhri i Ministrit Nr. 119, datë 29.9.2023 dhe për autoritetet kompetente të mbuluara nga këto urdhëra, transpozim i Rregulloren Zbatuese (BE) 2023/203 për të siguruar menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim për sigurinë e aviacionit.

ORA.GEN.205 Aktivitetet e kontraktuara

a) Aktivitetet e kontraktuara përfshijnë të gjitha aktivitetet në kuadër të qëllimit të aprovimit të organizatës që janë kryer nga një tjetër organizate e vetëcertifikuar për të kryer të tilla aktivitete, ose nëse jo e certifikuar, që punon nën aprovimin e organizatës kontraktuese. Organizata duhet të sigurojë që kur të kontraktojë ose të blejë ndonjë pjesë të aktivitetit, shërbimi ose produkti i kontraktuar apo i blerë të përputhet me kërkesat e aplikueshme.

b) Kur organizata e certifikuar kontrakton ndonjë pjesë të aktivitetit të saj me një organizate që nuk është e vëtëcertifikuar në përputhje me këtë pjesë për të kryer të tilla aktivitete, organizata e kontraktuar duhet të punojë nën aprovimin e organizatës kontraktuese. Organizata kontraktuese duhet të sigurojë që Autoritetit të Aviacionit Civil i është dhënë aksesi për organizatën e kontraktuar, për të përcaktuar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e aplikueshme.

ORA.GEN.210 Kërkesat e personelit

a) Organizata duhet të emërojë një menaxher të përgjithshëm, i cili të ketë autoritetin për të siguruar që të gjitha aktivitetet të financohen dhe të kryhen në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

Menaxheri i përgjithshëm do të jetë përgjegjës për krijimin dhe mbajtjen e një sistemi efektiv të menaxhimit.

b) Një person ose një grup personash duhet të emërohen nga organizata, me përgjegjësinë për të siguruar që organizata të qëndrojë në përputhje me kërkesat e aplikueshme. Këta persona do të jenë përfundimisht përgjegjës kundrejt menaxherit të përgjithshëm.

c) Organizata duhet të ketë personel të mjaftueshëm të kualifikuar për detyrat e planifikuara dhe aktivitetet për t'u kryer në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

d) Organizata duhet të mbajë rekordet për eksperiencën e duhur, kategorizimin dhe trajnimin për të treguar përputhshmërinë me paragrafin (c)

e) Organizata duhet të sigurojë që i gjithë personeli është në dijeni të rregullave dhe procedurave për ushtrimin e detyrave të tij.

ORA.GEN.215 Kërkesat e mjeteve

Organizata duhet të ketë mjetet që lejojnë performancën dhe menaxhimin e të gjitha detyrave të planifikuara dhe aktiviteteve në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

ORA.GEN.220 Ruajtja e të dhënave

a) Organizata duhet të vendose një sistem të ruajtjes së të dhënave që lejon ruajtjen e përshtatshme dhe gjurmimin e besueshëm te të gjitha aktiviteteve të zhvilluara, që mbulon në veçanti të gjitha elementet e përfshirë në ORA.GEN.200.

b) Formati i të dhënave duhet të specifikohet në procedurën e organizatës

c) Të dhënat duhet të ruhen në një mënyrë që të sigurojnë mbrojtje nga dëmtimet, ndryshimet dhe vjedhjet.

NËNPJESA ATO
ORGANIZATAT E MIRATUARA TË TRAJNIMIT

SEKSIONI 1

E përgjithshme

ORA.ATO.100 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të përmbushën nga organizatat duke siguruar trajnime për licencat e pilotëve si dhe kategorizimet dhe certifikatat që i shoqërojnë.

ORA.ATO.105 Aplikimi

a) Aplikantët për lëshimin e certifikatës së një organizate të aprovuar për trajnim (ATO) duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil :

(1) informacionin e mëposhtëm:

(i) emrin dhe adresën e organizatës së trajnimit;

(ii) datën e fillimit të planifikimit të aktivitetit;

(iii) detajet personale dhe kualifikimet e përgjegjësit të trajnimit (HT), instruktorit të fluturimit, instruktorit të trajnimit për fluturimin e simuluar, dhe instruktorit për njohuritë teorike;

(iv)emrin dhe adresën e aerodromit(eve) dhe/ose vendin e operimit në të cilën trajnimi do të zhvillohet;

(v) listën e avionëve që do të operojnë në trajnim, përfshirë grupet, klasën ose tipin, regjistrimin, pronaret dhe kategorinë e certifikatës së vlefshmërisë, nëse aplikohet;

(vi) listën e pajisjeve të trajnimit për fluturimin të simuluar (FSTD) që organizata e trajnimit synon të përdore, nëse aplikohet;

(vii) tipin e trajnimit që organizata e trajnimit dëshiron të sigurojë dhe programin e trajnimeve korresponduese; dhe

(2) manuali i operimeve dhe trajnimeve.

b) Organizatat e trajnimit për testin e fluturimit. Pavarësisht nga pikat(a)(1)(iv) dhe (v), organizatat e trajnimit që ofrojnë trajnime fluturuese të cilat duhet vetëm të sigurojnë:

(1) emrin dhe adresën e aerodromeve kryesore dhe/ose vendin e operimit në të cilën trajnimi do të zhvillohet;

(2) një liste me tipat dhe kategoritë e avionëve që do të përdoren për trajnimin e provës fluturuese.

c) në rast të një ndryshimi në certifikatë, aplikantët duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil pjesët përkatëse të informacionit dhe dokumentacionin e caktuar në pikën (a

ORA.ATO.110 Kërkesat e personelit

a) Një HT duhet të emërohet. Një HT duhet të ketë një eksperiencë të zgjeruar si instruktor në zonat përkatëse për trajnimin e siguruar nga ATO dhe duhet të zotërojë aftësi të shëndosha menaxhuese.

b) Përgjegjësitë e HT-së duhet të përfshijnë:

(1) sigurimin që trajnimi i ofruar është në përputhje me Aneksin I (Pjesa-FCL), Aneksin III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/1976, sipas rastit, dhe, në rastin e testit të trajnimit të fluturimit, që janë vendosur kërkesat përkatëse të Aneksit I (Pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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", apo ndryshimeve të tij, që transpozon rregulloren Europiane Nr.748/2012 dhe programi i trajnimit;.

(2) sigurimin e integrimit të kënaqshëm të trajnimit të fluturimit në avion ose në pajisjet e trajnimit të fluturimit të simuluar (FSTD) dhe instruksionet e njohurive teorike; dhe

(3) supervizimin e progresit individual të studentëve

c) Instruktorët e njohurive teorike duhet të kenë:

(1) formim praktik në aviacion në zonat përkatëse për trajnimin e ofruar dhe t'i jenë nënshtruar një kursi trajnimi në teknikat mësimore;

(2) eksperiencat e mëparshme në dhënien e njohurive teorike dhe një formim teorik i duhur në subjektin në të cilin do të sigurojnë instruksione të njohurive teorike.

d) Instruktorët e fluturimit dhe instruktorët e trajnimit të fluturimit të simuluar duhet të mbajnë kualifikimet e kërkuara nga Aneksi I (Pjesa-FCL), Aneksi III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave" dhe Aneksin III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" , që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976 për tipin e trajnimit që ata ofrojnë.

ORA.ATO.120 Ruajtja e të dhënave

Të dhënat e mëposhtme ruhen gjatë gjithë kursit, si edhe për një periudhë trevjeçare pas përfundimit të trajnimit.

a) Detajet e tokës, fluturimit dhe trajnimi i fluturimit të simuluar që i jepet studentëve individual;

b) Raportet progresive të detajuara dhe të rregullta nga instruktori që përfshin vlerësimet, dhe provat fluturuese progresive të rregullta dhe ekzaminimet e tokës; dhe

(c) Informacioni i licencës, kategorizimet dhe certifikatat përkatëse të studentëve, përfshirë datat e mbarimit të afateve të certifikatave mjekësore dhe kategorizimet.

ORA.ATO.125 Programi i trajnimit

a) Një program trajnimi duhet të zhvillohet për secilin tip të kursit të ofruar.

(b) Programi i trajnimit do të jetë në përputhje me kërkesat e Aneksit I (Pjesa-FCL), Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për Miratimin e Kërkesave Thelbësore në Fushën e Aviacionit

Civil dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/1976, siç është e aplikueshme, dhe, në rastin e trajnimit të testit të fluturimit, kërkesat përkatëse të Aneksit I (Pjesa 21) të Urdhrit të Ministrit "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", apo ndryshimeve të tij, që transpozon rregulloren Europiane Nr.748/2012.

ORA.ATO.130 Manuali i trajnimit dhe manuali i operimeve

a) ATO duhet të përcaktojë dhe të ketë një manual trajnimi dhe manual operimesh që të përmbajë informacione dhe instruksione të cilat i mundësojnë personelit që të kryejë detyrat dhe t'i japë udhëzime studentëve se si të përmbushin kërkesat e kursit;

b) ATO duhet ta vere në dispozicion të stafit dhe, kur të jetë e përshtatshme, edhe të studentëve informacionin që përfshihet në manualin e trajnimit, manualin e operimeve dhe dokumentacionin e aprovuar të ATO-s;

c) Në rastin e ATO-ve që ofrojnë trajnime për testimin e fluturimit, manuali i operimeve duhet të përputhet me kërkesat për manualin e operimeve të testimit të fluturimit, siç përcaktohet në Pjesën 21;

d) Manuali i operimeve duhet të përcaktojë skemën e kufizimeve për kohën e fluturimit për instruktorët e fluturimit, përfshirë maksimumin e orëve të fluturimit, orarin maksimal fluturues në detyrë dhe minimumin e kohës së pushimit ndërmjet detyrave instruksionale në përputhje me pjesën-ORO.

ORA.ATO.135 Trajnimi i avionëve dhe FSTD-së

(a) ATO do të përdorin një flotë të përshtatshme të avionëve trajnues ose FSTD të pajisur në mënyrë të përshtatshme sipas nevojave të kurseve të trajnimit të ofruara. Flota e avionëve do të përbëhet nga avionë që përputhen me të gjitha kërkesat e përcaktuara në Vendimin e 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 Nr.2018/1139. Avionët që bien nën pikat (a), (b), (c) ose (d) të Aneksit I të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", mund të përdoren për trajnime nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

(1) gjatë një procesi vlerësimi, autoriteti kompetent ka konfirmuar një nivel sigurie të krahasueshëm me atë të përcaktuar nga të gjitha kërkesat thelbësore të përcaktuara në Aneksin II të 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 Nr.2018/1139;

(2) autoriteti kompetent ka autorizuar përdorimin e avionëve për trajnim në ATO.

b) ATO duhet vetëm të sigurojë trajnimin në FSTD kur demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil :

(1) Mjaftueshmërinë ndërmjet specifikimeve FSTD dhe programit të trajnimit përkatës;

(2) FSTD-në e përdorur që përputhet me kërkesat përkatëse të Part-FCL;

(3) në rastin e simulatorëve të plotë fluturues (FFSs), që FFS e duhur përfaqëson tipin përkatës të avionit;
(4) Se ka vënë në vend një sistem të duhur të monitorimeve të ndryshimeve në FSTD dhe të sigurojë që këto ndryshime nuk ndikojnë në programin e përshtatshëm të një trajnimi.
c) nëse avioni i përdorur për testin e aftësisë është i një tipi të ndryshëm FFS e përdorur për trajnimin fluturues vizual, maksimumi i kreditit duhet të kufizohet në alokimin e fluturimit dhe procedurave të lundrimit trajnues II (FNTP II) për aeroplanë dhe FNTP II/III për helikopterët në programin e trajnimit të fluturimit.
d) Organizatat trajnuese për provat e fluturimit. Avioni i përdorur për trajnimet e provave të fluturimit duhet të jetë i pajisur siç duhet me instrumentet e provave fluturuese, në përputhje me qëllimin e trajnimit.

ORA.ATO.140 Aerodromet dhe vendet e operimit

Kur sigurohet trajnimi fluturues në avion, ATO duhet të përdorë aerodromet ose vendet e operimit që kanë pajisjet e duhura dhe karakteristikat për të lejuar trajnimin e manovrave përkatëse, duke marrë në konsiderate trajnimin e ofruar, kategorinë dhe tipin e avionit të përdorur.

ORA.ATO.145 Para kushtet për trajnimin

a) ATO duhet të sigurojë që, studentët plotësojnë të gjitha kërkesat për trajnim të vendosura në pjesën mjekësore, pjesën FCL (licencën e ekuipazhit fluturues), dhe, nëse është e aplikueshme, siç përcaktohet në pjesën e detyrueshme të të dhënave të plota operuese, të vendosura në përputhje me, datë 29.8.2019 "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 Europiane Nr.748/2012.

b) në rastin e ATO-s, kur bëhet trajnimi për fluturim test, studentët, duhet të plotësojnë të gjitha kushtet për trajnim, të vendosura në përputhje me Urdhrin e Ministrit "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 Europiane Nr.748/2012.

ORA.ATO.150 Trajnimi në vende të tjera

Kur ATO është aprovuar për të ofruar trajnimin për kategorizimin instrumental(IR) në vende të tjera:

a) programi i trajnimit do të përfshijë përshtatjen ndaj klimës fluturuese në Republikën e Shqipërisë para se të merret testi i aftësisë IR.

b) testi i aftësisë IR duhet të ndërmerret në Republikën e Shqipërisë.

SEKSIONI II

Kërkesa shtesë për trajnimin e ofruar ATO për CPL,MPL, ATPL dhe kategorizimin përkatës dhe certifikatat

ORA.ATO.210 Kërkesat e personelit

a) *Përgjegjësi i trajnimit (*HT). Përveç rastit të trajnimit të ofruar nga ATO për test fluturimi, HT i nominuar duhet të ketë eksperiencë të zgjeruar në trajnim si instruktor për licencat e pilotëve profesional dhe kategorizimeve ose certifikatave përkatëse.

b) *Përgjegjësi i instruktorëve të fluturimit (*CFI). Trajnimi i ofruar nga ATO për testin e fluturimit duhet të nominojë një CFI i cili do të jetë përgjegjës për supervizimin e fluturimit dhe për instruktorët e trajnimit për fluturimin e simuluar dhe për standardizimin e të gjitha instruksioneve të fluturimit dhe instruksioneve të simuluara të fluturimit.CFI duhet të mbajë licencën më të lartë profesionale të pilotit dhe kategorizimin përkatës të lidhur me kurset e kryera të trajnimeve të fluturimit dhe të ketë certifikatën e instruktorit me privilegjet për të instruktuar të paktën një nga kurset e trajnimeve të kryera.

c) *Përgjegjësi i instruktorëve të njohurive teorike (CTKI)*. Trajnimi i ofruar nga ATO për instruksionet e njohurive teorike duhet të nominojë një CTKI i cili do të jetë përgjegjës për supervizimin e të gjithë instruktorëve të njohurive teorike dhe për standardizimin e të gjitha instruksioneve të njohurive teorike. CTKI duhet të ketë eksperiencë të zgjeruar si instruktor i njohurive teorike në zonat përkatëse për trajnimin e kryer nga ATO.

ORA.ATO.225 Programi i trajnimit

a) Programi i trajnimit duhet të përfshijë një ndarje të instruksioneve flutуruese dhe njohurive teorike, të paraqitura në një plan javor ose të ndarë në faza, një listë të ushtrimeve standarde dhe një përmbledhje të planeve mësimore.

b) Përmbajtja dhe rendi i programit të trajnimit duhet të specifikohen në manualin e trajnimit.

ORA.ATO.230 Manuali i trajnimit dhe manuali i operimeve

a) Manuali i trajnimit duhet të theksojë standardet, objektivat, synimet e trajnimit për secilën fazë të trajnimit që studentëve i kërkohet të përmbushin dhe duhet të adresojnë lëndët e mëposhtme:

- planin e trajnimit;
- udhëzime dhe ushtrimet e ajrit;
- trajnimin fluturues në një FSTD, nëse aplikohet;
- instruksionet e njohurive teorike.

b) Manuali i operimeve duhet të sigurojë informacionin përkatës për grupe të veçanta të personelit, si instruktorët e fluturimit, instruktorët e trajnimit të fluturimit të simuluar, instruktorët e njohurive teorike, personeli i operimeve dhe mirëmbajtjes dhe duhet të përfshijë informacione të përgjithshme teknike, informacioni për rrugën dhe të stafit të trajnimit.

SEKSIONI III

Kërkesa shtesë për tipa specifikë të ofruar ATO-ve të trajnimit

Kapitulli 1
Kursi i mësimit në distancë

ORA.ATO.300 E përgjithshme

ATO mund të aprovohet për të kryer programet e kursit modular duke përdorur të mësuarit në distance në rastet e mëposhtme:

a) kurset modulare për instruksione të njohurive teorike;

b) kurset për njohuritë teorike shtesë për kategorizimin sipas tipit ose klasës;

c) kurset për instruksionet e aprovuara të para hyrjes së njohurive teorike për kategorizimin e parë të tipit për helikopterët me shumë motorë.

ORA.ATO.305 Mësimi në klasë

a) një element i instruksioneve në klasë duhet të përfshihet në të gjitha lëndët e kurseve modulare të mësimit në distancë.

b) sasia e kohës se shpenzuar në instruksionet aktuale në klase nuk duhet të jetë më pak se 10 % të totalit të kohëzgjatjes se kursit.

c) për këtë efekt, akomodimi i klasës duhet të jetë i vlefshëm ose në vendin kryesor të biznesit të ATO-ve ose diku tjetër në një objekt të përshtatshëm.

ORA.ATO.310 Instruktorët

Të gjithë instruktorët duhet të jenë në familjarizim të plotë me kërkesat e programit të kursit të mësuarit në distancë.

Kapitulli 2
Trajnim me zero kohë fluturimi

ORA.ATO.330 E përgjithshme

a) Aprovimi për trajnimin me zero kohë fluturimi (ZFTT), siç specifikohet në Part-FCL, duhet të jepet vetëm në ATO që gjithashtu kanë privilegjet për të kryer operime për transportin ajror tregtar ose ATO-t që kanë marrëveshje specifike me operimet për transportin ajror tregtar.

b) Aprovimi për ZFTT duhet të jepet vetëm nëse operatori ka të paktën 90 ditë eksperiencë operimi në tipin e aeroplanit

c) në rastin e ZFTT e kryer nga ATO e cila ka një marrëveshje specifike me operatorin, 90 ditët e kërkesave të eksperiencës operacionale nuk do të aplikohen nëse instruktori i kategorizimit të tipit (TRI(A) i përfshirë në ngritjet dhe uljet shtesë, siç kërkohet në Pjesën ORO ka eksperiencë operacionale në tipin e aeroplanit.

ORA.ATO.335 Simulatori i plotë fluturues

a) FFS e aprovuar për ZFTT duhet të jetë i dobishëm në përputhje me kriteret e sistemit menaxhues të ATO-ve;

b) Sistemi lëvizës dhe vizual i FFS duhet të jetë në shërbim të plotë, në përputhje me certifikatën e specifikimit të FSTD siç parashikohet në ORA.FSTD.205.

Kapitulli 3
Kurset për licencën e pilotit me shumë pilot (MPL)

ORA.ATO.350 E përgjithshme

Privilegjet për të kryer kurse të integruara trajnimi MPL dhe kurse për instruktorët MPL duhet t'i jepen ATO-s nëse ai ka gjithashtu privilegjet për të kryer operime të transportit tregtar ajror ose një marrëveshje specifike me një operator të transportit tregtar ajror.

Kapitulli 4
Trajnimi i provës fluturuese

ORA.ATO.355 Organizatat e trajnimit të testeve të fluturimit

a) ATO që është aprovuar për të kryer trajnime të testit të fluturimit për lëshimin e kategorisë së 1-rë ose të 2-të të kategorizimit për testin e fluturimit në përputhje me Part-FCL mund të ketë privilegjet e tij të zgjeruara për të kryer trajnime për kategori të tjera të testeve të fluturimit dhe kategori të tjera për teste të fluturimit për personelin, duke siguruar që:

(1) kërkesat përkatëse të pjesës-21 janë përmbushur; dhe

(2) që ekziston një marrëveshje specifike ndërmjet ATO-s dhe organizatave të pjesës 21 që punëson ose synon që të punësojë një personel të tillë.

b) të dhënat trajnuese duhet të përfshijnë raportet e shkruara nga studentët, siç kërkohen në programin e trajnimit, përfshirë, aty ku aplikohet, procesimin e të dhënave dhe analizën e parametrave të regjistruara lidhur me tipin e provës së fluturimit.

NËNPJESA FSTD
KËRKESAT PËR ORGANIZATAT QË OPEROJNË ME PAJISJET TRAJNUESE TË FLUTURIMEVE TË SIMULUARA (FSTD) DHE KUALIFIKIMET E FSTD-ve

SEKSIONI I
Kërkesat për organizatat që operojnë FSTD-të

ORA.FSTD.100 E përgjithshme

a) Aplikanti për certifikatën e kualifikimit për një FSTD duhet t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil që ka përcaktuar një sistem menaxhues në përputhje me ORA.GEN seksioni II. Ky demonstrim duhet të sigurojë që aplikanti ka direkt ose nëpërmjet kontakteve, aftësinë për të mbajtur performancën, funksionet, ose karakteristikat e tjera të specifikuara në nivelin kualifikues të FSTD dhe të kontrollojë instalimin e FSTD.

b) nëse aplikanti është mbajtësi i certifikatës së kualifikuar e lëshuar në përputhje me këtë pjesë, specifikimet si FSTD duhet të detajojnë:

(1) termat e certifikatës ATO;

(2) rastin e mbajtësit AOC në manualin e trajnimit.

ORA.FSTD.105 Mbajtja e kualifikimit FSTD

a) në mënyrë që të mbajë kualifikimin si FSTD, mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të drejtojë setin e plotë të testeve që përmbahen në mastër udhëzuesin e kualifikimit të testit (MQTG), funksionet dhe testet subjektive në mënyrë progresive gjatë një periudhe 12-mujore.

b) Rezultati duhet të datohet, shënohet si i analizuar dhe i vlerësuar dhe të ruhet në përputhje me ORA.FSTD.240, në mënyrë që të demonstrohet se standardet FSTD janë ruajtur.

c) Duhet të vendoset një sistemi i konfigurimit të kontrollit për të siguruar vazhdimësinë e integritetit të hardware dhe software të FSTD së kualifikuar.

ORA.FSTD.110 Modifikimet

a) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimeve FSTD duhet të përcaktojë dhe të mbajë një sistem për të identifikuar, vlerësuar dhe përfshirë çdo modifikim të rëndësishëm të FSTD që operon, në veçanti:

(1) modifikimet e avionit që janë esenciale për trajnimin, testimin dhe kontrollet, e zbatuara ose jo nga direktivat e vlefshmërisë ajrore;

(2) çdo modifikim të FSTD-së, përfshirë sistemet vizuale dhe të lëvizjes, kur janë esenciale për trajnimin, testimin dhe kontrollin, si në rastin e revizionimit të të dhënave.

b) Modifikimet hardware dhe software të FSTD që ndikojnë në trajtimin, performancën dhe operimin e sistemeve ose ndonjë modifikim madhor të sistemit të lëvizjes dhe atij vizual duhet të vlerësohen për të përcaktuar impaktin e kritereve origjinale të kualifikimeve. Organizata duhet të përgatisë amendamente për teste validimi. Organizata duhet të testojë FSTD për kriterin e ri.

c) Organizata duhet të informojë me përpara Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshimi madhor për të përcaktuar nëse testi i kryer është i kënaqshëm. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë nëse një vlerësim special i FSTD është i nevojshëm përpara kthimit të tij në modifikimin e trajnimit pasues.

ORA.FSTD.115 Instalimet

a) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit të FSTD duhet të sigurojë që:

(1) FSTD është vendosur në një mjedis të përshtatshëm që suporton operime të sigurta dhe të besueshme.

(2) Personeli i mirëmbajtjes dhe pjesëtarët janë të informuar dhe të vetëdijshëm mbi pajisjet dhe procedurat e sigurisë në FSTD në rast emergjence;

(3) FSTD dhe instalimet do të përputhen me rregulloret lokale për shëndetin dhe sigurinë.

(b) Karakteristikat e sigurisë FSTD, të tilla si ndalesat emergjente dhe ndriçimi emergjent, duhet të kontrollohen të paktën çdo vit dhe duhet të jenë të regjistruara.

ORA.FSTD.120 Pajisjet shtesë

Kur pajisjet shtesë i janë shtuar FSTD, edhe pse jo të kërkuara për kualifikim, duhet të vlerësohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të siguruar që nuk ndikojnë negativisht në cilësinë e trajnimit.

SEKSIONI II
Kërkesat për kualifikimin e FSTD

ORA.FSTD.200 Aplikimi për kualifikimin e FSTD

a) Aplikimi për certifikatën e kualifikimit FSTD duhet të bëhet në një forme dhe mënyrë të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ky i fundit është autoriteti kompetent :

(1) në rastin e pajisjeve bazë të trajnimit të instrumenteve (BITD) nga prodhuesi i BITD;

(2) në të gjitha rastet e tjera, nga organizatat që kanë qëllim të operojnë FSTD;

b) Aplikantët për një kualifikim fillestar duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil dokumentacionin duke demonstruar se si do të përputhen me kërkesat e përcaktuara në këtë rregullore. Të tilla dokumente duhet të përfshijnë procedurën e përcaktuar për sigurimin e përputhshmërisë me ORA.GEN.130 dhe ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Specifikimet e certifikimit për FSTD

a) Agjencia lëshon, në përputhje me Rregulloren e BE 2018/1139, transpozuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", specifikimet e certifikimit si standarde të cilat tregojnë përputhshmërinë e FSTD-së me kërkesat thelbësore të Aneksit III të rregullores evropiane të cituar. Autoriteti i Aviacionit Civil pranon CS e nxjerra nga Agjencia dhe i publikon ato.

b) të tilla specifikime të certifikimit duhet të jenë mjaftueshmërisht të detajuara dhe specifike për t'i treguar aplikantit kushtet nën të cilat do të lëshohen kualifikimet.

ORA.FSTD.210 Kriteret bazë të kualifikimit

a) Kriteret bazë të Kualifikimit për lëshimin e certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të konsistojnë në:

(1) specifikimet e certifikimit të aplikueshme të përcaktuar nga Agjencia dhe të pranuara nga AAC që janë efikase në datën e aplikimit për kualifikimet fillestare;

(2) të dhënat e vlefshmërisë së avionit, të përcaktuara nga pjesa e detyrueshme e të dhënave të plota operuese sipas aprovimit në bazë të Urdhrit të Ministrit "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", apo ndryshimeve të tij, që transpozon rregulloren Europiane Nr. 748/2012, n.q.s. është e aplikueshme.

(3) çdo kusht i veçantë i përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, nëse specifikimi i certifikimit përkatës nuk përmban standardet e duhura për FSTD, pasi FSTD ka karakteristika të ndryshme nga ato në të cilat janë bazuar specifikimet e certifikimit.

(b) Kriteret bazë të kualifikimit do të jenë të aplikueshme për trajnimet periodike të ardhshme të FSTD, përveç rasteve kur është rikategorizuar.

ORA.FSTD.225 Kohëzgjatja dhe vazhdimi i vlefshmërisë

a) Kualifikimet e simulatorit të plotë të fluturimit (FFS), pajisjes trajnuese të fluturimit (FTD) ose trajnuesit t procedurave të lundrimit dhe fluturimit (FNPT) duhet të qëndrojnë të vlefshme si subjekt i:

(1) FSTD dhe organizatave operuese që qëndrojnë në përputhje me kërkesat e aplikueshme;

(2) Autoritetit të Aviacionit Civil i cili ka akses të plotë në organizate siç është e përcaktuar në ORA.GEN.140 për të përcaktuar përputhshmëritë e vazhdueshme me kërkesat përkatëse të 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 Nr.2018/1139dhe rregullave implementuese të tij.

(3) Certifikatës së kualifikimit e cila nuk është pezulluar ose revokuar.

b) Periudha 12 mujore e përcaktuar në ARA.FSTD.120 pika(b) paragrafi (1) mund të zgjerohet në një maksimum prej 36 muajsh, në rrethanat e mëposhtme:

(1) FSTD ka qene subjekt i një vlerësimi fillestar dhe të paktën i një vlerësimi përsëritës i cili është vendosur në përputhje me kualifikimin bazë.

(2) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD ka një rekord të kënaqshëm të vlerësimit të suksesshëm rregullator të FSTD gjatë 36 muajve të mëparshëm.

(3) Autoriteti i Aviacionit Civil kryen një audit formal të sistemit të monitorimit të organizatës, për të parë pajtueshmërinë e përcaktuar në ORA.GEN.200 pika(a) paragrafi (6), çdo 12 muaj.

(4) një person i emëruar i organizatës me eksperiencën e duhur rishikon përsëritjen e rregullt të udhëzuesit të kualifikimit të testit (QTG) dhe kryen funksionet përkatëse dhe testet subjektive çdo 12 muaj dhe i dërgon një raport të rezultateve Autoritetit të Aviacionit Civil.

c) Kualifikimi BITD duhet të qëndrojë si subjekt i vlefshëm përkundrejt vlerësimit të rregullt për përputhshmërinë me kualifikimet bazë të aplikueshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me ARA.DSTD.120.

d) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e kualifikimit FSTD duhet t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

ORA.FSTD.230 Ndryshimet në FSTD e kualifikuar

a) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshim të propozuar të FSTD të tilla si:

(1) Modifikime madhore;

(2) Zhvendosje të FSTD

(3) çdo deaktivizim të FSTD-së.

b) në rastin e përmirësimit të nivelit të kualifikimit FSTD, organizata duhet të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për një vlerësim të përmirësimit. Organizata do të drejtojë të gjitha testet e validimit për nivelin e kualifikimit të kërkuar. Rezultatet nga vlerësimet e mëparshme nuk duhet që të përdoren për të validuar performancën FSTD për përmirësimin aktual.

c) Kur FSTD është lëvizur në një tjetër vendndodhje, organizata duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil para aktivitetit të planifikuar së bashku me një program të aktiviteteve që lidhen me të

Para kthimit të FSTD në shërbim tek një vendndodhjeje e re, organizata duhet të kryejë të paktën një të tretën e testit të validimit, funksionet dhe testet subjektive për të siguruar që performanca e FSTD përmbush standardet e kualifikimit fillestar. Një kopje të dokumenteve të testit duhet të mbahen së bashku me të dhënat e FSTD për rishikim nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil .

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kryejë një vlerësim të FSTD pas zhvendosjes. Vlerësimi duhet të bëhet në përputhje me kualifikimin origjinal bazë të FSTD.

d) Nëse një organizate ka në plan për të hequr një FSTD nga statusi aktiv për periudha të zgjatura, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të njoftohet dhe duhet të përcaktohen kontrollet e përshtatshme gjatë periudhës që FSTD është joaktive.

Organizata duhet të bjerë dakord me Autoritetin e Aviacionit Civil për një plan deaktivizimi, ruajtjeje dhe riaktivizimi për të siguruar që FSTD mund të rikthehet në status aktiv në nivelin e kualifikimit origjinal.

ORA.FSTD.235 Transferimi i kualifikimeve FSTD

a) Kur ka një ndryshim të organizatës që operon një FSTD, organizata e re duhet të informojë paraprakisht Autoritetin e Aviacionit Civil në mënyrë që të bihet dakord për një plan transferimi të FSTD.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kryejë një vlerësim në përputhje me kualifikimin origjinal bazë të FSTD.

c) Kur FSTD nuk përputhet me kualifikimin bazë fillestar, organizata duhet të aplikojë për një certifikatë të re kualifikimi FSTD.

ORA.FSTD.240 Ruajtja e të dhënave

Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të ruajë të dhëna të:

a) të gjitha dokumenteve, që përshkruajnë edhe provojnë kualifikimin bazë fillestar dhe nivelin e FSTD për kohëzgjatjen e jetëgjatësisë FSTD;

b) çdo dokument përsëritës, dhe raporte lidhur me secilën FSTD dhe me aktivitetet e monitorimit të pajtueshmërisë për një periudhë të paktën 5 vjet.

NËNPJESA AeMC
QENDRAT AEROMJEKËSORE

SEKSIONI I

E përgjithshme

ORA.AeMC.105 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat shtesë që duhen përmbushur nga një organizate për t'u kualifikuar për lëshimin ose vazhdueshmërinë e aprovimit të qendrës aeromjekësore (AeMC), për të lëshuar certifikata mjekësore, përfshirë certifikatat mjekësore fillestare të klasit të parë.

ORA.AeMC.115 Aplikimi

Aplikantët për një certifikatë AeMC duhet:

a) të përputhen me MED.D.005;dhe

b) Përveç dokumentacionit për aprovimin e organizatës së kërkuar në ORA.GEN.115, siguron detaje të bashkëlidhjeve klinikale ose ndërlidhjeve me spitale të caktuara ose institute mjekësore për qëllimin e ekzaminimeve te një specialisti mjekësor.

ORA.AeMC.135 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

Certifikata për AeMC duhet të lëshohet për një periudhe të pakufizuar Duhet të mbetet e vlefshme me kusht që mbajtësi ekzaminuesi aero mjekësor i organizatës:

a) të jetë në përputhje me MED.D.030; dhe

b) duke siguruar eksperiencën e tyre të vazhdueshme nga kryerja e një numri të mjaftueshëm të ekzaminimeve mjekësore të klasit të 1-rë çdo vit.

SEKSIONI II
Menaxhimi

ORA.AeMC.200 Sistemi menaxhues

AeMC duhet të përcaktojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi që të përfshijë pjesët e adresuara në ORA.GEN.200 dhe krahas saj, proceset:

a) për certifikimin mjekësor në përputhje me pjesën-MED.

b) për sigurimin e konfincialitetit gjatë gjithë kohës.

ORA.AeMC.210 Kërkesat e personelit

a) AeMC duhet:

(1) të ketë një ekzaminues aeromjekësor (AME) të emëruar si përgjegjës i AeMC me privilegjet për lëshimin e certifikatave mjekësore të klasit të 1-rë dhe eksperiencë të mjaftueshme në mjekësinë e aviacionit për të ushtruar detyrat e saj/të tij;

(2) të ketë një numër të duhur të stafit të kualifikuar plotësisht si AME dhe staf tjetër teknik dhe ekspert;

b) Drejtuesi i AeMC duhet të jetë përgjegjës për koordinimin e vlerësimit të rezultateve të ekzaminimeve dhe raporteve të firmosura, certifikatave dhe certifikatave mjekësore të klasit të 1-rë.

ORA.AeMC.215 Kërkesat për pajisjet

AeMC duhet të pajiset me pajisjet e duhura mjeko-teknike për të kryer ekzaminimet aeromjekësore të nevojshme për ushtrimin e privilegjeve të përfshira në qëllimin e aprovimit.

ORA.AeMC.220 Ruajtja e të dhënave

Krahas të dhënave të kërkuara në ORA.GEN.220 AeMC duhet:

a) të mbajë të dhënat e detajuara të ekzaminimeve mjekësore dhe vlerësimeve të kryera për lëshimin, rivalidimin ose rinovimin e certifikatës mjekësore dhe rezultatet e tyre, për një periudhë minimumi 10 vjet pas datës së ekzaminimit të fundit.

b) të mbajë të gjitha të dhënat mjekësore në mënyrë që të sigurojë që konfidencialiteti është respektuar gjatë gjithë kohës.

ANEKSI VIII
KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E DEKLARUARA PËR TRAJNIMET (DTO) [PJESA-DTO]

DTO.GEN.100 Të përgjithshme

Në përputhje me nënparagrafin e dytë të nenit 10a(1), ky aneks (pjesa DTO) përcakton kërkesat e zbatueshme për organizatat e trajnimit të pilotëve që ofrojnë trajnimin e përmendur në pikën DTO.GEN.110, në bazë të një deklarate të bërë në përputhje me pikën DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Autoriteti kompetent
Për qëllimet e këtij aneksi (pjesa DTO), autoriteti kompetent në lidhje me një DTM është Autoriteti i Aviacionit Civil kur RSH është territori në të cilin DTO ka selinë e saj kryesore të biznesit.

DTO.GEN.110 Fusha e trajnimit

a) Një DTO ka të drejtën për të ofruar trajnimin e mëposhtëm, me kusht që DTO të ketë dorëzuar një deklaratë në përputhje me pikën DTO.GEN.115:

1) për aeroplanët:

a) instruksionet e njohurive teorike për LAPL(A) dhe PPL(A);

b) instruksionet e fluturimit për LAPL(A) dhe PPL(A);

c) trajnime për të kaluar në kategorizimin e klasës për SEP (tokë), SEP (det) dhe TMG;

d) trajnime për të kaluar në kategorizime shtesë: për fluturime natën, fluturime aerobatike, fluturime malore, fluturime me avionë lundrues dhe më tërheqës banderolash;

2) për helikopterë:

a) Instruksionet e njohurive teorike për LAPL(H) dhe PPL(H);

b) Instruksionet e fluturimeve për LAPL(H), PPL(H);

c) Kategorizime për tipin e helikopterëve me një motor për të cilin konfigurimi maksimal i certifikuar i ndenjëseve nuk është më shumë se pesë;

d) trajnime për të kaluar në kategorizimin e fluturimeve natën;

3) për planerat, në përputhje me kërkesat e Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976:

(a) instruksione për njohuri teorike për SPL;

(b) instruksionet e fluturimit për SPL;

(c) trajnim kundrejt zgjerimit të privilegjeve për planera ose TMG në përputhje me pikën SFCL.150;

(d) trajnim kundrejt metodave shtesë të nisjes, në përputhje me pikën SFCL.155;

(e) trajnim kundrejt kategorizimeve dhe privilegjeve shtesë: privilegjet bazike aerobatike dhe të avancuara aerobatike, kategorizimi i planerave dhe rimorkimi i banderolave, kategorizimi i natës TMG dhe privilegjet fluturuese të planerave në re;

(f) trajnim kundrejt certifikatës së instruktorit të fluturimit për planera (FI (S);

(g) Kursi i rifreskimit të FI (S);

(4) për balona, në përputhje me kërkesat e Shtojcës III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave ", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976:

(a) instruksione për njohuri teorike për BPL;

(b) instruksionet e fluturimit për BPL;

(c) trajnim kundrejt klasës ose shtrirjes së grupit, në përputhje me pikën BFCL.150;

(d) trajnim kundrejt kategorizimeve shtesë: fluturim me balonë me ajër të nxehtë, natën dhe kategorizimin e operimit tregtar;

(g) trajnim për certifikatën e instruktorit të fluturimit për balona (FI (B);

(h) kursi i rifreskimit i FI (B).

(b) Një DTO ka të drejtë të ofrojë gjithashtu kurse për ekzaminues të përmendura në pikat BFCL.430 dhe BFCL.460 (b) (1) të Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 për FE (B), si dhe në pikat SFCL.430 dhe SFCL.460 (b) (1) të Aneksit III (Pjesa-

SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/1976 për FE (S), me kusht që DTO ka paraqitur një deklaratë në përputhje me pikën DTO.GEN.115 dhe Autoriteti i Aviacionit Civil ka miratuar programin e trajnimit në përputhje me pikën DTO.GEN.230 (c).

DTO.GEN.115 Deklarata

a) Para se të ofrohet ndonjë prej trajnimeve të specifikuara në pikën DTO.GEN.110, organizata që ka për qëllim të ofrojë këto trajnime dorëzon deklaratën tek Autoriteti i Aviacionit Civil. Deklarata duhet të përmbajë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1) Emrin e DTO;

2) Të dhënat e kontaktit të selisë kryesore të biznesit të DTO-së, dhe sipas rastit, të dhënat e kontaktit të aerodromeve dhe vendeve të operimit të DTO-së;

3) Emri dhe të dhënat e kontaktit për personat e mëposhtëm:

(i) Përfaqësuesi i DTO-së;

(ii) Përgjegjësi për trajnimet i DTO-së; dhe

(iii) Të gjithë zëvendës përgjegjësit e trajnimit, nëse kërkohet nga pika DTO.GEN.250(b)(1);

4) Llojet e trajnimeve, të specifikuara në pikën DTO.GEN.110, të ofruara në çdo aerodrom dhe/ose në vendet e operimit.

5) Një listë me të gjithë avionët dhe FSTD-të që përdoren gjatë trajnimit, nëse zbatohet;

6) Data e planifikuar për fillimin e trajnimit;

7) një dokument që konfirmon se DTO ka zhvilluar politika sigurie dhe i zbaton ato politika gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklarata, në përputhje me pikën DTO.GEN.210 (a) (1) (ii);

(8) një deklaratë që konfirmon se DTO është në përputhje dhe do të vazhdojë gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklarata, që të përmbushë kërkesat thelbësore të përcaktuara në Aneksin IV të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", me kërkesat e Aneksit I (Pjesa-FCL) dhe Aneksin VIII (Pjesa-DTO) të kësaj rregulloreje dhe me kërkesat e Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave" sipas, që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Aneksit III (Pjesë-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976.

b) Deklarata, dhe çdo ndryshim pasues i saj, bëhet duke përdorur formularin, i cili gjendet në shtojcën 1.

c) Një DTO, së bashku me deklaratën, i dorëzon Autoritetit të Aviacionit Civil programin ose programet e trajnimit, të cilat ai përdor ose synon të përdorë për të ofruar trajnimin, si dhe kërkesën e tij për miratimin e programit të trajnimit ose programeve kur kërkohet ky miratim në përputhje me pikën DTO.GEN.230 (c).

d) Me përjashtim të pikës (c), një organizatë që mban një miratim të lëshuar në përputhje me nënpjesën ATO të Aneksit VII (Pjesa-ORA), së bashku me deklaratën, mund të dorëzojnë vetëm referencën në manualin e miratuar të trajnimit ose manualet e miratuara të trajnimit.

DTO.GEN.116 Njoftimet e ndryshimeve dhe ndërprerja e aktiviteteve të trajnimit

Një DTO do të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil pa vonesa të panevojshme për sa më poshtë:

a) çdo ndryshim në informacionin e përfshirë në deklaratën e specifikuar në pikën DTO.GEN.115 (a) dhe programin ose programet e trajnimit, manualin ose manualet e miratuara të trajnimit të përmendura në pikat DTO.GEN.115 (c) dhe (d) respektivisht;

b) ndërprerjen e disa prej aktiviteteve të mbuluara nga deklarata

DTO.GEN.135 Ndërprerja e së drejtës për të ofruar trajnime

Një DTO nuk ka më të drejtë të ofrojë disa ose të gjitha trajnimet e specifikuara në deklaratën e tij në bazë të asaj deklarate, kur ndodh një nga të mëposhtmet:

a) DTO ka njoftuar Autoritetin e Aviacionit Civil për ndërprerjen e disa ose të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklarata në përputhje me pikën DTO.GEN.116 (b);

b) DTO nuk e ka ofruar trajnimin për më shumë se 36 muaj rresht.

DTO.GEN.140 Aksesi

Me qëllim që të përcaktohet se një DTO vepron në përputhje me deklaratën e dhënë, DTO jep akses në çdo kohë dhe në çdo objekt, avion, dokument, regjistër, të dhëna, procedura ose çdo material tjetër lidhur me aktivitetet e tyre të trajnimit të përfshira në këtë deklaratë, për çdo person të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

DTO.GEN.150 Gjetjet

Pasi Autoriteti i Aviacionit Civil i ka komunikuar DTO-së një gjetje në përputhje me pikën ARA.GEN.350 (da)(1), DTO-ja ndërmerr hapat e mëposhtëm brenda afatit të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) identifikon shkaktarin kryesor të mospërputhjes;

b) ndërmerr masat e nevojshme korrigjuese për të zgjidhur mospërputhjen dhe, kur është e nevojshme, korrigjon pasojat e kësaj mospërputhje;

c) informon Autoritetin e Aviacionit Civil për masat korrigjuese që ka ndërmarrë.

DTO.GEN.155 Reagimi ndaj një problemi sigurie

Si reagim ndaj një problemi sigurie, një DTO zbaton:

a) masat e sigurisë të vendosura nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën ARA.GEN.135 (c);

b) informacionet përkatëse të detyrueshme të sigurisë, duke përfshirë direktivat e përshtatshmërisë për fluturim të nxjerra nga Agjencia dhe të pranuara e publikuara nga AAC..

DTO.GEN.210 Kërkesat e personelit

a) Një DTM cakton:

(i) një përfaqësues, i cili është përgjegjës dhe i autorizuar për të kryer të paktën sa më poshtë:

garanton përputhshmërinë e DTO dhe aktiviteteve të saj me kërkesat e zbatueshme dhe me deklaratën e saj;

(ii) zhvillon dhe harton politikat e sigurisë për të garantuar që aktivitetet e DTO-së të kryhen në mënyrë të sigurt, garanton që DTO-ja të respektojë politikat e sigurisë dhe merr masat e nevojshme për të përmbushur objektivat e këtyre politikave të sigurisë;

(iii) promovon sigurinë brenda DTO-së;

(iv) garanton disponueshmërinë e burimeve të mjaftueshme brenda DTO-së, në mënyrë që aktivitetet e përmendura në pikat (i), (ii) dhe (iii) të mund të kryhen në mënyrë efektive.

2) një përgjegjës i trajnimeve, i cili duhet të jetë përgjegjës dhe i kualifikuar për të garantuar të paktën sa më poshtë:

(i) që trajnimi i ofruar të jetë në përputhje me kërkesat e Aneksit I (Pjesa-FCL), Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave" , që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976 dhe me programin e trajnimit të DTO-së;

(ii) integrimin e kënaqshëm të trajnimit të fluturimit në një avion ose në një pajisje trajnimi që simulon fluturimin (FSTD) dhe Instruksionet e njohurive teorike;

(iii) mbikëqyrjen e ecurisë së studentëve;

(iv)në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.250 (b), mbikëqyrjen e zëvendëstrajnerit ose të përgjegjësit për trajnimet.

b) Një DTO mund të caktojë një person të vetëm ose përgjegjësin për trajnimet si përfaqësuesin e saj:

c) Një DTO nuk do të caktoj një person ose përgjegjësin e trajnimeve si përfaqësuesin e saj nëse ka tregues objektiv që atij ose asaj nuk mund t'i besohet kryerja e detyrave në një mënyrë të tillë që mbron dhe nxit sigurinë në operim siç përcaktohet në pikën (a) Fakti që një person i është nënshtruar një mase zbatuese të marrë në përputhje me pikën ARA.GEN.355 në tri vitet e fundit, konsiderohet se përbën këtë tregues objektiv, përveçse nëse ai person mund të vërtetoj se gjetja që çon në atë masë, për shkak të natyrës, shkallës ose ndikimit të saj në sigurinë në operim, nuk është e tillë sa për të treguar se atij ose asaj nuk mund t'i besohet kryera e detyrave në atë mënyrë.

d) Një DTO garanton që instruktorët e saj për njohuritë teorike të kenë një nga kategorizimet e mëposhtme:

1) formim praktik në aviacion në fushat përkatëse për trajnimin e ofruar dhe kryerjen e një kursi për teknikat udhëzuese për trajnimin

2) përvojë të mëparshme në dhënien e udhëzimeve të njohurive teorike dhe formimin e duhur teorik për lëndën në të cilën do të ofrojë Instruksionin e njohurive teorike.

e) Instruktorët e fluturimit dhe instruktorët e trajnimit të simuluar të fluturimit duhet të kenë kualifikimet e kërkuara nga Aneksi I (Pjesa-FCL), Aneksi III (Pjesa-BFCL) i Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas Udhëzimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Aneksi III (Pjesa-SFCL) i Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave " që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976 për llojin e trajnimit që ata ofrojnë.

DTO.GEN.215 Kërkesat për pajisjet dhe ambjentet

Një DTO ka ambiente që lejojnë kryerjen dhe menaxhimin e të gjitha aktiviteteve të saj në përputhje me kërkesat thelbësore të Aneksit III të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr.1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil",apo rishikimeve të tij dhe me kërkesat e këtij Aneksi (Pjesa DTO).

DTO.GEN.220 Regjistrimi i të dhënave

a) Një DTM regjistron për secilin student të dhënat e mëposhtme gjatë gjithë kursit të trajnimit dhe për tre vjet pas përfundimit të seancës së fundit të trajnimit:

1) të dhënat e trajnimit të fluturimit të similimit dhe të terrenit të trajnimit të fluturimit;

2) informacione për ecurinë individuale;

3) informacione për licencat dhe kategorizimet përkatëse lidhur me trajnimin e ofruar, duke përfshirë kalimin e afatit të vlefshmërisë së kategorizimeve dhe certifikatave mjekësore.

b) DTO do të ruaj raportin e rishikimit të brendshëm vjetor dhe raportin e aktivitetit të përmendur në pikën DTO.GEN.270 (a) dhe (b) përkatësisht për tre vjet nga data kur DTO ka krijuar këto raporte.

c) DTO do të ruaj programin e saj të trajnimit për tre vjet duke filluar nga data kur ka zhvilluar kursin e fundit të trajnimit në përputhje me atë program.

d) DTO, në përputhje me ligjin e zbatueshëm për mbrojtjen e të dhënave personale, do të ruaj të dhënat e përmendura në pikën (a) në mënyrë që të sigurohet mbrojtja me mjetet dhe protokollet e duhura dhe merr masat e nevojshme për të kufizuar aksesin në këto të dhëna të personave të autorizuar siç duhet për të pasur akses në to.

DTO.GEN.230 Programi i trajnimit të DTO-së

a) DTO krijon një program trajnimi për secilin prej trajnimeve që DTO ofron, të specifikuar në pikën DTO.GEN.110.

b) Programet e trajnimit duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Aneksit I (Pjesa FCL), Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr. 2018/395 dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976, sipas rastit.

c) Një DTO ka të drejtë të ofrojë trajnimin e përmendur në pikën DTO.GEN.110 (b) vetëm kur programi i tij i trajnimit për atë trajnim dhe çdo ndryshim i tij, është lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, pas aplikimit të DTO-së, me një miratim në përputhje me pikën ARA.DTO.110, që konfirmon se programi i trajnimit dhe çdo ndryshim i tij janë në përputhje me kërkesat e Aneksit I (Pjesa FCL),Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores " Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave", që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395 dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976, sipas rastit. Një DTO aplikon për këtë miratim nëpërmjet dorëzimit të një deklarate në përputhje me pikën DTO.GEN.115.

d) Pika (c) nuk zbatohet për organizatën që mban gjithashtu një miratim të lëshuar në përputhje me nënpjesën ATO të aneksit VII (Pjesa ORA) që përfshin privilegjet për atë trajnim.

DTO.GEN.240 Avionët për trajnime dhe FSTD-të

a) Një DTO përdor një flotë të përshtashme të avionëve për trajnim ose FSTD-të e përshtatshme të pajisur siç duhet sipas nevojave të kurseve të trajnimit që ofrohen. Flota e avionëve do të përbëhet nga avionë që përputhen me të gjitha kërkesat e përcaktuara në Vendimin e 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 Nr.1139/2018. Avionët e përmëndur në pikat (a), (b),

(c) ose (d) të Aneksit I të 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 Nr.1139/2018, mund të përdoren për trajnime nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:
1) gjatë një procesi vlerësimi, Autoriteti i Aviacionit Civil ka konfirmuar një nivel sigurie të krahasueshëm me atë të përcaktuar nga të gjitha kërkesat kryesore të parashikuara në Aneksin II të 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 Nr.1139/2018;
2) Autoriteti i Aviacionit Civil ka autorizuar përdorimin e avionit për trajnimin në DTO.
b) DTO krijon dhe ruan të përditësuar një listë të të gjithë avionëve që përdoren për ofrimin e trajnimeve, duke përfshirë markat e tyre të regjistrimit.

DTO.GEN.250 Aerodromet dhe vendet e operimit

a) Kur ofrohet trajnimi i fluturimit në një avion, DTO përdor vetëm aerodromet ose vendet operative që kanë pajisjet dhe ambientet e duhura për të lejuar trajnimin mbi manovrat përkatëse, duke marrë parasysh trajnimin e ofruar si edhe kategorinë dhe tipin e avionit të përdorur.

b) Kur DTO përdor më shumë se një aerodrom për të ofruar ndonjë nga trajnimet e specifikuara në pikën DTO.GEN.110 (a)(1) dhe (2), cakton:

1) një zëvendës përgjegjës për trajnimet për çdo aerodrom shtesë, i cili duhet të jetë përgjegjës për detyrat e përmendura në pikën DTO.GEN.210 (a)(2)(i) deri në (iii) në atë aerodrom; dhe

2) garanton disponueshmërinë e burimeve të mjaftueshme për të operuar në mënyrë të sigurt në të gjitha aeroportet, në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (pjesa DTO).

DTO.GEN.260 Instruksionet e njohurive teorike

a) Për ofrimin e Instruksioneve të njohuritë teorike, DTO mund të japë instruksione në vendin e përcaktuar ose mësim-dhënie në distancë.

b) DTO monitoron dhe regjistron ecurinë e çdo studenti që i nënshtrohet instruksione të njohurive teorike.

DTO.GEN.270 Rishikimi i brendshëm vjetor dhe raporti i veprimtarisë vjetore

DTO ndërmerr hapat e mëposhtme:

a) kryen një rishikim të brendshëm vjetor të detyrave dhe përgjegjësive të përcaktuara në pikën DTO.GEN.210 dhe harton një raport mbi bazën e këtij rishikimi;

b) harton një raport të veprimtarisë vjetore;

c) dorëzon raportin mbi rishikimin e brendshëm vjetor dhe raportin e veprimtarisë vjetore tek Autoriteti i Aviacionit Civil deri në datën e përcaktuar nga ai.

SHTOJCA I E ANEKSIT VIII (PJESA-DTO)

DEKLARATË në përputhje me UM Nr.....
☐ Deklarata fillestare ☐ Njoftimet e ndryshimeve (1) - numri i referencës së DTO-së: (1) Në rast ndryshimesh, duhet të plotësohen vetëm pika 1 dhe fushat që përmbajnë ndryshimet.

1	**Organizatë e deklaruar trajnimi (DTO)** Emri:
2	**Vendi i biznesit** Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) të selisë kryesore të biznesit së DTO-së:
3	**Personeli** Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) të përfaqësuesit të DTO-së: Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) të përgjegjësit të trajnimeve të DTO-së dhe, nëse ka, të zëvendës përgjegjësit të trajnimeve të DTO-së:
4	**Objekti i trajnimit** Lista e trajnimeve të ofruara: Lista e të gjitha programeve të trajnimit që përdoren për të ofruar trajnime (dokumentet duhet t'i bashkëngjiten kësaj deklarate) ose, në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.230(d) të aneksit VIII (Pjesa-DTO) të UM nr. ___, Date_____, referenca për të gjitha manualet e miratuara për trajnimet që përdoren për të ofruar trajnimet:
5	**Avionë për trajnime dhe FSTD-të** Lista e avionëve të përdorur për trajnime: Lista e FSTD-ve të kualifikuara të përdorura për trajnime (nëse ka, duke përfshirë kodin me qerma siç tregohet në certifikatën e kategorizimit)
6	**Aerodromet dhe vendet e operimit** Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) i të gjitha aerodromeve dhe vendeve të operimit të përdorura nga DTO për ofrimin e trajnimeve:

7	**Data e planifikuar për fillimin e trajnimit:**
.8	**Aplikimi për miratimin e kurseve të standardizimit për ekzaminuesit dhe seminaret rifreskuese të njohurive (nëse zbatohet)** • DTO me anë të këtij dokumenti aplikon për miratimin e programeve të mësipërme të trajnimit për kurset për ekzaminues të avionëve lundrues ose balonave, në përputhje me pikat DTO.GEN.110 (b) dhe DTO.GEN.230 (c) të aneksit VIII (Pjesa- DTO) të UM nr. , datë
9.	**Deklaratat** DTO ka zhvilluar politikat e sigurisë në përputhje me Aneksin VIII (Pjesa -DTO) të UM nr. __, datë_____, dhe në veçanti me pikën DTO.GEN.210 (a)(1)(ii) të saj, dhe zbaton këto politika gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të përfshira në këtë deklaratë. DTO përmbush dhe do të vazhdojë të përmbushë, gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të përfshira në këtë deklaratë, kërkesat thelbësore të përcaktuara në Aneksin IV të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 1095, datë 24.12.2020 "Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe kërkesat e Aneksit III (Pjesa-BFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave (që transpozon Rregulloren Europiane (EU) Nr.2018/395) dhe Aneksit III (Pjesa-SFCL) të Rregullores "Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave" (që transpozon Rregulloren e BE-së 2018/1976). Ne konfirmojmë se i gjithë informacioni në këtë deklaratë përfshirë anekset e tij (nëse është e zbatueshme) është i plotë dhe i saktë. Emri, data dhe firma e përfaqësuesit të DTO. Emri, data dhe firma e drejtuesit të trajnimit të DTO.

(1) Në rast ndryshimesh, duhet të plotësohen vetëm pika 1 dhe fushat që përmbajnë ndryshimet.