



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2014 – Numri: 149

Tiranë – E Mërkurë, 1 Tetor 2014

PËRMBAJTJA

Faqe

Urdhër i ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës nr. 250, datë 12.9.2014	Për miratimin e rregullores “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil””.....	6785
Urdhër i ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës nr. 252, datë 15.9.2014	Për miratimin e rregullores “Për përcaktimin e kërkesave mbi cilësinë e të dhënave aeronautike dhe të informacionit aeronautik”...	7124

**URDHËR****Nr. 250, datë 12.9.2014****PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE
PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË
LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË
AVIACIONIT CIVIL, SIPAS
PARASHIKIMEVE TË UDHËZIMIT TË
MINISTRIT NR. 3, DATË 7.2.2011 “PËR
RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË
FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL””**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7 pika ç të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” i ndryshuar dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe Shteteve Anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjes dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgatarisë, 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 Europian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil””.

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

3. Urdhri i ministrit nr.35, datë 23.3.2012 “Për kriteret dhe procedurat e licencimit të ekuipazhit fluturues, organizatave të trajnimit dhe seksioneve aeromjekësore AMC dhe AME”, shfuqizohet.

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

**MINISTRI I TRANSPORTIT
DHE INFRASTRUKTURËS
Edmond Haxhinasto**

RREGULLORE

PËR KERKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME EKIPIPAZHIN AJROR TË AVIACIONIT CIVIL SIPAS PARASHIKIMEVE TË UDHËZIMIT TË MINISTRIT NR. 3, DATË 07.02.2011 “PËR RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL”

Neni 1

Qëllimi

Kjo Rregullore përcakton rregulla të detajuara për:

- (1) Kategorizimet e ndryshme për licencat e piloteve, kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin apo anulimin e licencave, privilegjeve dhe përgjegjësi të mbajtësve të licencave, kushteve për konvertimin e licencave kombëtare të piloteve dhe licencave kombëtare të “inxhinierëve të fluturimit” në licenca pilotësh, si dhe kushtet për pranim të licencave nga ato vende që s’janë vende të ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.
- (2) Certifikimin e personave përgjegjës për sigurimin e trajnimeve të fluturimit ose trajnimeve të fluturimeve simulative si dhe për vlerësimin e aftësive të piloteve;
- (3) Certifikatat e ndryshme mjekësore për pilote, kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin, apo anulimin 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 përgjithësisht.
- (4) Certifikimin e ekzaminuesve aero-mjekësore, si dhe kushtet sipas të cilave mjeket mund të veprojnë si ekzaminues aero-mjekësore;
- (5) Vlerësimet periodike aero-mjekësore të anetareve të ekuipazhit të kabines, si dhe kualifikimi i personave përgjegjës për këto vlerësime.
- (6) Kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës, si dhe privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të dëshmisë së ekuipazhit të kabinës;
- (7) Kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të organizatave trajnuese për pilote dhe të Qendrave aero-mjekësore të përfshira në kualifikimin dhe vlerësimin aero-mjekësor të personelit ajror të aviacionit civil;
- (8) Kërkesat për certifikimin e pajisjeve të trajnimit të fluturimit të simuluar dhe për organizatat që veprojnë duke përdorur këto mjete;
- (9) Kërkesat në lidhje me rregullat e referuara në pikat nga 1 deri 8 ' për administrimin dhe sistemin e menaxhimit” për t’u përmbushur edhe në Republikën e Shqipërisë, Agjensia dhe Organizatat.

Përkufizime

Për qellim të kësaj Rregulloreje, zbatohen përkufizimet në vijim:

- (1) “Licence Part-FCL” do të thotë një licence 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, në 30 Qershor 2009;
- (3) “Licence e piloteve të avionëve të lehtë, (LAPL)” do të thotë licence e pilotit të fluturimeve me qëllim argëtues referuar Nenit 7 të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3 datë 07.02.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil;
- (4) “Licenca e përputhshme me JAR” do të thotë licence piloti dhe kategorizimet e bashkëlidhura, certifikatat, autorizimet dhe/ose kualifikimet, lëshuar ose të njohur, në përputhje me legjislacionin kombëtar që ka të bëjë me JAR-et dhe procedurat, nga shteti ynë ose shteti i BE-se, ose i ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, i cili ka implementuar JAR-et përkatëse dhe është rekomanduar për njohje reciproke brenda sistemit të Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit në lidhje me një JAR të tillë;
- (5) “Licence jo e përputhshme me JAR”, do të thotë licence 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;
- (6) “Kredit” do të thotë njohje e eksperiencës ose kualifikimeve të mëparshme;
- (7) “Raport krediti” do të thotë një raport në bazë të cilit eksperiencia apo kualifikimet e mëparshme mund të njihen;
- (8) “Raport konvertimi” do të thotë një raport në bazë të cilit një licence mund të konvertohet në një licence PART-FCL;
- (9) “Certifikate mjekësore dhe certifikate ekzaminuesish aero-mjekësor për pilote, të përputhshëm me JAR” do të thotë certifikate e lëshuar ose të njohur, në përputhje me legjislacionin kombëtar që ka të bëjë me JAR-et dhe procedurat, nga shteti shqiptar, ose shteti i BE-se, ose i ZPEA-se sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, që ka implementuar JAR-et përkatëse dhe është rekomanduar për njohje reciproke brenda sistemit të Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit në lidhje me një JAR të tillë.
- (10) “Certifikate mjekësore dhe certifikate ekzaminuesi aero-mjekësor për pilote jo të përputhshëm me JAR” do të thotë certifikate e lëshuar ose të njohur nga Republika e Shqipërisë ose shteti i BE-se, ose Shteti i ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe që nuk është rekomanduar për njohje reciproke në lidhje me JAR-et përkatës;
- (11) “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;

(12) "Ekuipazh ajror" do të thotë anëtar i ekuipazhit të fluturimit dhe i ekuipazhit të kabinës ;

(13) "Certifikatë, miratim, ose organizatë në përputhje me JAR" nënkupton certifikatën apo miratimin e lëshuar apo të njohur ose organizatën e certifikuar, të aprovuar, regjistruar ose të njohur, në përputhje me legjislacionin kombëtar që ka të bëjë me JAR-et dhe procedurat, nga shteti shqiptar, ose i shteti i BE-se, ose ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, shtet i cili ka zbatuar JAR-et përkatëse dhe procedurat dhe është rekomanduar për njohjen reciproke brenda sistemit të "Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit 'në lidhje me të tilla JAR-e.;

(14) "Marrëveshja Shumëpalëshe" është marrëveshje 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

(15) "EASA" është Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, me poshtë cilësuar edhe si Agjencia.

(16) "Marrëveshja e Punës me EASA-n" është marrëveshje bashkëpunimi në nivel teknik, mes EASA dhe Autoritetit të Aviacionit Civil, në kuadër të azotimit të Aviacionit Civil shqiptar në Agjenci.

Neni 3

Licencimi dhe certifikimi mjekësor i pilotit

1. Pa paragjykuar Nenin 8 të kësaj Rregulloreje, pilotet e avionëve që referohet në Nenin 4(1)(b) dhe (c), dhe Nenin 4(5) të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3, datë 07.02.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil", duhet të zbatohet në përputhje me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të shtruara në Aneksin I dhe Aneksin IV të kësaj Rregulloreje .

2. Pa paragjykuar privilegjet e mbajtësve të licencave, siç është përcaktuar në Aneksin I të kësaj Rregulloreje, mbajtësit e licencave të piloteve, të lëshuara në përputhje me Nënuesen B ose C të Aneksit I të kësaj Rregulloreje, mund të kryejnë fluturime duke ju referuar Nenit 6(4)(a) të Urdhrit të Ministrit Nr. 151, datë 9.04.2014 "Për miratimin e rregullores që përcakton kërkesa teknike dhe procedurat administrative lidhur me operimet ajrore", transpozim i rregullores (EU) Nr. 965/2012. Kjo nuk përjashton nevojën e përputhshmërisë me ndonjë kërkesë shtesë për transportin e pasagjereve ose zhvillimin e operimeve tregtarë të përcaktuara në Nënuesen B ose C të Aneksit I të kësaj Rregulloreje.

Neni 4

Licencat aktuale kombëtare të piloteve

1. Licencat e përputhshme me JAR, të lëshuara ose të njohura nga Republika e Shqipërisë përpara aplikimit të kësaj rregulloreje do të konsiderohen të jene lëshuar në përputhje me këtë rregullore. Republika e Shqipërisë do të zëvendësojë këto licenca me licencat në përputhje me formatin e përcaktuar në Part-ARA, brenda datës 8 Prill 2018.

1a. Licencat e përputhshme me JAR te lëshuara ose te njohura nga një shtet i BE-se, ose ZPEA-se sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, përpara aplikimit të kësaj rregulloreje do të konsiderohen të jene lëshuar nën kushte ekuivalente me këtë rregullore.

2. Licencat Jo të përputhshme me JAR- duke përfshirë çdo kategorizim, certifikate, autorizim dhe/ose kualifikim të bashkëlidhur me to, të lëshuara nga Republika e Shqipërisë përpara zbatueshme risë së kësaj Rregulloreje duhet të konvertohen në licenca Part-FCL nga Republika e Shqipërisë, si vendi lëshues i licencës.

3. Licencat Jo të përputhshme me JAR- do të konvertohen në licenca Part-FCL, po ashtu edhe kategorizimet ose certifikatat e bashkëlidhura, në përputhje me:

- (a) parashikimet e Aneksit II; ose
- (b) elementet e përcaktuara në një raport konvertimi.

4. Raporti i konvertimit duhet:

- (a) të përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që ka lëshuar licencën e pilotit në konsultim me Agjencinë Evropianë të Sigurisë së Aviacionit (Agjencia), duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes së Punës që AAC ka me Agjencinë, deri në momentin e asocimit në Agjensi.
- (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 Part-FCL dhe çdo kërkesë që duhet të plotësojë piloti në mënyrë që të heqë këto kufizime.

5. 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 4, përfshirë edhe kopjet e kërkesave dhe procedurave përkatëse kombëtare. Gjate zhvillimit të raportit të konvertimit, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të synojë që pilotet të lejohen që të ruajnë sa më shumë të jete e mundur sferën aktuale të aktiviteteve të tyre.

6. Pavarësisht nga paragrafi 1 dhe 3, mbajtësit e certifikatës së instruktorit të kategorizimit të klasës ose certifikatës së ekzaminuesit, të cilët kanë privilegje për avionë komplekse të performances së lartë me një pilot të vetëm do të konvertojnë këto privilegje në certifikata për instruktore të kategorizimit sipas tipit ose certifikata ekzaminuesi për aeroplanë me një pilot të vetëm.

7. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të autorizojë një pilot student të ushtrojë privilegje të kufizuara, pa mbikëqyrje përpara se ai/ajo të plotësojë të gjitha kërkesat e nevojshme për lëshimin e një LAPL sipas kushteve të mëposhtme;

- (a) Privilegjet duhet të kufizohen në territorin e tij kombëtar apo në një pjesë të tij;

(b)Privilegjet do te kufizohen ne një zone te kufizuar gjeografike dhe ne avionë me një- motor me piston me maksimumin e peshës se ngritjes pa i kaluar 2 000 kg, dhe nuk duhet te përfshije bartjen e pasagjereve;

(c)Këto autorizime duhet te lëshohen mbi bazën e një vlerësimi individual te rrezikut për sigurinë zhvilluar nga një instruktor, duke ndjekur një koncept te vlerësimit te rrezikut për sigurinë te zhvilluar ne Republikën e Shqipërisë;

(d)Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ne zbatim edhe te Marrëveshjes se Punës me Agjencinë, duhet te dorëzoje raporte periodike tek Komisioni dhe Agjencia çdo 3 vjet dhe te raportoje tek Ministri ne lidhje me sa me sipër.

8. Deri me 8 Prill 2019 Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, mund t'i lëshoje pilotit një autorizim qe te ushtroje privilegjet e kufizuara te specifikuara, për te fluturuar avionë sipas rregullave për fluturimin me instrumente, përpara se piloti te përmbushe te gjitha kërkesat e nevojshme për lëshimin e një kategorizimi me instrumente, ne përputhje me këtë Rregullore, subjekt i kushteve te mëposhtëmve:

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet te lëshoje këto autorizime, vetëm kur justifikohet nga nevojat specifike lokale, e cila nuk mund te arrihet nga kategorizimet sipas kësaj Rregulloreje;

(b) hapësira e privilegjeve te lejuara nga autorizimi duhet te jete e bazuar ne studimin e riskut te sigurisë, qe kryhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duke mare parasysh nevojën e zgjerimit te trajnimit për një nivel te caktuar te kompetencës se pilotit qe duhet te arrihet;

(c) privilegjet e autorizimit duhet te kufizohen për hapësirën ajrore te territorit kombëtar, ose një pjese te tij;

(d) autorizimi duhet t'u lëshohet aplikanteve qe kane përfunduar trajnimin e duhur me instruktore te kualifikuar, dhe t'i demonstrojnë aftësitë e kërkuara tek kontrolluesi i kualifikuar, sipas përcaktimeve te Autoritetit te Aviacionit Civil;

(e) Autoriteti i Aviacionit Civil, ne zbatim te Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes se Punës me Agjencinë, nëpërmjet Komitetit te Përbashkët dhe strukturave përkatëse te Komisionit, duhet te marre masa për te informuar Komisionin, Agjencinë dhe Shtetet e tjera Anëtare për specifikat e këtij autorizimi, duke përfshire arsyen e lëshimit te tij (autorizimit) dhe vlerësimin e rrisqeve te sigurisë;

(f) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet te monitoroje aktivitetet qe shoqërojnë autorizimin, te siguroje një nivel te pranueshëm te sigurisë dhe te ndërmarre veprimet e duhura ne rast se shikon rritjen e riskut ose ndonjë problem te sigurisë;

(g) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet te beje një rishikim aspekteve te sigurisë për implementimin e autorizimit, dhe te dorëzoje një raport tek Komisioni jo me vone se 8 Prill 2017.

Neni 5

Certifikatat aktuale, kombëtare mjekësore te pilotëve dhe certifikatat e ekzaminuesve aero-mjekësore

1. Certifikatat mjekësore dhe certifikatat e ekzaminuesve aero-mjekësore te pilotëve te përputhshme me JAR, te lëshuara apo njohura nga Shqipëria përpara aplikimit te kësaj Rregulloreje duhet te konsiderohen te lëshuara ne përputhje me këtë Rregullore.
2. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet te zëvendësoje certifikatat mjekësore te pilotëve dhe certifikatat e ekzaminuesve aero-mjekësore me certifikata qe përputhen me formatin e përcaktuar ne Part-ARA brenda 8 Prillit te 2017.
3. Certifikatat mjekësore te pilotëve jo te përputhshme me JAR dhe certifikatat e ekzaminuesve aero-mjekësore lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar përpara aplikimit te kësaj Rregulloreje do te mbeten te vlefshme deri ne datën pasardhëse te ri vlefshmërisë se tyre, apo deri ne 8 Prillit te 2017, cilado date te jete me e hershme.
4. Rivlefshmeria e certifikatave referuar paragrafit 1 dhe 2 do te përputhet me dispozitat e Shtojcës IV.

Neni 6

Konvertimi i kualifikimeve te testeve te fluturimeve

1. Pilotet te cilët përpara se te zbatohej kjo Rregullore zhvillonin teste te fluturimit te kategorisë 1 dhe 2 siç përcaktohej ne Shtojcën e Urdhrit te Ministrit Nr. 109/2012 “Për përcaktimin e rregullave te zbatimit te vlefshmërisë ajrore dhe certifikimit mjedisor te avionëve dhe produkteve qe kane lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve si dhe për certifikimin e organizata te mirëmbajtjes dhe prodhuese, apo ata te cilët zhvillonin instruksione për testet e fluturimit te pilotëve, do te kenë kualifikimet e tyre te testit te fluturimit te konvertuara ne kategorizime te testit te fluturimit ne përputhje me Shtojcën 1 te kësaj Rregulloreje dhe, ku është e aplikueshme, certifikatat e instruktoreve te testeve te fluturimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar qe ka lëshuar kualifikimet e testit te fluturimeve.
2. Konvertimi duhet te behet ne përputhje me elementet e përcaktuara ne një raport konvertimi qe përputhet me kërkesat e përcaktuara ne Nenin 4(4) dhe (5) te kësaj rregulloreje.

Neni 7

Licencat aktuale te inxhinierëve te fluturimit

1. Ne mënyre qe te konvertohen licencat e inxhinierëve te fluturimit te lëshuara ne përputhje me Aneksin I te Konventës se Çikagos, ne licenca Part-FCL, mbajtësit duhet te aplikojnë ne shtetin anëtar te BE-se, ose partner te ZPEA-se, ose Republikën e Shqipërisë, ne varësi te faktit se ne cilin shtet është lëshuar licenca.
2. Licencat e inxhinierëve te fluturimit do te konvertohen ne licenca Part-FCL ne përputhje me një raport konvertimi qe përputhet me kërkesat e përcaktuara ne Nenin 4(4) dhe (5) te kësaj rregulloreje.
3. Ne rast se aplikohet për licence te pilotit te transportit te linjës ajrore (ATPL) për aeroplanë, kërkohet përputhje me dispozitat për kreditin ne FCL.510.A(c)(2) te Aneksit 1.

Neni 8

Kushtet për pranimin e licencave nga ato vende që s'janë vende të BE-se, ose partnere të ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të quajtura vende të treta

1. Pa cenuar Nenin 12 të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3, datë 07.02.2011 "Per rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil" dhe kur nuk ka marrëveshje të konkluduara ndërmjet Komunitetit dhe atyre vendeve që s'janë vende të BE-se që mbulojnë licencimin e piloteve, Republika e Shqipërisë mund të pranojë licencat e vendeve të treta, dhe certifikatat përkatëse mjekësore nga/ ose në emër të vendeve të treta, në përputhje me dispozitat e Aneksit III të kësaj Rregulloreje.

2. Aplikantët për licencat Part-FCL që kanë ndërkohe të paktën një licencë ekuivalente, kategorizim, apo certifikatë të lëshuar në përputhje me Aneksin I të Konventës së Çikagos nga një vend i treta duhet të përputhen me të gjitha kërkesat e Aneksit I, të kësaj Rregulloreje, përveç faktit që kërkesat për kohëzgjatjen e kursit, numrin e leksioneve dhe orët e trajnimeve specifike mund të reduktohen.

3. Krediti që i jepet aplikantit do të vendoset nga Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni kompetent i shtetit, tek i cili aplikon piloti mbi baze të rekomandimeve të një organizate të aprovuar trajnimi.

4. Mbajtësit e një ATPL lëshuar nga ose në emër të një vendi të tretë, në përputhje me Aneksin I të Konventës së Çikagos, të cilët kanë plotësuar kërkesat e përvojës për lëshimin e një ATPL në kategorinë e avionit përkatës, siç është përcaktuar në Nënjuhësen F të Aneksit I të kësaj Rregulloreje, mund t'i jepet kredit i plotë për sa i përket kërkesave për t'iu nënshtruar një kursi trajnimi para se të ndërmarrin provimin teorik të njohurive dhe testin e aftësisë, me kusht që licenca e vendit të treta të përmbajë një kategorizim të vlefshëm të tipit për avionin që do të përdoret për testin e aftësisë për ATPL.

5. Kategorizimet e tipit për aeroplan ose helikopter mund të lëshohen për mbajtësit e licencës Part – FCL, të cilët përputhen me kërkesat për lëshimin e këtyre klasifikimeve të përcaktuara nga një vend i treta. Kategorizime të tilla do të kufizohen në avionët e reregjistruar në këtë vend të treta. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti të përputhet me kërkesat në piken C 1 të Aneksin III.

Neni 9

Kreditit për trajnimin e nisur para zbatimit të kësaj Rregulloreje

1. Në lidhje me lëshimin e licencave Part-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 rregullatorë 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 8 prill 2016.

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 Part-FCL në bazë të një raporti të kreditit të përcaktuar nga Republika e Shqipërisë 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 Part-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 9 a

Tipi i trajnimit të kualifikimit dhe të dhënat e përshtatshme operuese

1. Aty, ku Anekset e kësaj Rregulloreje bëjnë fjalë për të dhënat e përshtatshme operuese, të vendosura në përputhje me Urdhrin e Ministrit Nr. 149, datë 7.04.2014, “Për miratimin e rregullores që përcakton rregulla zbatuese për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit dhe produkteve të lidhura me të, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin për organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që transponon Rregulloren (EU) Nr. 748/2012, dhe kur këto të dhëna mungojnë për një lloj aeroplani të veçantë, aplikanti për kursin e trajnimit dhe llojin e kualifikimit, duhet të zbatojë vetëm rregullimet e mëparshme të Anekseve të kësaj rregulloreje.

2. Tipi i kualifikimit të kurseve të trajnimit të aprovuara me pare, aprovimi i programeve minimale për tipin e kualifikimit të trajnimit të pilotit me të dhënat e përshtatshme operuese për tipin e një aeroplani në fjalë, në përputhje me Urdhrin e Ministrit Nr. 149, datë 7.04.2014, për miratimin e rregullores që përcakton rregulla zbatuese për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit dhe produkteve të lidhura me të, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin për organizatave të projektimit dhe prodhimit që transponon Rregulloren (EU) No 748/2012, duhet të përfshijë elementet e detyrueshëm të trajnimit jo më vonë se 18 Dhjetor 2017, ose brenda dy viteve pas aprovimit të të dhënave të nevojshme operuese, cilado qofte e mëvonshme.

Neni 10

Kreditë për licencat e piloteve të përfutuara gjatë shërbimit ushtarak

1. Në mënyrë që mbajtësit e licencave ushtarake të ekuipazhit të fluturimit të marrin licenca Part-FCL, ata duhet të aplikojnë në Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar, 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 Shqipëria 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 kualifikimet janë lëshuar;

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

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

(d) të tregojë çdo kufizim që duhet të përfshihet në licencat Part-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 10a

Organizatat e trajnimit te piloteve

1. Organizatat e trajnimit te piloteve duhet të përputhen me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në Anekset VI dhe VII dhe duhet të jenë të certifikuara.
2. Organizatat e trajnimit te piloteve qe mbajnë certifikatat ne përputhje me JAR- et, te lëshuara ose të njohura nga Republika e Shqipërisë para se kjo Rregullore te zbatohet, do të konsiderohen se mbajnë një certifikatë të lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

Në rast të tillë privilegjet e këtyre organizatave do të jene te kufizuara ne privilegjet e përfshira ne aprovimin e lëshuar nga Republika e Shqipërisë.

2a. Organizatat e trajnimit te piloteve qe mbajnë certifikatat ne përputhje me JAR- et, te lëshuara ose te njohura nga një shtet i BE-se, ose ZPEA-se sipas parashikimeve te Marrëveshjes Shumëpalëshe, përpara aplikimit te kësaj rregulloreje do te konsiderohen te jene lëshuar nen kushte ekuivalente me ketë rregullore

Pa rënë ndesh me nenin 2, organizatat e trajnimit te piloteve do të përshtatin sistemin e tyre të menaxhimit, programet e trajnimit, procedurat dhe manualet në përputhje me Aneksin VII nga 8 prilli 2014.

3. Organizatat Trajnuese të regjistruara në përputhje me JAR-et ne Republikën e Shqipërisë para se kjo rregullore te zbatohet, do të lejohen të sigurojnë trajnim për një licencë piloti-privat (PPL) ne përputhje me JAR.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të zëvendësojë certifikatat e referuara në nen paragrafin e parë të paragrafit 2 me certifikata në përputhje me formatin e përcaktuar në Aneksin VI nga 8 prilli 2017 .

Neni 10b

Pajisje trajnimi te fluturimit simulues

1. Pajisjet e trajnimit te fluturimit simulues (FSTD) te përdorura për trajnimin e piloteve, testimin dhe kontrollin, me përjashtim të zhvillimit te 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.

2. Certifikata e kualifikimit FSTD ne përputhje JAR- e të lëshuara ose të njohura para zbatimit te kësaj Rregulloreje do të konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të zëvendësojnë certifikatat e referuara në paragrafin 2 me certifikata të kualifikimit në përputhje me formatin e përcaktuar në Aneksin VI, nga 8 prill 2017.

Neni 10c

Qendra Aero- mjekësore

1. Qendra Aero- mjekësore duhet të përputhet me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në Anekset VI dhe VII dhe do të jenë të certifikuara.
2. Aprovimi i Qendrave Aero-mjekësore i lëshuar ose njohur në përputhje me JAR, nga Shqipëria para zbatimit të kësaj rregulloreje, do të konsiderohet se është lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.
- Qendra Aero- mjekësore do të përshtatin sistemin e tyre të menaxhimit, programet e trajnimit, procedurat dhe manualët në përputhje me Aneksin VII nga 8 prilli 2014.
3. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të zëvendësojë miratimet e Qendrave Aero-mjekësore të referuara në nënparagrafin e parë të paragrafit 2 me certifikata në përputhje me formatin e përcaktuar në Aneksin VI nga 8 prill 2017.

Neni 11

Përshtatshmëria mjekësore e ekuipazhit të kabinës

1. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operime të avionëve të përmendur në nenin 4 (1) (b) dhe (c) të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3, date 07.02.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil” duhet të përputhen me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në Aneksin IV.
 2. Ekzaminimet ose vlerësimet mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që ishin kryer në pajtim me Urdhrin e Ministrit Nr. 92, date 28.09.2011 „Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil „ dhe të cilat janë ende të vlefshme në datën e zbatimit të kësaj rregulloreje do të konsiderohen të jenë të vlefshme në bazë të kësaj rregulloreje deri në datën e hereshme të mëposhtme;
 - (a) Fundi i periudhës së vlefshmërisë së përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, në përputhje me Urdherin e Ministrit Nr.92/2011, ose;
 - (b) Fundi i periudhës së vlefshmerisë parashikuar në pikën MED.C.005 të Aneksit IV.
- Periudha e vlefshmërisë duhet të llogaritet nga data e ekzaminimit apo vlerësimit të fundit mjekësor deri në fund të periudhës së vlefshmërisë, çdo rivlerësim i mëvonshëm aero-mjekësor duhet të kryhet në përputhje me Aneksin IV.

Neni 11a

Kualifikimet e ekuipazhit të kabines dhe dëshmitë përkatëse

1. Anëtarët e Ekuipazhit të Kabinës të përfshirë në operacione tregëtare të avionëve, referuar Neneve 4/ 1B dhe C të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3 date 07.02./2011 “Për rregullat e përbashkëta 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 që mbajnë, para zbatimit të kësaj Rregulloreje, një deshmi të trajnimit të sigurisë të lëshuar në përputhje me Urdherin e Ministrit Nr.92/2011

(a) do të konsiderohen të jenë në përputhje me këtë Rregullore nëse ato përputhen me trajnimin e aplikueshem, kontrollet dhe kërkesat e fundit të EU-OPS-it; ose

(b) në qoftë se ata nuk janë në përputhje me trajnimin e aplikueshem, kontrollet dhe kërkesat e fundit të EU-OPS, ata do të kryejnë të gjithë trajnimin e kërkuar dhe kontrollet para se të konsiderohen se janë në përputhje me këtë Rregullore ;ose

(c) në qoftë se ata nuk kanë vepruar në operime tregtare me aeroplanë për më shumë se 5 vjet, ata do të përfundojnë kursin e trajnimit fillestar dhe do të kalojnë provimin perkates siç kërkohet në Aneksin V para se të konsiderohen se janë në përputhje me këtë Rregullore.

3. Dëshmitë e trajnimit të sigurisë të lëshuara në përputhje me EU-OPS do të zëvendësohen me deshmite të ekuipazhit të kabinës në përputhje me formatin e përcaktuar në Aneksin VI nga 8 prill 2017.

4. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operimet tregtare me helikoptere në datën e aplikimit të kësaj Rregulloreje:

(a) do të konsiderohen se janë në përputhje me kërkesat e trajnimit fillestar të Aneksit V nëse ato përputhen me trajnimin e aplikueshem, 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 trajnimin e aplikueshem, kontrollet dhe kërkesat e fundit të JAR për transportin ajror tregtar me helikopterë, ata do të përfundojnë të gjitha trajnimet relevante dhe kontrollet, të nevojshme për të vepruar në helikoptere, 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 operacionet 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.

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

Neni 11b

Kapacitetet e mbikqyrjes

1. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 Udhëzimit të Ministrit Nr. 3, datë 07.02.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil” dhe Rregullave implementuese 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 përgjegjësisë 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 Udhezimit të Ministrit Nr.3/2011 dhe rregullave zbatuese të tij.

3. Autoriteti/et Kompetent/e ka / kanë 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 perkates për ekzekutimin e / dhe certifikimin ose detyrat e mbikëqyrjes;

(b) të marrin kopje ose ekstrakte nga regjistra të tilla, të dhëna, procedura dhe materiale të tjera;

(c) të kërkojnë një shpjegim verbal në vend;

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

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

(f) të marrin ose të fillojnë zbatimin e masave sipas rastit.

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

Neni 11 c

Masat tranzitore

Përsa i përket rastit të organizatave për të cilat Agjencia është përgjegjëse, sipas parashikimit të Nenit 18/ 1 (b) të Udhezimit të Minsitrit Nr. 3, datë 07.02.2011 “Për Rregullat e perbashketa në fushën e Aviacionit Civil” :

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil, në kuadër të Marrevshjes së Punes, do të marrë masa për transferimin në Agjenci të të gjitha të dhenave lidhur me mbikëqyrjen e Organizatave të tilla, nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje:

(b) Proceset e certifikimit të filluara para 8 prillit 2012 nga Republika e Shqipërisë 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 Republika e Shqipërisë.

Hyrja në fuqi dhe zbatimi

1. AAC nuk do të zbatojë dispozitat e mëposhtme të Aneksit I deri në 8 prill 2015 :

(a) dispozitat që lidhen me licencat e piloteve për avion me ngritje me fuqi, airshipe-t, balonat dhe planeret;

(b) dispozitat e Nën pjesës B;

(c) dispozitat e pikave FCL.800, FCL.805, FCL.815 dhe FCL.820;

(d) në rastin e helikopterëve, dispozitat e Seksionit 8 Nën pjesa J;

(e) dispozitat e Seksioneve 10 dhe 11 të Nën pjesës J.

1. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nuk do të konvertojë licencat për aeroplanët dhe helikopterët, jo të përputhshme me JAR, që ka lëshuar deri më 8 prill 2014.

2. Qëllimisht e lenë bosh.

3. Duke u shmangur nga Paragrafi 1, AAC nuk do të zbatojë dispozitat e Rregullores tek pilotet që mbajnë licence të shoqëruar me certifikate mjekësorë e lëshuar nga një vend i trete të përfshirë në operime jo tregtarë të avionit, të specifikuara në Nenin 4(1)(b) ose (c) të Udhëzimit të Ministrit Nr.3 datë 07.02./2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil“, transpozim i Rregullores (EC) No 216/2008 deri më 8 Prill 2015.

4. Qëllimisht e lenë bosh.

5. AAC nuk do të zbatojë parashikimet si më poshtë:

a) Qëllimisht e lenë bosh;

b) Qëllimisht e lenë bosh;

c) Qëllimisht e lenë bosh ‘

d) Pika CC.GEN.030 të Aneksit V, deri në 8 prill 2015‘

e) Aneksin V për anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operime tregtare të helikopterëve f) deri në 8 Prill 2015‘

g) Aneksin VI dhe VII për organizatat e trinitit që ofrojnë trinitime vetëm për licence piloti të avionëve të lehtë, licence piloti private, licence piloti balone ose avioni lundrues deri në 8 prill 2015;

h) Aneksin VI dhe VII të organizatave që ofrojnë trajnime për fluturime testuese për Kategorizimet në pikën FCL.820 të Aneksit I të kësaj rregulloreje, deri 8 Prill 2015.

6. Kur Republika e Shqipërisë përdor dispozitat e paragrafëve 1-6, ajo duhet të njoftojë Komisionin dhe Agjencinë. Ky njoftim do të përshkruajë arsyet për një përjashtim të tillë si dhe programin për implementim që përmbajnë veprimet e parashikuara dhe afatet përkatëse.

Kjo Rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjithë Republikën e Shqipërisë.

Aneksi 1

[PJESA-FCL]

Nën pjesa A

KERKESA TE PERGJITHSHME

FCL.001 Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

Për qëllim të kësaj Pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil është përcaktuar si autoriteti kompetent në Republikën e Shqipërisë, tek i cili personat e interesuar aplikojnë për pajisjen me licence për pilot, klasifikim apo certifikate 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, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

“Fluturim Akrobatik ”do të thotë një manovër e qëllimshme që përfshin një ndryshim të papritur në pozicionin e një avioni, një pozicion të parregullt, ose përsheptimin jonormal, jo i nevojshëm për fluturim normal ose për instruksionet për licencat ose klasifikime të tjera përveç atyre akrobatike.

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

“Aeroplani që kërkohet të operohet me një bashkë-pilot” nënkupton një lloj aeroplani i cili kërkohet të operohet me një bashkë-pilot siç është specifikuar në manualin e fluturimit ose nga certifikata e operatorit ajror.

“Avion” nënkupton çdo makinë që mund të përftojë mbështetje në atmosferë nga reaksionet e ajrit, përveç reaksioneve të ajrit kundër sipërfaqes së tokës.

“Mjeshtëri e pilotazhit ” nënkupton përdorimin e vazhdueshëm të gjykimit të mire, 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 shtyrese, me përjashtim të airshipeve me ajër të nxehtë, të cilat, për qëllime të kësaj Pjese, janë të përfshira në përkufizimin e balonës.

“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, megjithëse motor-drejtuar, është konsideruar gjithashtu një balonë.

“Pajisje bazë për trajnimin e Instrumenteve” (BITD) do të thotë një pajisje për trajnim të vendosur në tokë që përfaqëson stacionin e pilotit student të një klase aeroplanësh. Ajo mund të përdorë ekran të bazuar në panelet instrumentale dhe kontrollet e fluturimit me ngarkese të induktuar, duke siguruar një platformë trajnimi për të paktën aspektet procedurale të fluturimit instrumental.

“Kategori e avionit” nënkupton kategorizimin e avionit sipas karakteristikave të caktuara themelore, për shembull aeroplan, ngritës me energji, helikopter, airship, planer, balone të lira.

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

"Klasë e balonës" do të thotë një kategorizim të balonës duke marrë parasysh mjetet ngritëse të përdorura për të mbështetur fluturimin.

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

"Kompetence" 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.

"Bashke-pilot" do të thotë një pilot që vepron në mënyrë tjetër nga piloti-ne-komande, 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 së 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.

"Bashkepilot i lehtësimit të lundrimit" do të thotë një pilot i cili lehtëson bashke-pilotin nga detyrat e tij/ saj në kontrollet, gjatë fazës së lundrimit të një fluturimi me operime me multi-pilote në mbi nivelin FL 200.

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

"Gabim" nënkupton një veprim ose mosveprim, ndërmarrë nga ana e ekuipazhit të fluturimit që të çon në shmangie nga qëllimet organizative apo pritshmërie të 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 lloji të veçantë, ose, model dhe seri e kabinës së 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.

"Kohe 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;

-për planeret, kjo do të thotë koha totale nga momenti kur planeri fillon lëvizjen e shpejtuar ne toke ne procesin e ngritjes deri në momentin kur planeri me se fundmi ndalon plotësisht ne fund te fluturimit;

-për balonat, kjo do te thotë koha totale nga momenti kur koshi le token për qëllim te ngritjes deri në momentin kur pushon përfundimisht në fund të fluturimit;

"Kohe fluturimi sipas Rregullave te Fluturimit Instrumental(IFR) do të thotë e gjithë koha gjatë së cilës avioni është duke operuar në bazë të Rregullave te Fluturimit Instrumental .

"Pajisje e Trajnimit te Fluturimit" (FTD) do të thotë një kopje me përmasa të plota e instrumenteve te një lloji të veçantë avioni, pajisjet, panelet dhe kontrollet në një kabine pilotazhi të hapur, ose kabine pilotazhi te mbyllur te avionit, duke përfshirë bashkësinë e pajisjeve dhe programeve kompjuterike software të nevojshme për të përfaqësuar kushtet e avionit në tokë dhe ne 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 te 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.

"Grup balonash" do të thotë një klasifikim i balonave, duke marrë parasysh madhësinë apo kapacitetin e membranës.

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

"Kohe e Fluturimit instrumental" do të thotë koha, gjatë së cilës një pilot kontrollon fluturimin e një avioni vetëm duke iu referuar instrumenteve.

"Kohe Instrumentale ne Toke" do të thotë koha, gjatë së cilës një pilot merr mësimë në fluturime te simuluar me instrumente, ne pajisjen trajnuese simulative te fluturimit (FSTD).

"Kohë instrumentale" do të thotë kohe fluturimi instrumentale ose kohe instrumentale ne toke.

"Operime me multi-pilotë":

për aeroplanë, nënkupton një operim që kërkon të paktën 2 pilotë duke përdorur bashkëpunimin multi-ekui pazh në aeroplanë multi-pilote, apo me një pilot te vetëm;

për helikopterë, nënkupton një operim që kërkon të paktën 2 pilotë duke përdorur bashkëpunimin multi-ekui pazh në Helikopterë multi-pilot.

"Bashkëpunim Multi-ekui pazh (MCC) nënkupton funksionimin e ekui pazhit të fluturimit, si një ekip i anëtarëve që bashkëpunojnë te udhëhequr nga piloti komandues (Piloti-ne-komande).

"Avionë Multi-pilot ”:

për aeroplanë, nënkupton aeroplanë te certifikuar për operim me një ekui pazh minimal prej te paktën dy pilotësh;

për helikopterë, airship-e dhe avionëve me fuqi me ngritje vertikale, nënkuptohet lloji i avionit i cili kërkohet të operohet me një bashkë-pilot siç është specifikuar në manualin e fluturimit ose nga Certifikata e Operatorit Ajror ose dokumenti ekuivalent.

“Natë” do të thotë periudhë ndërmjet fundit të muzgut të mbrëmjes civile dhe fillimit të mugëtirës së 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 tone.

“Pajisjet e tjera të trajnimit” (OTD) do të thotë ndihmat e trajnimit përveç simulatoreve të fluturimit, pajisjeve të trajnimit të fluturimit, trajnuesit e procedurave të fluturimit dhe lundrimit, të cilat ofrojnë mjete për trajnim, ku një mjedis i plotë i kabinës së fluturimit nuk është i nevojshëm.

"Kriteri i Performances" nënkupton një deklaratë të thjeshtë, vlerësuese në rezultatin e kërkuar të elementit të kompetencës dhe një përshkrim të kriterëve 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 qene në komandë dhe i ngarkuar për drejtimin e sigurt të fluturimit.

"Pilot-në komandë nën mbikëqyrje" (PICUS) do të thotë një bashkë-pilot 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, forca 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 certifikate) nënkupton veprimin administrativ të ndërmarrë pasi kategorizimi ose certifikata ka skaduar me qëllim të ripërtëritjes së privilegjeve të klasifikimit ose certifikatës për një periudhë të caktuar të mëtejshme, si rezultat i përmbushjes së kërkesave të caktuara.

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

“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 me 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 të vetëm” do të thotë një avion i certifikuar për operim nga një pilot.

"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-ne-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, rrit kompleksitetin operativ dhe që duhet të menaxhohet për të ruajtur kufijtë e sigurisë.

“Menaxhimi i kërcënimit” nënkupton procesin e zbulimit dhe të përgjigju rit ndaj kërcënimeve me kundërmasa të cilat zvogëlojnë ose eliminojnë pasojat e kërcënimeve, dhe zbusin probabilitetin e gabimeve apo gjendjet e padëshiruara të avionëve.

“Xhiroplan”(Planer turizmi me motor) (TMG) do të thotë 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.

"Tip i avionit" nënkupton kategorizimin e avionit që kërkon një kategorizim të tipit, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshme 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.

FCL.015 Aplikimi dhe lëshimi , rivlerësimi dhe rinovimi i licencës, kualifikimet dhe certifikatat’

(a) Një kërkesë për lëshim, rivlefshmeri, rinovim të licencave të piloteve, kategorizimeve dhe certifikatave shoqëruese duhet të dorëzohet tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, në formën dhe mënyrën e caktuar nga ky autoritet. Kërkesa duhet të shoqërohet me prova se kërkuuesi është në përputhje me kërkesat për rivlefshmeri, lëshim ose rinovimin të licencës, certifikatës, kategorizimeve apo konfirmimeve që i bashkëlidhen, të përcaktuara në këtë Pjesë dhe në Pjesën Mjekësore.

(b) Çdo kufizim ose zgjerim i privilegjeve të dhëna nga një licencë, kategorizim ose certifikatë duhet të konfirmohet me shënim në licencë ose certifikatë nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

(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 kërkesë për lëshimin e një licence për një tjetër kategori të avionit, ose për kategorizime apo certifikata të tjera, si dhe një ndryshim, rivlefshmerie ose rinovimi të këtyre licencave, kategorizimeve ose certifikatave duhet të dorëzohet tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, i cili fillimisht ka lëshuar licencën pilot, përveç rastit kur piloti ka kërkuar një ndryshim të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar dhe transferimin e të dhënave të licencës dhe certifikatës së tij mjekësore në atë autoritet.

FCL.020 Piloti student

(a) Një pilot student nuk mund të fluturojë vetëm, ai fluturon në rastet kur autorizohet dhe është mbikëqyrur nga një instruktor fluturimi.

(b) Para se ai/ajo të fluturojë vetëm, piloti student duhet të paktën të jete:

(1) në rastin kur fluturon me avion, helikopter dhe zeppelin: 16 vjeç;

(2) ne rastin e glajderave dhe balonave me ajër: 14 vjeç;

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

(a) Përgjegjësitë e aplikantit

- (1) aplikantët duhet të bëjnë të gjitha provimet e njohurive teorike për një licencë kualifikimi të veçantë, nën përgjegjësinë e njërit nga Shtetet Anëtare.
- (2) Aplikantët duhet të bëjnë vetëm provim të njohurive teorike kur rekomandohet nga një organizatë trajnimi e aprovuar (ATO) që është përgjegjëse për trajnimin e tyre, menjëherë sa të kenë përfunduar elementet e duhur të kursit të trajnimit, të instruksionit të njohurive teorike në një standart të kënaqshëm
- (3) Rekomandimet nga një ATO duhet të jenë të vlefshme për 12 muaj. Nëse aplikanti ka dështuar në përpjekje për të paktën një provim teorik të njohurive brenda kësaj periudhe të vlefshmërisë, nevojat për trajnim të mëtejshëm do të përcaktohet nga ATO, bazuar në nevojat e aplikantit.

(b) Standardet kaluese:

- (1) letra e kalimit (te provimit) të njohurive teorike do t'i jepet aplikantit kur ka marrë të paktën 75% të pyetjeve të vendosura në letër. Nuk ka shënime për gabimet.'
- (2) Përveç nëse përcaktohet ndryshe në këtë Pjesë, një aplikant ka përfunduar me sukses provimin e nevojshëm të njohurive teorike për licencën e duhur të pilotit apo kategorizim, kur ai / ajo ka kaluar të gjitha detyrat e provimeve të kërkuara brenda një periudhe prej 18 muajsh të llogaritura nga fundi i muajit kalendarik kur aplikanti tentoi për herë të parë një provim.
- 3) N.q.s. aplikanti nuk e kalon një nga provimet me letër të njohurive teorike brenda 4 herësh, ose nuk ka mundur të kalojë të gjitha letrat e teorisë brenda 6 uljesh (ulur në klase) ose periudhës së përcaktuar në paragrafin (2), ai/ajo duhet ta ribëjë provimin me të gjitha letrat së bashku.

Para se të ribëjë provimin e njohurive teorike, aplikanti duhet të bëjë trajnim të mëtejshëm në një ATO.

Hapësira dhe zgjerimi i fushës së trajnimit të nevojshëm duhet të vendoset nga ATO, bazuar nga nevojat e aplikantit.

(c) Periudha e vlefshmërisë

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

- (i) për lëshimin e një licence pilot të avionëve të lehtë, një licence për pilot privat, një licence për pilot planeri ose licence për një pilot balone, për një periudhë prej 24 muajsh;
- (ii) për lëshimin e një licence të pilotit tregtar, kualifikim me instrumente (IR) ose kualifikim në rrugëkalim me instrumente (EIR), për një periudhë prej 36 muajsh;
- (iii) periudhat në (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) mbeten të vlefshme për lëshimin e një ATPL për një periudhë prej 7 vjetësh nga data e fundit e vlefshmërisë së:

(i) një IR që ka hyrë në licencë; ose

(ii) në rastin e helikopterëve, e një kategorizimi të tipit helikopter që ka hyrë në këtë 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 para se të ndërmerren testet e 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.

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 Pjesë, koha e fluturimit të njohur për një licencë, kualifikimi ose certifikatë, duhet të jenë kryer në të njëjtën kategori avioni për të cilën licenca, kualifikimi ose certifikata është marrë.

(2) PIC (piloti në komandë) ose sipas instruksionit.

(i) Një aplikant për një licencë, kategorizim ose certifikatë do të kreditohet në mënyrë të plotë me të gjithë orët e instruksioneve vetëm apo dishe apo orët e fluturimit PIC (pilot-në komandë) kundrejt kohës së plote 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 multi-motorrë.

(iii) Një i diplomuar në një kurs trajnimi të integruar CPL / IR ka të drejtë të kreditohet me deri në 50 orë kohë piloti në komandë studentor në instrumente, kundrejt kohës së kërkuar si PIC, për lëshimin e licencës si piloti tregtar dhe për një kategorizim tipi apo klase për multi-motorrë.

(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 pilot ndihmës (PICUS), i njihen kreditit (aftësitë) e kohës si pilot ndihmës për të gjithë kohët e fluturimeve të kërkuara për licence piloti të një niveli me të lartë.

(b) Kreditimi i njohurive teorike

(1) Një aplikant, i cili e kaluar provimin e njohurive teorike për një licence piloti të transportit ajror, duhet të njihen kreditet dhe kërkesat e njohurive teorike për një licence piloti për avion me të lehtë, licence e pilotit privat, licence e pilotit tregtar, përveçse në rastin e helikopterëve, kualifikimi instrumental (IR) dhe (EIR) kualifikim instrumental në rrugëkalim, për të njëjtën kategori avioni.

(2) Një aplikant që ka kaluar provimin teorik të njohurive për një licencë për pilot tregtar, do të kreditohet me kërkesën e njohurive teorike për një licencë pilot të avionëve të lehta ose një licencë për pilot privat për të njëjtën kategori të avionit.

(3) Mbajtësi i një IR, ose një aplikant që ka kaluar provimin e njohurive teorike për instrumente për një kategori të avionit do të kreditohet plotësisht përkundrejt kërkesave për instruksionet e njohurive teorike dhe provimit për një IR në një tjetër kategori avioni.

(4) Mbajtësi i licencës pilote do të kreditohet ndaj kërkesave për instruktim të njohurive teorike dhe provimit për një licencë në një tjetër kategori avioni, në përputhje me Shtojcën 1 të kësaj Pjese.

(5) Pavarësisht nga pika (b)(3) mbajtësi i një (kualifikimi me instrumente) IR(A) që e ka përfunduar kursin e modularit të aftësisë - baze të IR(A) ose një mbajtës i EIR, duhet ti njihen kreditit plotësisht vetëm për kërkesat e instruksionit të njohurive teorike dhe provimi për një IR për një kategori tjetër avioni, ku gjithashtu e ka kaluar instruksionin e njohurive teorike dhe provimin për pjesën IFR (rregullat e fluturimit me instrumente), për kursin e kërkuar në përputhje me FCL.720.A.(b)(2)(i).

Ky kredit vlen edhe për aplikantët për një licencë piloti të cilët tashmë kanë përfunduar me sukses provimet teorike të njohurive për lëshimin e kësaj licence në një kategori tjetër të avionit, për atë kohë sa ajo është brenda periudhës së vlefshmërisë së specifikuar në FCL.025 (c).

FCL.040 Ushtrimi i privilegjeve të licencave

Ushtrimi i privilegjeve të dhëna nga një licencë do të jetë i varur nga vlefshmëria e klasifikimeve që përfshihen aty, dhe, nëse është e aplikueshme, dhe e certifikatës mjekësore.

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 ndërkohë 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 Shqiptar.

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

FCL.050 Regjistrimi i kohës së fluturimit

Piloti do të mbajë një regjistrim të rregullt të të dhënave për të gjitha fluturimet e kryera në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

FCL.055 Aftësi e gjuhës

(a) E përgjithshme. Piloteve të aeroplanëve, helikopterëve, ngritësit vertikale me fuqi dhe airship-ëve të cilëve u nevojitet për të përdorur radio telefonin, nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e licencave të tyre dhe kategorizimet, nëse ata nuk kanë një shënim të aftësisë së gjuhës në licencën e tyre, ose në gjuhën angleze, ose në gjuhën e përdorur për komunikime me radio të përfshira në fluturim. Shënimi duhet të tregojë gjuhën, nivelin e aftësisë dhe datën e vlefshmërisë.

(b) Aplikanti për miratimin e shënuar te zotësisë se gjuhës duhet të tregojë, në përputhje me Shtojcën 2 të kësaj Pjese, të paktën një nivel operacional te aftësisë se gjuhës si në përdorimin e frazeologjive dhe gjuhës së thjeshtë. 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 ne lidhje me punën, me saktësi dhe qartësi;
- (3) të përdorur strategji të përshtatshme komunikuese për këmbimin e mesazheve dhe të njohe dhe të zgjidhë keqkuptime te një konteksti të përgjithshëm ose lidhur me punën;
- (4) të trajtuar me sukses sfidat gjuhësore te paraqitura nga një komplikacion apo kthesë e papritur e ngjarjeve që ndodh në kontekstin e një situatë të punës rutinë apo detyrës komunikuese me të cilën ata janë të njohur ne mënyrë te ndryshme;
- (5) të përdorur një dialekt ose theks i cili është i kuptueshëm ne komunitetin aeronautik.

(c) Me përjashtim të pilotëve të cilët kanë demonstruar aftësitë gjuhësore në një nivel ekspertësh, në përputhje me Shtojcën 2 të kësaj Pjese, miratimi i shënuar duhet të ri-vlerësohet çdo:

- (1) 4 vjet, nëse niveli i treguar është niveli operacional; ose
- (2) 6 vjet, nëse niveli i treguar është niveli i zgjeruar.

(d) Kërkesa specifike për mbajtësit e një kualifikimi me instrumente (IR) ose kualifikim me instrumente ne rrugëkalim (EIR). Pa paragjykuar për paragrafët e mësipërm , mbajtësit e një IR ose EIR duhet te kenë demonstruar aftësitë e përdorimit te gjuhës Angleze ne nivelin qe u lejon atyre për:

- (1) të kuptuar të gjithë informacionin përkatës për kryerjen e të gjitha fazave të një fluturimi, duke përfshirë përgatitjen e fluturimit ;
- (2) të përdorur radio telefoninë në të gjitha fazat e fluturimit, duke përfshirë situatat emergjente;
- (3) të komunikuar me anëtarët e tjerë te ekuipazhit gjatë të gjitha fazave të fluturimit, duke përfshirë përgatitjen e fluturimit.

(e) Demonstrimi i aftësisë se gjuhës dhe përdorimi i Anglishtes për mbajtësit e IR ose EIR duhet te behet nëpërmjet një metode vlerësimi te vendosur nga autoriteti kompetent

FCL.060 Përvoja e fundit

(a) Balonat. Një pilot nuk duhet të operojë një balone në transportin ajror tregtar ose te mbarte pasagjere përveç nëse ai / ajo ka plotësuar në 180 ditët e mëparshme:

- (1) të paktën 3 fluturime si një pilot fluturues në një balone, nga te cilat të paktën 1 të ketë qene në një balone te klasës dhe grupit përkatës; ose
- (2) 1 fluturim në klasën dhe grupin përkatës te balonës nën mbikëqyrjen e një instruktori te kualifikuar në përputhje me Nën pjesën J.

(b) Aeroplanët, helikopterët, ngritësit me fuqi, airshipet dhe planeret. Një pilot nuk do të operojë në një avion në transportin ajror tregtar ose me pasagjere:

(1) si PIC apo bashkë-pilot nëse ai / ajo ka kryer, në 90 ditët e mëparshme, të paktën 3, ngritje afrime dhe ulje 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 multi-pilot, apo 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) gjatë largimit (për arsye personale) në fluturim horizontal (te pilotit në komandë), ndihmës piloti (që do të komandojë avionin) ai/ajo:

(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 klasë avioni; ose

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

(4) Kur një pilot ka privilegjin për të vepruar në më shumë se një tip të aeroplanit me manovrimë 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 jo-kompleks me manovrimë 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 tipeve, me kusht që piloti të ketë përfunduar të paktën 2 orë fluturimi në secilin prej tipeve të helikopterit, gjatë 6 muajve mëparshëm.

(c) 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 mesipërm, mund të zgjatet deri në një maksimum prej 120 ditësh, për sa kohë piloti ndërmerr fluturime linje nën mbikqyrjen e një instruktori për kategorizimin e tipit apo ekzaminuesi.

(2) Kur piloti nuk është në përputhje me kërkesat në (1), ai / ajo duhet të plotësojë një fluturim trajnimi në avion apo një FFS të tipit avionit për t'u përdorur, i cili do të përfshijë të paktën kërkesat e përshkruara në (b) (1) dhe (2) para se ai / ajo mund të ushtrojë privilegjet e tij / saj.

FCL.065 Reduktim i privilegjeve të mbajtësve të licencës në moshën 60 vjec ose më shumë në transportin ajror tregtar

(a) Mosha 60-64. Aeroplanët dhe helikopterët.

Mbajtësi i licencës pilot që ka arritur moshën 60 vjec nuk do të veprojë si një pilot i një avioni të angazhuar në transportin ajror tregtar, përveç:

(1) si një anëtar i një ekuipazhi me multi-pilot; dhe

(2) me kusht që një mbajtës i tillë është piloti i vetëm në ekuipazhin e fluturimit i cili ka mbushur moshën 60 vjec.

(b) Mosha 65. Mbajtësi i licencës pilot që ka arritur moshën e 65 vjec nuk do të veprojë si një pilot i një avioni të angazhuar 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 Shqiptar, kur piloti nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj Pjese, Pjeses-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 Shqiptar

Nënpjesa B

LIÇENCA E PILOTEVE TE AVIONEVE TE LEHTE - LAPL

SEKSIONI 1

Kërkesat e përbashkëta

FCL.100 LAPL - Mosha minimale

Aplikantët për LAPL duhet të jenë:

(a) në rastin e aeroplanëve dhe helikopterëve, të paktën 17 vjec;

(b) në rastin e planereve dhe balonave, të paktën 16 vjec.

FCL.105 LAPL - Privilegjet dhe kushtet

(a) Te përgjithshme. Privilegjet e mbajtësit të një LAPL janë për të vepruar pa shpërblim si PIC në operime jo-tregtare 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 cenuar 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

Aplikantët për LAPL duhet të përfundojnë një kurs trajnimi brenda një ATO. Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe instruksione të fluturimit të përshtatshme për privilegjet e dhëna.

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) Lende të përgjithshme:

- Ligji i Ajrit,
- Performanca e Njeriut,
- Meteorologjia, dhe
- Komunikimet;

(b) Lende specifike në lidhje me kategoritë e ndryshme avionëve:

- Parimet e fluturimit;
- Procedurat operative;
- Performanca e Fluturimit dhe Planifikimi;
- Njohuri të përgjithshme të avionit' dhe
- Lundrimi.

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 ketë 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 jene shënuar me miratim në licencë, në përputhje me këtë Nenpjese.

(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 temë 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 e mbajtësit të një LAPL për aeroplanë janë për të vepruar si PIC për aeroplanë të tokës vetëm me 1 motor-piston, ose TMG me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 2 000 kg ose më pak, që mban një maksimum prej 3 udhëtarësh, të tillë që të mos ketë asnjëherë më shumë se 4 persona në bordin e avionit.

(b) Mbajtësit e LAPL(A) do të marrin pasagjere nëse ata kanë plotësuar 10 ore fluturimi si pilot në komandë(PIC) në avionë ose TMG pas dhënies së liçences.

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

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

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

(2) 6 orë kohe fluturim vetëm, i mbikëqyrur, përfshirë së paku 3 orë kohe fluturimi vetëm përtej vendit me të paktën 1 fluturim përtej vendit 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) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (S) me TMG shtese. Aplikantët për LAPL (A) që mbajnë një LAPL (S) me TMG shtese duhet të ketë përfunduar së paku 21 orë kohë të fluturimit në TMG pas miratimit të shënuar të shtesës TMG dhe në përputhje me kërkesat e FCL.135.A (a) në aeroplanë.

(c) Kreditimi. Aplikantët me eksperiencë paraprake si PIC mund të kreditohen perkundrejt kërkesave të pikës (a).

Shuma e kreditit do të vendoset nga ATO ku piloti t'i nënshtrohet kursit të trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të para-hyrjes, por në çdo rast:

- (1) nuk e kalon kohën totale të fluturimit si PIC;
- (2) nuk kalon 50% të orëve kërkuara në (a);
- (3) nuk përfshijnë kërkesat e (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 lëndet e mëposhtme:

- (i) procedurat operacionale;
- (ii) performanca e fluturimit dhe planifikimi;
- (iii) njohuri të përgjithshme të avionit.

(b) Para se mbajtësi i një LAPL të mund të ushtrojë privilegjet e licencës në një tjetër variant të aeroplanit nga ai e përdorur për testin e aftësisë, piloti duhet të ndërmarrë trajnimin e ndryshimeve apo familjarizimit. Trajnimi i ndryshimeve duhet të regjistrohet në ditarin e fluturimeve të pilotit ose në një dokument ekuivalent dhe të nënshkruhet nga instruktori.

FCL.140.A LAPL (A) - Kërkesat e aktualizimit

(a) Mbajtësit e një LAPL (A) do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre vetëm kur ata të kenë kryer, në 24 muajt e fundit, si pilotë të avionëve apo TMG:

- (1) të paktën 12 orë të kohës së fluturimit si PIC, duke përfshirë 12 ngritje dhe ulje, dhe
- (2) trajnim rifreskues me të paktën 1 orë të kohës totale të fluturimit me një instruktor.

(b) Mbajtësit e një LAPL (A) që nuk përputhen me kërkesat e pikës (a) do të:

(1) ndërmarrin një kontroll të aftësisë me një ekzaminues para se ata të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të licencës tyre; ose

(2) të kryejnë kohën shtesë të fluturimit me ngritje dhe ulje, duke fluturuar në mënyrë dyfishtë ose vetëm, nën mbikëqyrjen e një instruktori, në mënyrë që të plotësojnë kërkesat e pikës (a).

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 ketë plotësuar 40 orë instruksione të fluturimit në helikopterë. Të paktën 35 orë të cilave të jene fluturuar në llojin 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 të kohës së fluturimit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 5 orë vetëm përtej vendit me të paktën 1 fluturim përtej vendit prej të paktën 150 km (80 NM), gjatë të cilit do të bëhet një ulje me ndalim të plotë në një aerodrom të ndryshëm nga aerodromi i nisjes.

(b) Kreditimi. Aplikantët me eksperiencë paraprake si PIC mund të kreditohen perkundrejt kërkesave të pikës (a).

Sasia e kreditit do të vendoset nga ATO ku piloti i nënshtrohet kursit të trajnimit, në bazë të një testi të fluturimit të para-hyrjes, por në çdo rast:

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

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

(3) nuk përfshin kërkesat në (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 pershtatshëm të njohurive teorike për tipin tjetër në lëndet 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 jete i nënshkruar nga instruktori.

FCL.140.H LAPL (H) - Kërkesat e aktualizimit

(a) Mbajtësit e një LAPL (H) duhet të ushtrojnë vetëm privilegjet e licencës së tyre në një tip të veçantë kur ata kanë plotësuar në helikopterë të këtij tipi në 12 muajt e fundit:

- (1) të paktën 6 orë kohë të fluturimit si PIC, përfshirë 6 ngritje, afrime dhe ulje; dhe
- (2) trajnim rifreskues për të paktën 1 orë kohë totale fluturimi me një instruktor.

(b) Mbajtësit e një LAPL (H) që nuk përputhen me kërkesat e pikës (a) duhet të:

- (1) të kalojnë një kontroll të aftësisë me një ekzaminues në tipin specifik para se ata të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të licencës tyre; ose
- (2) të kryejnë kohën shtesë të fluturimit ose ulje dhe ngritje, duke fluturuar dyfish ose vetëm, nën mbikëqyrjen e një instruktori, në mënyrë që të plotësojnë kërkesat e pikës (a).

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për LAPL për planere - LAPL (S)

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

(a) Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për planere janë që të veprojnë si PIC në planera dhe planere me fuqi. Në mënyrë që të ushtroje privilegjet në një TMG, mbajtësi duhet të përputhet me kërkesat në FCL.135.S.

(b) Mbajtësit e LAPL(S) do të marrin pasagjere vetëm nëse ata kanë plotësuar 10 orë fluturimi ose 30 lëshime (në ajër) si PIC në glajder ose glajdera me motor, pas dhënies së licencës.

FCL.110.S LAPL (S) - Kërkesat e përvojës dhe kreditimi

(a) Aplikantët për një LAPL (S) duhet të kenë plotësuar të paktën 15 orë instruksione fluturimi në planera, apo planera me fuqi, duke përfshirë të paktën:

- (1) 10 orë instruksione të fluturimit dyshe;
- (2) 2 orë të kohës së fluturimit vetëm, të mbikëqyrur;

(3) 45 lëshime dhe ulje;

(4) 1 fluturim përtej vendit vetëm prej të paktën 50 km (27 NM) ose 1 fluturim te dyfishtë përtej vendit prej së paku 100 km (55 NM).

(b) Nga 15 orët e kërkuara në piken (a), një maksimum prej 7 orësh mund të jetë plotësuar në një TMG.

(c) Kreditimi. Aplikantët me eksperiencë paraprake si PIC mund të kreditohen perkundrejt kërkesave të pikës (a).

Shuma e kreditit do të vendoset nga ATO ku piloti t'i nënshtrohet kursit të trajnimit, në bazë të një testi të fluturimit të para-hyrjes, por në çdo rast:

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

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

(3) nuk përfshijnë kërkesat në (a) (2) tek (a) (4).

FCL.130.S LAPL (S) - Metodën e lëshimit

(a) Privilegjet e LAPL (S) do të kufizohen me metodën e lëshimit të përfshirë në testin e aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti ka plotësuar:

(1) në rastin e lëshimit çikrik dhe lëshimit makine, një minimum prej 10 lëshimesh në instruksione të fluturimit të dyfishtë, dhe 5 lëshime i vetme, nën mbikëqyrje;

(2) në rastin e aero-terheqjes ose vetëlëshimit, një minimum prej 5 lëshimesh në instruksione të fluturimit të dyfishtë, dhe 5 lëshime i vetëm, nën mbikëqyrje. Në rastin e vetëlëshimit, instruksionet e fluturimit të dyfishtë mund të bëhen në një TMG;

(3) në rastin e lëshimit nga lartësitë, një minimum prej 3 lëshimesh të kryera në instruksione të fluturimit dyfishtë apo i vetëm, nën mbikëqyrje.

(b) Përfundimi i trajnimit shtesë të lëshimit do të futet në ditarin e fluturimit dhe të nënshkruhet nga instruktori.

(c) Në mënyrë që të ruajnë privilegjet e tyre në çdo metodë të lëshimit, pilotët duhet të plotësojnë një minimum prej 5 lëshimesh gjatë 24 muajve të fundit, përveç rastit të lëshimit nga lartësitë, rast në të cilin pilotët duhet të kenë kryer vetëm 2 lëshime.

(d) Kur piloti nuk është në përputhje me kërkesën e pikës (c), ai / ajo do të kryejë numrin shtesë të lëshimeve duke fluturuar dyfishtë ose i vetëm, nën mbikëqyrjen e një instruktori në mënyrë që të rinovojë privilegjet.

FCL.135.S LAPL (S) - Zgjerim i privilegjeve tek TMG

Privilegjet e një LAPL (S) do të zgjerohen për një TMG kur piloti ka plotësuar në një ATO, të paktën:

(a) 6 orë instruksione të fluturimit në një TMG, duke përfshirë:

(1) 4 ore instruksione te fluturimit te dyshe;

(2) 1 fluturim përtej vendit i vetëm, me të paktën 150 km (80 NM), gjatë së cilës do te kryhet 1 ulje me ndalese të plotë në një aerodrom tjetër nga aerodromi i nisjes ;

(b) një test aftësie për të demonstruar një nivel të përshtatshëm aftësie praktike në një TMG. Gjatë këtij testi aftësie, aplikanti duhet t'i demonstrojë ekzaminuesit një nivel adekuat të njohurive teorike për TMG në lëndet e mëposhtme:

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

FCL.140.S LAPL (S) - Kërkesat e aktualizimit

(a). Mbajtësit e një LAPL (S) duhet të ushtrojnë vetëm privilegjet e licencës së tyre në planerat ose planerat me fuqi kur ata kanë plotësuar në planere ose planere me fuqi, përjashtuar TMG-te, në 24 muajt e fundit, të paktën:

(1) 5 orë të kohës fluturimit si PIC, përfshirë 15 lëshime;

(2) 2 fluturime trajnuese me një instruktor.

(b) TMG. Mbajtësit e një LAPL (S) duhet të ushtrojnë vetëm privilegjet e licencës së tyre në një TMG, kur ata të kenë:

(1) plotësuar në TMGs në 24 muajt e fundit:

(i) të paktën 12 orë kohë të fluturimit si PIC, duke përfshirë 12 ngritje dhe ulje, dhe

(ii) trajnim rifreskues për të paktën 1 orë kohë totale fluturimi me një instruktor.

(2) Kur mbajtësi i LAPL (S) gjithashtu ka privilegje për të fluturuar në aeroplanë, kërkesat në (1) mund të jenë plotësuar në aeroplanë.

(c) Mbajtësit e një LAPL (S) që nuk përputhen me kërkesat në (a) ose (b) duhet, para se të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të tyre:

(1) të kalojnë një kontroll të aftësisë me një ekzaminues në një planer ose një TMG, sipas nevojës; ose

(2) të kryejnë kohën shtesë të fluturimit ose ngritjet dhe uljet, duke fluturuar dyshe ose i vetëm, nën mbikëqyrjen e një instruktori, në mënyrë që të përmbushë kërkesat e pikës (a) ose (b).

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për LAPL për balonat - LAPL (B)

FCL.105.B LAPL (B) - Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për balonat (me ajër), veprojnë si PIC në balona me ajër të nxehte ose airship/zepelina me ajër të nxehte, me një kapacitet të maksimal të volumnit 3 400m³, ose balona me gaz me kapacitet maksimal të volumnit 1 260m³, që mbajnë në maksimum 3 pasagjere, dhe aty nuk duhet të ketë më shumë se 4 pasagjere në bordin e avionit.

FCL.110.B LAPL(B)- Eksperiencat e kërkuara dhe kreditimi

(a) Aplikantët për një LAPL (B) duhet të kenë plotësuar në balona të së njëjtës klasë të paktën 16 orë instruksione fluturimi, duke përfshirë të paktën:

(1) 12 orë instruksione të fluturimeve dyfishe;

(2) 10 fryrje dhe 20 ngritje dhe ulje; dhe

(3) 1 fluturim si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur me një kohë fluturimi minimale prej të paktën 30 minuta.

(b) Kreditimi. Aplikantët me eksperiencë paraprake si PIC në balona mund të kreditohen përkundrejt kërkesave të pikës (a).

Sasia e kreditit do të vendoset nga ATO ku piloti t'i nënshtrohet kursit të trajnimit, në bazë të një testi të fluturimit të para-hyrjes, por në çdo rast:

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

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

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

FCL.130.B LAPL (B) - Zgjerimi i privilegjeve për fluturimet me varje

(a) Privilegjet e LAPL (B) do të kufizohet në fluturime jo me varje. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti ka përfunduar së paku 3 instruksione fluturimi me varje.

(b) Përfundimi i trajnimit shtesë do të hyjë në ditarin e fluturimit dhe do të nënshkruhet nga instruktori.

(c) Në mënyrë që të mbajnë këtë privilegj, pilotët duhet të kenë plotësuar një minimum prej 2 fluturimesh me varje gjatë 24 muajve të fundit.

(d) Kur piloti nuk është në përputhje me kërkesën në (c), ai / ajo do të kryejë numrin shtesë të fluturimit me varje duke fluturuar dyshe ose i vetëm, nën mbikëqyrjen e një instruktori në mënyrë që të rinovojë privilegjet.

FCL.135.B LAPL (B) - Zgjerimi i privilegjeve në një tjetër klasë balone

Privilegjet e LAPL (B) do të kufizohen në klasën e balonës në të cilën është bere testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti te ketë përfunduar në një klasë tjetër, në një ATO, të paktën:

(a) 5 fluturime instruksioni te dyfishtë; ose

(b) në rastin e një LAPL (B) për balona me ajër te nxehte që dëshirojnë të zgjerojnë privilegjet e tyre ne airship me ajër te nxehte, 5 orë kohë te instruksionit të fluturimit dyshe; dhe

(c) një test aftësie, gjatë të cilit ata do te demonstrojnë tek ekzaminuesi një nivel të duhur të njohurive teorike për klasë të tjera në lendet e mëposhtme:

-Parimet e fluturimit;

- Procedurat operative;

- Performanca e fluturimit dhe planifikimi;

- Njohuri të përgjithshme te avionit.

FCL.140.B LAPL (B) - Kërkesat e aktualizimit

(a) Mbajtësit e një LAPL (B) duhet të ushtrojnë vetëm privilegjet e licencës së tyre, kur ata te kenë përfunduar, në një klasë të balonës në 24 muajt e fundit, të paktën:

(1) 6 orë kohë të fluturimit si PIC, duke përfshirë 10 ngritje dhe ulje; dhe

(2) 1 fluturim trajnimi me një instruktor;

(3) Përveç kësaj, në qoftë se piloti është i kualifikuar për të fluturuar ne më shumë se një klasë balone, në mënyrë qe të ushtroje privilegjet e tij në klasë tjetër, ai duhet të kete plotësuar të paktën 3 orë kohë të fluturimit në atë klasë brenda 24 muajve të fundit , duke përfshirë 3 ngritje dhe ulje.

(b) Mbajtësit e një LAPL (B) të cilët nuk përputhen me kërkesat e pikës (a), para se ata të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të tyre duhet te:

(1) të kalojnë një kontroll te aftësisë me një ekzaminues në klasën përkatëse; ose

(2) të kryejë kohën shtesë te fluturimit me ngritje dhe ulje, duke fluturuar dyshe ose i vetëm, nën mbikëqyrjen e një instruktori, në mënyrë që të plotësojnë kërkesat e pikës (a).

NENPJESA C

LIÇENCA PER PILOT PRIVAT (PPL), LIÇENCA PER PILOT PLANERI (SPL) DHE LIÇENCA PER PILOT BALONE (BPL)

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.200 Mosha minimale

- (a) Një aplikant për një PPL duhet të jetë të paktën 17 vjeç;
- (b) Një aplikant për një BPL ose një SPL duhet të jetë të paktën 16 vjeç.

FCL.205 Kushtet

Aplikantet 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 Nenpjesen H.

FCL.210 Kurs trajnimi

Aplikantët për një SPL, BPL ose PPL duhet të përfundojnë një kurs trajnimi në një ATO. Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe instruksione fluturimi të përshtatshme për privilegjet e dhëna.

FCL.215 Provim i njohurive teorike

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

(a) lende të përgjithshme:

- Ligji i Ajrit;
- Performanca e Njeriut;
- Meteorologjia;
- Komunikimet;

(b) lendet specifike në lidhje me kategoritë e ndryshme avionëve:

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

FCL.235 Testi i Aftësive

(a) Aplikuesit për BPL, SPL ose PPL duhet të demonstrojnë përmes kryerjes së një testi aftësie, aftësinë për të kryer, si PIC në kategorinë e avionit të duhur, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

(b) Një aplikant për testin e aftësisë duhet të ketë marrë instruksione fluturimi në të njëjtën klasë apo tip të avionit, ose të një grupi balonash që do të përdoren për testin e aftësisë.

(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 të shkaktojë aplikantit mos kalimin e të tere seksionit. Nëse aplikanti nuk kalon vetëm në një seksion, ai/ajo duhet ta përsërisë atë seksion. Mos marrja e më shumë se një seksioni, do të shkaktojë aplikantit në mos marrjen e të gjithë testit.

(3) Kur testi duhet të përsëritet në përputhje me piken (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 mbajtësit të një PPL (A) janë për të vepruar pa shpërblim si PIC ose bashkë-pilot në aeroplan apo TMG të angazhuar në operime jo-tregtare.

(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) trajnimi, testimi dhe kontrolli për kualifikimet ose certifikatat e bashkangjitura tek kjo liçence.

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

(a) Aplikantët për një PPL (A) duhet të kenë përfunduar së paku 45 orë instruksione fluturimi në aeroplanë, 5 nga të cilat mund të jenë kryer në një FSTD, duke përfshirë të paktën:

(1) 25 orë fluturimi të dyfishtë, dhe

(2) 10 orë të kohës së fluturimit si drejtuesi vetëm, i mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 5 orë kohe të fluturimit i vetëm përtej vendit me të paktën 1 fluturim përtej vendit prej të paktën 270

km (150 NM), gjatë së cilit do të bëhen ulje me ndalese te plotë në 2 aerodrome te ndryshme nga aerodromi e nisjes.

(b) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (A). Aplikantët për një PPL (A) që mban një LAPL (A) duhet të kenë kryer të paktën 15 orë të kohës fluturimit për aeroplanë pas lëshimit të LAPL (A), nga të cilat të paktën 10 duhet të jenë instruksione te fluturimit të kryera në një kurs trajnimi në një ATO. Ky kurs trajnimi duhet të përfshijë të paktën 4 orë kohë të fluturimit si drejtuesi vetëm, i mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 2 orë kohë të fluturimit si drejtues i vetëm përtej vendit, me të paktën 1 fluturim përtej vendit prej të paktën 270 km (150 NM), gjatë së cilit duhet të bëhen ulje me ndalesa te plota në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

(c) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (S) me një shtese për TMG. Aplikantët për një PPL (A) që mbajnë një LAPL (S) me një shtese për TMG duhet të kenë plotësuar:

(1) të paktën 24 orë të kohës fluturimit në TMG pas miratimit të shtesës për TMG; dhe

(2) 15 orë instruksione te fluturimit në aeroplanë në një kurs në një ATO, duke përfshirë të paktën kërkesat e (a) (2).

(d) Kreditimi. Aplikantët që mbajnë një licence 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 bashkë-pilot i helikopterëve të angazhuar në operime jo-tregtare.

(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 te fluturimit për të LAPL (H) ose PPL (H);

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

(3) Trajnimi, testimi dhe kontrolli për kualifikimet dhe certifikatat e bashkangjitura tek kjo liçence.

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 te fluturimit në helikopterë, 5 nga të cilat mund të jene kryer në një FNPT ose FFS, duke përfshirë të paktën:

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

(2) 10 orë te kohës se fluturimit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 5 orë kohe fluturimi përtej vendit i vetëm me të paktën 1 fluturim përtej vendit prej së paku 185 km

(100 NM), me ulje dhe me ndalesa te plota në 2 aerodromeve të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

(3) 35 të 45 orëve të instruksioneve te fluturimit duhet të plotësohen në te njëjtin tip të helikopterit si ai i përdorur për testin e aftësisë.

(b) Kërkesat specifike për një aplikant mbajtës i një LAPL (H). Aplikantët për një PPL (H) që mbajnë një LAPL (H) duhet të kryejnë një kurs trajnimi në një ATO. Ky kurs trajnimi duhet të përfshijë të paktën 5 orë kohë instruksione të fluturimit të dyfishtë dhe të paktën 1 fluturimi përtej vendit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, prej të paktën 185 km (100 NM), me ulje dhe me ndalesa te plota në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

(c) Aplikantët që mbajnë një licence 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 te tillë deri në një maksimum prej 6 orësh. Shuma e kreditit te dhënë në çdo rast nuk do te përfshijë kërkesat në (a) (2).

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 bashkë-pilot në airship te angazhuar në operime jo-tregtare.

(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 te fluturimit për PPL (As);

(2) Zhvillim te testeve të aftësisë dhe kontrolleve te aftësisë për këtë licencë;

(3) Trajnimi , testimi dhe kontrolli për kualifikimet dhe çertifikatat e bashkangjitura tek kjo liçence.

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

(a) Aplikantët për një PPL (As) duhet të ketë plotësuar së paku 35 orë të instruksioneve te fluturimit në airship, 5 nga të cilat mund të jene plotësuar në një FSTD, duke përfshirë të paktën:

(1) 25 orët e instruksionit te fluturimit të dyfishtë, duke përfshirë:

(i) 3 orë te trajnimit te fluturimit pertej vendit, duke përfshirë 1 fluturim pertej vendit prej së paku 65 km (35 NM),

(ii) 3 orë të trajnimit ne instrumente;

(2) 8 ulje dhe ngritje në një aerodrom, duke përfshirë procedurat e lidhjes ne direk dhe clirimit nga direku;

(3) 8 orë kohë të fluturimit si drejtues i vetem, i mbikeqyrur.

(b) Aplikantët që mbajnë një BPL dhe të kualifikuar për të fluturuar në ajër të nxehtë do të kreditohen me 10% të kohës totale të tyre të fluturimit, si PIC në ajër të ftohtë deri në një maksimum prej 5 orësh.

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për licencën e pilotit të planerit (SPL)

FCL.205.S SPL - Privilegjet dhe kushtet

(a) Privilegjet e mbajtësit të një SPL janë të veprojë si PIC në planerë dhe planerë me fuqi. Në mënyrë që të ushtroje privilegjet në një TMG, mbajtësi do të duhet të përputhet me kërkesat në FCL.135.S.

(b) Mbajtësit e një SPL duhet:

(1) të mbartin udhëtarë vetëm kur të kenë plotësuar, pas lëshimit të licencës, të paktën 10 orë të kohës së fluturimit ose 30 lëshime si PIC në planerë ose planerë me fuqi;

(2) të kufizohen për të vepruar pa shpërblim në operime jo-tregtare deri kur ata të kenë:

(i) arritur moshën 18 vjeç;

(ii) plotësuar, pas lëshimit të licencës, 75 orë kohë të fluturimit ose 200 lëshime si PIC në planerë ose planerë me fuqi;

(iii) kaluar një kontroll aftësie me një ekzaminues.

© pavarësisht nga paragrafi (b)(2), mbajtësi i një SPL me privilegjet e instruktorit ose kontrolluesit mund të marrë të vlefshme për:

(1) instruksionet e fluturimeve të mëdha për LAPL(S), ose SPL;

(2) kryerjen e testimit të aftësive dhe kontrollit profesional për këtë licencë;

(3) trajnimi, testimi, dhe kontrolli për kualifikimet e certifikatave të bashkangjitura të këtyre licencave.

FCL.210.S SPL - Kërkesat për përvojë dhe kreditim

(a) Aplikantët për një SPL duhet të kenë plotësuar së paku 15 orë të instruksioneve të fluturimit në planerë ose planerë me fuqi, duke përfshirë të paktën kërkesat e specifikuar në FCL.110.S.

(b) Aplikantët për një SPL mbajtës të një LAPL (S) do të kreditohen plotësisht kundrejt kërkesave për dhënien e një SPL. Aplikantët për një SPL të cilët kanë mbajtur një LAPL (S) brenda një periudhe prej 2 vjet para aplikimit do të kreditohen plotësisht kundrejt kërkesave të njohurive teorike dhe instruksioneve të fluturimit.

Kreditimi. Aplikantët që mbajnë një licencë piloti për një kategori tjetër avioni, me përjashtim të balonave, duhet të kreditohen me 10% të kohës së tyre totale të fluturimit, si PIC në avion të tillë deri në një maksimum prej 7 orësh. Shuma e kreditit të dhënë në çdo rast nuk duhet të përfshijë kërkesat në FCL.110.S (a) (2) deri (a) (4).

FCL.220.S SPL - Metodatat e lëshimit

Privilegjet e SPL duhet të kufizohen në metodën e lëshimit të përfshira në testin e aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet dhe privilegjet e reja mund të ushtrohen kur piloti përputhet me kërkesat në FCL.130.S.

FCL.230.S SPL - Kërkesat e aktualizimit

Mbajtësit e një SPL duhet të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre, kur veprojnë në përputhje me kërkesat në FCL.140.S.

SEKSIONI 6

Kërkesat specifike për licencën e pilotit të balonës (BPL)

FCL.205.B BPL - Privilegjet dhe kushtet

(a) Privilegjet e mbajtësit të një BPL janë që të veprojnë si PIC në balona.

(b) Mbajtësit e një BPL duhet të kufizohen për të vepruar pa shpërblim në operime jo-tregtare derisa ata të kenë:

- (1) mbushur moshën 18 vjeç;
- (2) plotësuar 50 orë të kohës së fluturimit dhe 50 ngritje dhe ulje si PIC në balona,
- (3) kaluar një kontroll të aftësisë me një ekzaminues në një balonë në klasën specifike.

(c) Pavarësisht paragrafit (b), mbajtësit e një BPL me privilegjet e instruktorit ose ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:

- (1) Sigurim të instruksioneve të fluturimit për LAPL (B) ose BPL;
- (2) Zhvillim të testeve të aftësisë dhe kontrollet e aftësisë për këto Licenca,
- (3) Trajnimi, testimi dhe kontrolli për kualifikimet dhe certifikatat e bashkangjitura të këtyre licencave.

FCL.210.B BPL - Kërkesat e përvojës dhe kreditimi

(a) Aplikuesit për një BPL duhet të kenë plotësuar në balona të së njëjtës klase dhe grup, të paktën 16 orë të instruksioneve të fluturimit, duke përfshirë të paktën:

- (1) 12 orë të instruksioneve të fluturimit të dyfishtë;
- (2) 10 fryrje dhe 20 ngritje dhe ulje, dhe
- (3) 1 fluturimin si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur me një kohë fluturimi minimale prej të paktën 30 minuta.

(b) Aplikuesit për BPL që mbajnë një LAPL (B) duhet të kreditohen plotësisht kundërsht kërkesave për lëshimin e një BPL.

Aplikantët për një BPL te cilët mbanin një LAPL (b) brenda periudhës prej 2 vitesh përpara aplikimit duhet të kreditohen plotësisht ndaj kërkesave për njohuritë teorike dhe instruksionet e fluturimit.

FCL.220.B BPL - Zgjerimi i privilegjeve për fluturimet me varje

Privilegjet e BPL duhet të kufizohen në fluturime pa varje. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti të përputhet me kërkesat në FCL.130.B.

FCL.225.B BPL - Zgjerimi i privilegjeve për një klasë apo grup tjetër balonash

Privilegjet e BPL duhet të kufizohen në klasën dhe grupin e balonave në të cilat është zhvilluar testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti ka:

(a) Përputhje me kërkesat në FCL.135.B, në rastin e një zgjerimi për një klasë tjetër brenda të njëjtit grup;

(b) Ka kryer së paku, në rastin e një zgjerimi për një grup tjetër brenda të njëjtës klasë balonash:

(1) 2 fluturime instruksioni në një balonë të grupit përkatës, dhe

(2) Orët si më poshtë të kohës së fluturimit si PIC për balonat:

(I) për balonë me një kapacitet të membranës ndërmjet 3.401 m³ dhe 6.000 m³, të paktën 100 orë,

(ii) për balonë me një kapacitet ndërmjet 6.001 m³ dhe 10.500 m³, të paktën 200 orë,

(iii) për balonë me një kapacitet të membranës prej më shumë se 10 500 m³, të paktën 300 orë;

(iv) për balonat me gaz me një kapacitet të membranës prej më shumë se 1 260 m³, të paktën 50 orë.

FCL.230.B BPL - Kërkesat e aktualizimit

(a) Mbajtësit e një BPL duhet të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre vetëm kur ata të kenë përfunduar në një klasë të balonës në 24 muajt e fundit së paku:

(1) 6 orë kohë të fluturimit si PIC, duke përfshirë 10 ngritje dhe ulje, dhe

(2) 1 fluturim trajnimi me një instruktor në klasin e duhur në balonë dhe brenda grupit me të madh për të cilën ata kanë privilegjet;

(3) për më tepër, në rastin e pilotëve të kualifikuar për të fluturuar në më shumë se një klasë balonash, në mënyrë që të ushtrojnë privilegjet e tyre në një klasë tjetër, ata do të kenë plotësuar të paktën 3 orë kohë fluturimi në atë klasë brenda 24 muajve të fundit, përfshirë 3 ngritje dhe ulje.

(b) Mbajtësit e një BPL që nuk përputhen me kërkesat e pikës (a), para se ata të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të tyre do të:

- (1) kalojnë një kontroll te aftësisë me një ekzaminues në një balone brenda klasës përkatëse dhe me kapacitet maksimal te membranës për të cilat ata kanë privilegje; ose
- (2) të kryejnë kohën shtesë te fluturimit ose ulje dhe ngritje, duke fluturuar dyshe, ose te vetem nën mbikqyrjen e një instruktori, në mënyrë që të plotësojnë kërkesat e pikes (a).

NENPJESA D

LIÇENSA PILOT TREGETAR - 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 së një avioni perkates, për:

- (1) të ushtruar të gjitha privilegjet e mbajtësit të një LAPL dhe PPL-së;
- (2) të vepruar si PIC apo bashkë-pilot 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 Nenpjese;
- (4) të vepruar si bashkë-pilot 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 klasifikim të klasës ose tipit të avionëve të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.310 CPL - Provimet për njohuritë teorike

Një aplikant për një PPL duhet të tregojë nivelin e njohurive të përshtatshme për privilegjet e dhëna në lëndet e mëposhtme:

- Ligji i Ajrit,
- Njohuri të Përgjithshme të Avionit i
- Trupi i Avionit / Sistemet/ Motorri,
- Njohuri të Përgjithshme të Avionit- Instrumentacioni,
- Masa dhe Balanca,
- Performanca,
- Planifikimi dhe Monitorimi i Fluturimit,

- Performanca e Njeriut,
- Meteorologjia,
- Lundrimi i Përgjithshëm,
- Lundrim me Radio,
- Procedurat operative,
- Parimet e fluturimit,
- Rregullat e Fluturimit Visual (VFR).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.325.A CPL (A) - Kushtet specifike për mbajtësit e MPL

Para se të ushtroje 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) kohe 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 kohe 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 behen 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.

LIÇENCA PILOT MULTI-EKUIPAZH - 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 bashkë-pilot në një aeroplan i cili kërkohet të veprojë me një bashkë-pilot.

(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 Nenpjesën C të plotësohen;

(2) një CPL (A), me kusht që kërkesat e specifikuar 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 bashkë-pilot. 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. Një aplikant për një MPL duhet të ketë përfunduar një kurs trajnimi të njohurive teorike dhe të fluturimit në një ATO në përputhje me Shtojcën 5 të kësaj Pjese.

(b) Provimi. Një aplikant për një MPL duhet të ketë treguar një nivel të njohurive të përshtatshme për mbajtjen e një ATPL (A), në përputhje me FCL.515, dhe me një klasifikim të tipit multi-pilot.

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 specifikuar në Shtojcën 5 të kësaj Pjese, si pilot fluturues dhe pilot jo fluturues, në një aeroplan me multi-pilot, me multi-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 llojin e avionit të përdorur në fazën e avancuar të kursit të trajnimit të integruar MPL ose në një FFS që përfaqëson të njëjtin lloj.

LIÇENCA PER PILOT TE TRANSPORTIT TE LINJES AJRORE- ATPL

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashketa

FCL.500 ATPL - Mosha minimale

Aplikantët për ATPL duhet të jetë 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.

(a) Aplikantët për lëshimin e një ATPL duhet të kenë plotësuar kërkesat për klasifikimin 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 ATPL duhet të kenë përfunduar një kurs trajnimi në një ATO. Kursi duhet të jetë ose një kurs trajnimi i integruar ose një kurs modular, në përputhje me Shtojcën 3 të kësaj Pjese.

(b) Provimi. Aplikantët për ATPL duhet të tregojnë nivelin e njohurive të përshtatshme për privilegjet e dhëna në lëndet e mëposhtme:

- Ligji i Ajrit,
- Njohuri të Përgjithshme të Avionit– trupi i aeroplanit / Sistemet / Motorri,
- Njohuri të Përgjithshme të Avionit- Instrumentacioni,
- Masa dhe Balanca,
- Performanca,
- Planifikimi dhe Monitorimi i Fluturimit,
- Performanca e Njeriut,
- Meteorologjia,
- Lundrimi i Përgjithshëm,
- Radio-Lundrimi,
- Procedurat e operimeve,
- Parimet e fluturimit,

- Komunikimet VFR,
- Komunikimet IFR.

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 multi-pilote, 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 një multi-motor IR 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 ore operime në aeroplanë me multi-pilote;

(2) (i) 500 ore si PIC nën mbikeqyrjen; ose

(ii) 250 ore si PIC; ose

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

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

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

(5) 100 orë fluturim natën si PIC ose bashkë-pilot.

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

(c) Kreditimi.

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

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

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

(2) Mbajtësit e Liçences se inxhinjereve të fluturimit të dhënë në përputhje me rregullat kombëtare të aplikueshme, duhet të kreditohen me 50% të kohës në fluturim të inxhinjerit, deri në maksimum të 250 orëve të krediteve. Këto 250 orë mund të kreditohen tek 1 500 orëshi i kërkuar në paragrafin (b), dhe 500 orëshi i kërkuar në paragrafin (b)(1), duke dhënë kreditin total të këtyre paragrafeve, por që nuk e kalon 250 orët.

(d) eksperiencën 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 multi-pilot nën IFR, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

Testi i aftësisë do të bëhet në aeroplan apo një FFS të përshtshëm 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 (H) ATPL duhet:

(a) të jenë mbajtës të një CPL (H) dhe të një kategorizimi të tipit multi-pilot të helikopterit dhe të kenë marrë instruksione në MCC;

(b) të kenë kryer si pilot të helikopterëve një minimum prej 1 000 orësh kohë të fluturimit, duke përfshirë së paku:

(1) 350 orë në helikopterë multi-pilote;

(2) (i) 250 orë si PIC; ose

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

(iii) 250 orë si PIC nën mbikeqyrje në helikopterë me multi-pilote. Në këtë rast, privilegjet e ATPL (H) do të jenë të kufizuar vetëm për operime me multi-pilote, 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 mbikeqyrje;

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

(5) 100 orë fluturim natën si PIC ose si bashkë-pilot.

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 kryer në një FNPT.

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

(d) Eksperienca e kërkuar në pikën (b) duhet të jetë përfunduar para se të kryhet testi i aftësisë për ATPL (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 multi-pilote procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

Testi i aftësive duhet të kryhet në helikopter ose një FFS të pershtatshëm dhe të kualifikuar që përfaqëson të njëjtin tip.

NENPJESA G

KLASIFIKIMI PER INSTRUMENTE-IR

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.600 IR – Të Përgjithshme

Perveçse asaj që është dhënë në FCL.825, operimet me përdorimin në fluturim të instrumentave (IFR) në avion, helikopter, zepeline ose avione me ngritje me motore, duhet të kryhen vetëm nga mbajtësit e PPL, CPL, MPL dhe ATPL me një kualifikim të fluturimit me instrumenta (IR) për avionin e dhënë ose gjatë testimit të aftësive ose instruktimit të dyfishtë.

FCL.605 IR - Privilegjet

(a) Privilegjet e një mbajtësi të një IR janë për të fluturuar në avione në IFR me një lartësi minimale të përcaktuar prej 200 këmbësh (60 m).

(b) Në rastin e një IR për multi-motorr, këto privilegje mund të zgjerohen në lartësi të caktuara me të ulëta se 200 metra (60 m), kur aplikanti ka zhvilluar trajnime specifike në një ATO, dhe ka kaluar seksionin e 6 të testit të aftësive të përshkruar në Shtojcën 9 të kësaj Pjese në avion me multi-pilote.

(c) Mbajtësit e një IR ushtrojnë privilegjet e tyre në përputhje me kushtet e përcaktuara në Shtojcën 8 të kësaj Pjese.

(d) Vetëm për helikopterët. Për të ushtruar privilegjet si PIC nën IFR në helikopterë multi-pilot, mbajtësi i një IR (H) duhet të ketë së paku 70 orë kohë të instrumenteve, deri në 30 orë të cilave mund të jenë kohë instrumentale në tokë.

FCL.610 IR - Parakushtet dhe kreditimi

Aplikantët për një IR duhet:

(a) të mbajnë:

(1) 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) ka kryer të paktën 50 ore fluturimi në rrugëkalim si PIC, në avionet, TMGs, helikopterët ose zepelinët, nga të cilat të paktën 10 ore, në rastin e zepelinëve, 20 ore të jenë në kategorinë e avionëve të tjerë.

(c) Vetëm për helikopterë. Aplikantët që kanë kryer një kurs trajnimit të integruar ATP (H) / IR, ATP (H), CPL (H) / IR ose CPL (H) do të përjashtohen nga kërkesa në (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 trajnimit i cili përfshin trajnim për të IR, në përputhje me Shtojcën 3 në këtë Pjesë; ose

(2) një kurs modular në përputhje me Shtojcën 6 në këtë Pjesë.

(b) Ekzaminimi. Aplikantët duhet të demonstrojnë një nivel të njohurive teorike të duhura të privilegjeve që u jepen në lëndët e mëposhtme :

-Ligjet e ajrit,

-Njohuri të përgjithshme të avionit – Përdorimi i instrumentave,

-Planifikimi i fluturimit dhe Mbikqyrja,

-Performanca e njeriut,

-Meteorologji,

-RadioNavigacioni,

-Komunikimet në IFR.’

FCL.620 IR - Testi i Aftësisë

(a) Aplikantët për IR duhet të kalojnë një test aftësie në përputhje me Shtojcën 7 të kësaj Pjese, ku të demonstrojnë aftësinë për të kryer procedurat përkatëse dhe manovrat me një shkallë të kompetencës të përshtatshme për privilegjet e dhëna.

(b) Për një IR për multi-motorr, testi i aftësisë duhet të kryhet në një avion multi-motorr. Për një IR për një motorr të vetëm, testi duhet të kryhet në një avion me një motorr të vetëm. Një aeroplan me

aks shtytes, multi-motorr, do të konsiderohet si një aeroplan me nje motorr te vetem për qëllimet e këtij paragrafi.

FCL.625 IR -, rivlefshmëria dhe rinovimi

(a) Vlefshmëria. Një IR do të jetë e vlefshme për 1 vit.

(b) Rivlefshmëria.

(1) Një IR duhet te rivleftesohet menjehere brenda 3 muajve perpara datës se skadimit të vlefshmerise.

(2) Aplikantët të cilët nuk arrijnë të kalojnë seksionin përkatës të një kontrolli te aftësise IR para datës së skadimit të IR, nuk duhet të ushtrojnë privilegje IR derisa ata te kene kryer kontrollin e aftesise.

(c) Rinovimi. Nëse një IR ka skaduar, në mënyrë që aplikantët të rinovojnë privilegjet e tyre duhet të:

(1) t`i nenshtrohen trajnimit rifreskues në një ATO, për të arritur nivelin e aftësisë të nevojshme për të kaluar elementin instrumental te testit te aftësise në përputhje me Shtojcen 9 të kësaj Pjese ;

(2) të kryejne një kontroll aftësie në përputhje me Shtojcen 9 të kësaj Pjese, në kategorinë e avionit përkatës.

(d) Nëse per IR nuk është dhene vlefshmeria apo rinovimi brenda 7 viteve të mëparshme, do të jetë e nevojshme qe mbajtësi të kryeje përsëri provimin teorik te njohurive dhe testin e aftësive per IR.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan

FCL.625.A IR (A) - Rivlefshmeria

(a) Rivlefshmeria.

Aplikantët për rivlefshmeri te një IR (A):

(1) kur kombinohet me rivlefshmerine e një kategorizimi sipas klasës ose tipit, duhet të kryejnë një kontroll aftësie në përputhje me Shtojcen 9 të kësaj Pjese,

(2) kur nuk eshte i kombinuar me rivlefshmerine e një kategorizimi te klasës ose tipit, duhet:

(i) për aeroplanët me nje pilot te vetem, te kryejne seksionin 3b, dhe ato pjesë të seksionit 1 te kontrollit te aftesise, për fluturimin perkates te synuar, te përshkruara në Shtojcen 9 të kësaj Pjese; dhe

(ii) për aeroplanë me multi-motorr, te kryejne seksionin 6 te plotë te kontrollit te aftësisë për aeroplanë me nje pilot te vetem në përputhje me Shtojcen 9 te kësaj Pjese, me referencë te vetme në instrumente.

(3) Një FNPT II ose një FFS që përfaqësojnë klasën përkatëse ose tipin e avionit mund të përdoret në rastin e paragrafit (2), por të paktën njëri kontroll alternativ i aftësisë për rivlefshmerinë e një IR (A) duhet të kryhet në këto rrethana në një aeroplan.

(b) Nder-kreditimi do të jepet në përputhje me Shtojcën 8 të kësaj Pjese.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë helikopter

FCL.625.H IR (H) - Rivlefshmeria

(a) Aplikantët për rivlefshmerinë e një IR (H):

(1) kur kombinohet me rivlefshmerinë e një kategorizimi të tipit, duhet të kryejnë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese, për tipin përkatës të helikopterit;

(2) kur nuk kombinohet me rivlefshmerinë e llojit të kualifikimit, duhet të përmbushi vetëm seksionin 5 dhe pjesë të rëndësishme të seksionit 1 të kontrollit të aftësisë të vendosur tek Shtesa 9 të kësaj Pjese për një lloj tipi helikopteri. Në këtë rast, mund të përdoret 2/3 e FTD (flight training device) ose të një FFS që përfaqëson një lloj të veçantë helikopteri, por të paktën çdo kontroll tjetër aftësie për rivlefshmerinë e një IR(H), në këto raste duhet të kryhet në helikopter.

b) Nder-kreditimi do të jepet në përputhje me Shtojcën 8 të kësaj Pjese.

FCL.630.H IR (H) - Zgjerimi i privilegjeve nga helikopterë me një motor te vetëm në multi-motor

Mbajtësit e një IR (H) të vlefshme për helikopterë me një motor te vetëm të cilët dëshirojnë të zgjerojnë për herë të parë IR (H) në helikopere me multi-motor duhet të kryejnë:

(a) një kurs trajnimi në një ATO, të përbërë nga të paktën nga instruksion i dyfishtë prej 5 orësh kohë instrumenti, nga të cilat 3 orë mund të behen në një FFS ose FTD 2/3 ose FNPT II / III; dhe

(b) seksionin 5 të testit të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese në helikopetet me multi-motor.

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për kategorinë airship

FCL.625.As IR (Si) - Rivlefshmeria

Aplikantët për rivlefshmerinë e një IR (As):

(a) kur është i kombinuar me vlefshmerinë e një kategorizimi të tipit, duhet të kryhet një kontroll i aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese, për tipin përkatës të airshit;

(b) kur nuk kombinohet me rivlefshmerinë 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 i aftësisë për rivlefshmerinë e një IR (As) duhet të kryhet në këto rrethana, në një airship.

Nenpjesa H

KLASIFIKIME TE KLASES DHE TIPIT

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashketa

FCL.700 Rrethanat në të cilat kërkojnë kategorizimi i klases dhe tipit

(a) Përveç në rastin e SPL, LAPL dhe BPL, mbajtësit e licencës pilot nuk duhet të veprojnë në ndonjë kapacitet si pilotë të një avioni nëse ata nuk kanë një kategorizim të vlefshëm dhe të përshtatshëm të klases ose tipit, me përjashtim kur janë duke zhvilluar testet e aftësisë, ose kontrollet e aftësisë për rinovimin e klasifikimit të klases ose tipit, apo nëse janë nën instruksione të fluturimit.

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

(c) Pavarësisht nga pikat (a) dhe (b), në rastin e fluturimeve që kanë të bëjnë me futjen ose modifikimin e tipeve të avionit të kryera nga organizata të projektimit, apo të prodhimit brenda fushës së privilegjeve të tyre, si edhe instruksionet e fluturimeve për lëshimin e një kategorizimi për test fluturimi, kur kërkesat e kësaj Nenpjese nuk gjejnë përputhje, pilotët mund të mbajnë një klasifikim për test fluturimi të lëshuar në përputhje me FCL.820.

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

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

FCL.710 Kategorizime të klases dhe tipit - Variante

(a) Në mënyrë që të zgjerojë privilegjet e tij / saj për një tjetër variant të avionëve brenda një klasifikimi të klases apo tipit, piloti duhet të ndërmarrë trajnimin e diferencave ose të familjarizimit. Në rastin e varianteve brenda një kategorizimi të tipit, trajnimi i diferencave dhe familjarizimit duhet të përfshijë elementet përkatëse të përcaktuara në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Pjesën-21.

(b) Nëse në variantin e dhënë nuk është fluturuar brenda një periudhe 2 vjeçare në vazhdim të diferencave në trajnim, duhet të kërkojë trajnim më tej për kontroll të aftësive në këtë variant për të ruajtur privilegjet, përveç tipeve ose varianteve brenda mjeteve me një motor me piston dhe kualifikimet të klasit TMG..

(c) Trajnimi i diferencave do të regjistrohet në ditarin e fluturimit të pilotit ose në një dokument ekuivalent të nënshkruar nga instruktori sipas nevojës.

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

(a) Kurs trajnimi. Një aplikant për një kategorizim të klases ose tipit duhet të përfundojë një kurs trajnimi në një ATO. Kursi i trajnimit për kategorizimin e tipit duhet të përfshijë elementet e detyrueshme të trajnimit për tipin përkatës, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Pjesën-21.

(b) Provimi për njohuritë teorike. Aplikuesi për një kategorizim të klases 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 sigurt të klases ose tipit të avionit të aplikueshëm .

(1) Për avione me multi-pilot, provimi i njohurive teorike duhet të bëhet me shkrim dhe të përfshijë të paktën 100 pyetje me alternativa, të shpërndara në mënyrë të përshtatshme në të gjithë subjektet kryesore të programit mësimor.

(2) Për avionet me një pilot të vetëm, me multi-motor, provimi i njohurive teorike duhet të bëhet me shkrim dhe numri i pyetjeve me alternativa do të varet nga kompleksiteti i avionit.

(3) Për avione 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 avionet me një pilot, që janë të klasifikuara si avione për manovra të larta, ekzaminimi (provimi) duhet të shkruhet me 100 pyetje me zgjedhje që janë të shpërndara në të gjithë hapsirën e lendeve mësimore.

(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 klases ose tipit.

(d) Një aplikues i cili tashmë mban një kategorizim të tipit për një tip avioni, me privilegjin për operime me një pilot të vetëm apo multi-pilote, do të konsiderohet që ka përmbushur tashmë kriteret teorike, kur aplikon për të zgjeruar privilegjet për operime të një forme tjetër në të njëjtin tip avioni.

(d) Pavarësisht nga paragrafët e mësipërm, pilotët që mbajnë një kategorizim për fluturim prove lëshuar në përputhje me FCL.820, të cilët ishin të përfshirë në fluturime të proves për zhvillimin, prodhimin dhe certifikimin e një tipi avioni, dhe kanë kryer, ose 50 orë kohë fluturimi të plotë ose 10 orë kohë të fluturimit si PIC në fluturimet e provës 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 Nen-pjesë për kategorinë përkatëse të avionit.

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

(a) Periudha e vlefshmërisë së kategorizimit të klases dhe tipit do të jetë 1 vit, me përjashtim të klasifikimit për klasën me një pilot të vetëm, me një motor të vetëm, për të cilat afati i vlefshmërisë

do të jetë 2 vjet, përveç rastit kurpërcaktohet ndryshe nga të dhënat operative të përshtatshmërisë, të përcaktuara në perpuethshmeri me Pjesën-21.

(b) Rinovimi. Nëse një kategorizimi i klasës ose tipit ka skaduar, aplikanti duhet:

- (1) të ndermarrë trajnime rifreskuese në një ATO, kur është e nevojshme për të arritur nivelin e njohurive të nevojshme për të operuar në mënyrë të sigurtë në klasën ose tipin përkatës të avionit; dhe
- (2) të kalojë një kontroll të aftësisë në perputhje me shtojcë 9 të kësaj Pjese.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan

FCL.720.A Kërkesat për eksperiencën dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të klases ose tipit-aeroplanë

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në perputhje me Pjesën-21, një aplikant për një kategorizim të klases ose tipit do të përputhet me kërkesat e mëposhtme për përvojën dhe kushtet paraprake për lëshimin e kategorizimit përkatës:

(a) Aeroplanët me multi-motorre, me një pilot të vetëm. Një aplikant për një kategorizim të parë të klases ose tipit në një avion me një pilot të vetëm, multi-motorr, duhet të ketë kryer së paku 70 orë si PIC në aeroplanë.

(b) Aeroplanët me një pilot të vetëm, jo-komplekse, të performancës së lartë. Para fillimit të trajnimit të fluturimit, një aplikant për një kategorizim të parë të klases apo tipit për një aeroplan me një pilot të vetëm, të klasifikuar si një aeroplan të performancës së lartë duhet të:

(1) ketë të paktën 200 orë eksperiencë totale të fluturimit, prej të cilave 70 orë si PIC në aeroplanët; dhe

(2) (i) mbajë një certifikatë të përfundimit me sukses të një kursi për njohuri teorike shpesh të kryer në një ATO; ose

(ii) të ketë kaluar provimet e njohurive teorike për ATPL (A) në përputhje me këtë Pjesë; ose

(iii) të mbajë, përveç një licence të lëshuar në përputhje me këtë Pjesë, një ATPL (A) ose CPL (A) / IR me kreditin e njohurive teorike për ATPL (A), lëshuar në përputhje me Shtojcën 1 të Konventës së Cikagos;

(3) Përveç kësaj, pilotët që kërkojnë privilegjin për të operuar në aeroplan të operimeve me multi-pilote duhet të përmbushin kërkesat e (d) (4).

(c) Aeroplanë komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë. Aplikantët për lëshimin e një kategorizimit të parë të tipit për një aeroplan kompleks me një pilot të vetëm, të klasifikuar si një aeroplan i performancës së lartë, përveç plotësimit të kërkesave të (b), duhet të kenë përmbushur kërkesat për një multi-motor IR (A), siç është përcaktuar në Nenpjesën G.

(d) Aeroplanë me multi-pilote. Një aplikant për kursin e kategorizimit të parë të tipit për një aeroplan multi-pilote duhet të jetë një pilot student që aktualisht i nënshtrohet trajnimit në një kurs trajnimi MPL ose në përputhje me kërkesat e mëposhtme:

- (1) të ketë të paktën 70 orë eksperiencë fluturimit si PIC në aeroplanë;
- (2) të mbajë një IR (A) për multi-motorre;
- (3) të ketë kaluar ATPL (A) provimet teorike të njohurive në përputhje me këtë Pjesë dhe
- (4) përveç rastit kur kursi për kategorizimin e tipit është i kombinuar me një kurs MCC:
 - (i) të mbajë një certifikatë të përfundimit me sukses të një kursi MCC në aeroplan; ose
 - (ii) të mbajë një certifikatë të përfundimit me sukses të MCC në helikopterë dhe të ketë më shumë se 100 orë përvojë të fluturimit si pilot helikopteri me multi-pilote; ose
 - (iii) të ketë së paku 500 orë si një pilot në helikopterë multi-pilote; ose
 - (iv) të ketë së paku 500 orë si një pilot në aeroplanëve të operimeve me një pilot të vetëm, me multi-motorre, në transportin ajror tregtar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore.

(e) pavarësisht nga pika (d) një Shtet Anetar mund të leshojë një tip kualifikimi me privilegje të kufizuara për pilot që fluturon në disa lloj avionesh, që e lejon mbajtësin e këtij lloj kualifikimi të veprojë si pilot zëvendësues (gjatë fluturimit horizontal për nevojat personale të PIC), mbi lartësinë 20 000ft (niveli i lartësisë 200), kur është dhënë që, dy anetarët e tjerë të ekuipazhit kanë atë tip kualifikimi në përputhje me pikën (d).

(f) Kategorizimet shtesë të tipit për aeroplanë me multi-pilote dhe aeroplanet komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë. Një aplikant për leshimin e një kategorizimi shtesë sipas tipit për aeroplanë me multi-pilote dhe aeroplanet komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë, duhet të mbajë një IR (A) për multi-motorr.

(g) Ushtrimi i privilegjeve të një kategorizimi të tipit fillimisht mund të jetë i kufizuar për fluturim nën mbikqyrjen e një instruktori, kur është vendosur në këto mënyra në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Pjesën-21. Orët e fluturimit nën mbikqyrje duhet të regjistrohen në ditarin e fluturimit të pilotit ose në dokumentin ekuivalent dhe të nënshkruhen nga instruktori. Kufizimi duhet të hiqet kur piloti demonstroi se orët e fluturimit nën mbikqyrje të kërkuara nga të dhënat e përshtatshmërisë operative janë plotësuar.

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

Përveç nëse specifikohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Pjesën-21:

(a) Aeroplanet me një pilot të vetëm, me multi-motorre.

(1) Kursi teorik i njohurive për kategorizimin e klasës për një pilot të vetëm, me multi-motorr duhet të përfshijë të paktën 7 orë mesimi në operimet e aeroplanit me multi-motorre.

(2) Kursi i trajnimit të fluturimit për kategorizimin e klases apo tipit për një pilot të vetëm, multi-motorr, duhet të përfshijë të paktën 2 orë dhe 30 minuta të instruksionit të fluturimit të dyfishtë në kushte normale të operimeve në aeroplan me multi-motorre, dhe jo më pak se 3 orë 30 minuta të instruksionit të fluturimit të dyfishtë në procedurat e prishjes së motorrit dhe teknikat asimetrike të fluturimit.

(b) Aeroplanë-deti(hidroplane) me vetëm një pilot. Kursi i trajnimit për kategorizimin për aeroplan-deti me një pilot të vetëm duhet të përfshijë njohuri teorike dhe instruksione të fluturimit. Trajnimi i fluturimit për një kategorizim të klases ose tipit-det, për aeroplan-deti për një pilot të vetëm, duhet të përfshijë të paktën 8 orë të instruksionit të fluturimit të dyfishtë, nëse aplikanti mban versionin e tokës të kategorizimit përkatës të klases ose tipit, ose 10 orë në qoftë se aplikanti nuk mban një kategorizim të tillë.

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 multi-pilote turbo-jet të certifikuar me standardet e CS-25 ose kodin ekuivalent të vlefshmerisë ajrore, ose, në një aeroplan me multi-pilote turbo-prop që ka një një masë maksimale të ngritjes të certifikuar prej jo më pak se 10 ton ose një konfigurimin të ndenjeseve të pasagjereve 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 Multi-ekui pazh - 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 përdoret. 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 ti jepet një certifikatë e plotesimit.

(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 Rivlefshmeria e kategorizimit të klasës dhe tipit - aeroplanë

(a) Rivlefshmeria e kategorizimit të klasës dhe tipit multi-motorr . Për rivlefshmerinë e kategorizimit të klasës dhe tipit multi-motorr, aplikanti duhet:

(1) të kalojë një kontroll të aftësisë në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese në klasën ose tipin përkatës të aeroplanit, apo në një FSTD që përfaqëson atë klasë ose tip, menjëherë brenda 3 muajve nga data e 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 së operatorit, të kombinuar me kontrollin e aftësisë për rivlefshmerinë e kategorizimit të klasës apo tipit, do të përjashtohet nga përputhja me kërkesat e paragrafit (2).

(4) Ridhënia e vlefshmërisë së kualifikimit me instrumenta në rrugëkalim (EIR) ose të një IR(A), n.q.s. e ka , mund të kombinohet me kontrollin e aftësisë për rivlefshmerinë e klasit ose tipin e kualifikimit.

(b) rivlefshmeria e kategorizimit të klases për një pilot të vetëm, me një motorr.

(1) Kategorizimet e klases për aeroplan me një motorr të vetëm piston dhe kategorizimet TMG. Për rivlefshmerinë e kategorizimeve të klases për aeroplan me një motorr piston, me një pilot të vetëm, apo të kategorizimeve të klasës TMG aplikanti duhet që:

(i) brenda 3 muajve para datës së skadimit të kategorizimit, të kalojë një kontroll të aftësisë në klasën përkatëse në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj pjese me një ekzaminues; ose

(ii) brenda 12 muajve para datës së skadimit të kategorizimit, 12 orë kohë të plotë të fluturimit në klasën përkatëse, duke përfshirë:

- 6 orë si PIC,

- 12 ngritje dhe 12 ulje, dhe

- Një trajnim fluturimi prej të paktën 1 orë me një instruktor fluturimi (FI) ose një instruktor të kategorizimit të klasës (CRI). Aplikantët do të përjashtohen nga ky

fluturim nëse ata kanë kaluar kontroll aftësie ose test aftësie të kategorizimit të klases ose tipit në çfarëdo klase apo tip tjetër aeroplani.

(2) Kur aplikantët mbajnë si një kategorizim të klasës për aeroplan-toke me një motor piston ashtu edhe një kategorizim TMG, ata mund të plotësojnë kërkesat e (1) në të dyja klasat, për të arritur rivelefshmerinë në të dyja kategorizimet.

(3) Aeroplanët me një pilot të vetëm, një motorresh, turbo-prop.

Për rivelefshmerinë e kategorizimit për klasën e aeroplanëve me një motor të vetëm, turbo-prop, aplikantët duhet të kalojnë një kontroll të aftësisë për klasën përkatëse, në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese me një ekzaminues, brenda 3 muajve para datës së skadimit të kategorizimit.

(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.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterit

FCL.720.H Kërkesa për pervojën dhe parakushtet për leshimin e kategorizimit të tipit - helikopterit

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Pjesën-21, një aplikant për leshimin e kategorizimit të parë të tipit të helikopterit duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme të pervojës dhe kushtet paraprake për leshimin e kategorizimit përkatës:

(a) Helikopter me shumë pilote. Një aplikant për kursin e kategorizimit të parë të tipit për një helikopter me shumë pilote 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 jete pajisur me një certifikatë të përfundimit të kenaqshëm të një kursi MCC për helikopterë; ose

(ii) të ketë së paku 500 orë si një pilot në avionet me shumë pilote; ose

(iii) të ketë së paku 500 orë si një pilot në operimet me shumë pilote në helikopterë me shumë motore;

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

(b) Një aplikant për kursin e kategorizimit të parë të tipit për një lloj helikopteri me shume pilote i cili është diplomuar nga një ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ose nga një kurs i integruar CPL(H) dhe i cili nuk përputhet me kërkesat e (a)(1), do t'i leshohet kategorizimi i tipit me privilegje të kufizuara për të ushtruar funksionin si bashkëpilot. Kufizimi duhet të hiqet atëherë kur piloti ka:

(1) përfunduar 70 orë si PIC ose pilot helikopteresh në komandë nën mbikqyrje,

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

(c) Helikopteret shumëmotorresh me një pilot.

Një aplikant për lëshimin e një kategorizimi të tipit të parë për një helikopter me një pilot të vetëm me shume motorre duhet që :

(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 para-hyrjes kryer nga një ATO. Kursi duhet të mbulojë temat në vijim të kursit ATPL(H) të njohurive teorike:

- të ketë njohuri të përgjithshme për avionet: ndertimin e avionit/sistemet /sistemi i energjise dhe instrumentet/ elektronika,

- Performance Fluturimi dhe Planifikim: masë 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 multi-ekvipazh - helikoptere

(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 shumepilotesh, 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 shumepilotesh, 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 te perdoren një FNPT II ose III te kualifikuar për MCC, një FTD 2/3 ose një FFS.

(c) Përvec rastit kur kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs multi-pilot 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 ore trajnimi praktik MCC/IR.

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

(a) Rivlefshmeria. Për rivlefshmerinë e kategorizimit të tipit për helikopterë, aplikanti duhet:

(1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj pjese në llojin përkatës të helikopterit apo një FSTD që përfaqëson atë lloj brenda 3 muajve që paraprijnë menjehere 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 helikoptere me një motorr piston, ata mund të arrijnë rivlefshmerinë e të gjithë kategorizimeve të tipit përkatës duke plotësuar kontrollin e aftësisë në vetëm 1 prej kategorizimeve të tipit përkatës të mbajtur, me kusht që ata kanë të kenë përfunduar të paktën 2 orë kohë të fluturimit si PIC për tipet e tjera 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 motorr me turbine me një masë maksimale certifikuar të ngjitjes deri në 3 175 kg, ata mund të arrijnë rivlefshmerinë e të gjithë kategorizimeve të tipit përkatës duke plotësuar kontrollin e aftësisë në vetëm 1 prej tipeve përkatës të mbajtur, me kusht që të kenë kryer:

(i) 300 ore si PIC në helikopterë;

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

(iii) të paktën 2 orë kohë fluturimi si PIC në secilin nga tipet e tjera 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 rivlefshmerinë për kategorizimin e tipit përkatës në grupet e zakonshme, në përputhje me pikat (3) dhe (4).

(6) Rivlefshmeria i një IR(H), nëse mbahet, mund të kopernohet me një kontroll të aftesisë për një kategorizim te tipit.

(b) Aplikuesi i cili dështon në kalimin në të gjitha seksionet e një kontrolli aftësie para datës së skadimit të një kategorizimi te 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 tipeve.

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për kategorinë e avioneve me ngritje me fuqi

FCL.720.PL Kërkesat për përvojën dhe parakushtet për leshimin e kategorizimit te tipit – avione 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 leshimin e pare të një kategorizimi te tipit për një avion me ngritje vertikale me fuqi duhet të përmbushë kërkesat për përvojën dhe kushtet paraprake sic vijon:

(a) për pilotet 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 multi-pilote;
- (4) të kenë kryer 40 orë të mësimit të fluturimit në helikopterë;

(b) për pilotet 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 pilote për helikopterë me multi-pilote;
- (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 shumëpiloteshe ose për avione;

(5) te ketë përfunduar 40 orë të mësimit te fluturimit në aeroplanë apo helikopterë, sic eshte e zbatueshme, në qoftë se piloti nuk ka përvojë si ATPL ose në avionet shumëpilotesh.

FCL.725.PL Instruksione fluturimi për leshimin e kategorizimit te tipit – avione 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 plotesohen në avion dhe një FSTD që përfaqëson avionin dhe në mënyrë te pershtatshme dhe të kualifikuar për këtë qëllim.

FCL.740.PL Rivlefshmeria e kategorizimit te tipit – avion me ngritje vertikale me fuqi

(a) Rivlefshmeria. Për rivlefshmerine e kategorise se avionit me ngritje vertikale me fuqi, aplikanti duhet:

(1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese, në kategorine e avionit me ngritje me fuqi brenda 3 muajve qe paraprijnë menjëherë datën e skadimit të kategorizimit;

(2) të kryeje 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 te aftesisë.

(3) Një pilot qe punon për një operator të transportit ajror tregetar të miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme te operimeve ajrore që ka kaluar kontrollin e aftesisë te operatorit kombinuar me kontrollin e aftesisë për rivlefshmerise se kategorizimit te tipit do të përjashtohet nga përputhja me kërkesat në (2).

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

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për kategorinë e airshipeve

FCL.720.As Parakushtet për leshimin e kategorizimit te tipit - airshipe

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me Pjesën-21, një aplikant për leshimin e parë të një kategorizimi te tipit per airship, duhet të permbushe kërkesat e mëposhtme per përvojën dhe kriteret paraprake: (a) per airshipe multi-pilotesh:

(1) te ketë përfunduar 70 orë kohë fluturimi si PIC per airship;

(2) të jetë pajisur me një çertifikatë te përfundimit të kënaqshëm të MCC në airship.

(3) Një aplikues i cili nuk përputhet me kërkesën në (2) do t'i leshohet 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 mbikqyrje të airshipeve.

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

(a) Kursi i trajnimit MCC duhet të përmbledhi të pakten :

- (1) 12 ore instruksione te njohurive teorike dhe ushtrimet; dhe
- (2) 5 ore trajnim praktik me MCC.

Nje FNTF II , ose III i kualifikuar per MCC, duhet te perdoret 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 pilote, 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 pikes(a).

FCL.740.As Rivlefshmeria e kategorizimit të tipit - airship

(a) Rivlefshmeria. Për Rivlefshmerinë e kategorizimit të tipit, aplikanti duhet:

- (1) të kalojë një kontroll aftësi në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese në tipin përkatës të airshipit brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të vlefshmerisë;
- (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) Rivlefshmeria e një IR(As), nëse mbahet, mund të kombinohet me një kontroll të aftësisë për rivlefshmerinë 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.

NENPJESA I

Kategorizime shpesh

FCL.800 Kategorizimi aerobatik

(a) Mbajtësit e licencës për pilot për aeroplanë, TMG ose planere do të ndërmarrin fluturime aerobatike vetëm kur të jenë pajisur me kategorizimin e duhur.

(b) Aplikantët për një vlerësim aerobatk duhet të kenë kryer:

(1) të paktën 40 orë kohë fluturimi ose, në rastin e planereve, 120 nisje si PIC në kategorinë e përshtatshme të avionëve, të kryera pas lëshimit të licencës;

(2) një kurs trajnimi në një ATO, duke përfshirë:

- (i) instruksion teorike të njohurive të përshtatshme për kategorizimin;
- (ii) të paktën 5 orë ose 20 fluturime të instruksionit aerobatik në kategorinë e përshtatshme të avionëve.

(c) Privilegjet e kategorizimit aerobatik kufizohen në kategorinë e avionit në të cilën është kryer instruksioni i fluturimit. Privilegjet do të shtrihen në një tjetër kategori avionësh nëse piloti mban një licencë për atë kategori të avionëve dhe ka përfunduar me sukses të paktën 3 fluturime të dyfishtë të trajnimit që mbulojnë trajnimin e plote aerobatik në atë kategori të avionit.

FCL.805 Kategorizimi për terheqes planeri dhe terheqes banderolash

(a) Mbajtësit e licencës së pilotit me privilegje për të fluturuar me aeroplanë ose TMG mund të tërheqin planere ose banderola vetëm kur janë të pajisur me kategorizimin e duhur të terheqjes së planereve ose të terheqjes së banderolave.

(b) Aplikantët për një kategorizim të terheqjes së planereve 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) një kurs trajnimi në një ATO që përfshin:

- (i) instruksione të njohurive teorike në operimet dhe procedurat tërheqëse;
- (ii) të paktën 10 fluturime instruksioni të terheqjes së një planeri, duke përfshirë të paktën 5 fluturime me instruksion të dyfishtë; dhe
- (iii) përveç bartësve të një LAPL(S) ose një SPL, 5 fluturime familjarizues në një planer i cili leshohet nga një avion.

(c) Aplikantët për një kategorizim të terheqjes së 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) një kurs trajnimi në një ATO përfshirë:

- (i) instruksion të njohurive teorike në operimet dhe procedurat tërheqëse;
- (ii) të paktën 10 fluturime instruksioni të terheqjes së banderolave, duke përfshirë të paktën 5 fluturime të dyfishtë.

(d) Privilegjet e kategorizimit të terheqjes së planereve dhe të banderolave do të kufizohen në avionë ose TMG, në varësi të cdo avioni në të cilin është kryer instruksioni i fluturimit. Privilegjet do të zgjerohen nëse piloti mban një licencë për avionë apo TMG dhe ka përfunduar me sukses të paktën 3 fluturime të dyfishtë të trajnimit që mbulojnë plotësisht planin mësimor të terheqjes në secilin avion, sipas perkatesise.

(d) Në mënyrë që të ushtroje privilegjet e klasifikimit për terheqje planeresh ose banderolash, mbajtësi i kategorizimit duhet të ketë kryer një minimum prej 5 terheqjesh 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 terheqjet e humbura me ose nën mbikqyrjen e një instruktori.

FCL.810 Kategorizimi i nates

(a) Aeroplanët, TMG, Airship-et.

(1) n.q.s. privilegjet e një LAPL, një SPL ose një PPL për avionet, TMGs ose zepelineve do të ushtrohen në kondita të thjeshta VFR natën, aplikantët duhet të plotësojnë kurse trajnimi tek një ATO. Kursi duhet të përmbledhi:

(i) instruksion të njohurive teorike;

(ii) të paktën 5 ore fluturim natën në kategorinë e duhur të avionit, duke përfshirë të paktën 3 ore instruktim të dyfishtë, përfshirë të paktën 1 ore 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 aeroplanet me një motor piston (toke) ashtu dhe me një kategorizim të klases TMG, ata mund të plotësojnë kërkesat e paragrafit (1) të më sipërm ose për një klasë apo për të dy klasat së bashku.

(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 ore 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) përfunduar një kurs trajnues në një ATO. Kursi duhet të kryhet brenda një periudhe prej 6 muajsh 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 të dyfishtë, duke përfshirë të paktën 1 orë lundrim pertej vendit dhe 5 qarkullime vetem gjate nates. Çdo qarkullim do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

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

(b) Balona.

Nëse privilegjet e një LAPL për balonat ose një BPL duhet të ushtrohen në kushte VFR gjatë natës, aplikantët duhet të kryejnë të paktën 2 fluturime instruksioni natën të paktën 1 orë secili.

FCL.815 Kategorizimi malor

(a) Privilegjet.

Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi malor janë ato të kryerjes se fluturimeve me aeroplan apo TMG ne drejtim te dhe prej sipërfaqeve te përcaktuara si të tilla qe kërkojnë një kategorizim te tille nga ana e autoriteteve përkatëse të percaktuara nga. Republika e Shqiperise

Kategorizimi fillestar malor mund të perftohet nepermjet:

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

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

(3) Privilegjet e kategorizimit fillestar mund të zgjerohen ne privilegje te 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 një kategorizim malor duhet të kenë kryer, brenda një periudhe prej 24 muajsh, një kurs të instruksionit të njohurive teorike dhe trajnim fluturimi në një ATO. Përmbajtja e kursit duhet të jetë e përshtatshme për privilegjet e kërkuara.

(c) Test aftësie.

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

Testi i aftësisë duhet të përmbajë:

(1) një provim me goje te njohurive teorike;

(2) 6 ulje per të paktën 2 sipërfaqe të ndryshme te percaktuara si te tilla qe kërkojne një kategorizim malor te ndryshem nga siperfaqja e nisjes.

(d) Vlefshmëria.

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

(e) Rivlefshmeria.

Për rivlefshmeri te kategorizimit malor, aplikanti duhet të:

- (1) ketë përfunduar të paktën 6 ulje malore në 24 muajt e fundit, ose
- (2) të kalojë një kontroll aftësie. Kontrolli i aftësisë duhet të përputhet me kërkesat e paragrafit (c).

(f) Rinovimi.

Nëse kategorizimi ka skaduar, aplikanti duhet te permbushe kërkesat e paragrafit (e)(2).

FCL.820 Kategorizimi i testimit te fluturimit

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

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

- (1) helikopterë te certifikuar ose qe do te certifikohen në përputhje me standardet të CS-27 ose CS-29 ose kodeve ekuivalente te fluturimit; ose
- (2) aeroplane te certifikuar ose qe do te certifikohen në përputhje me:
 - (i) standardet të CS-25 ose kodeve ekuivalente te 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 te testimit te fluturimit janë brenda kategorisë përkatëse te avionit:

- (1) në rastin e nje kategorizimi te testimit te fluturimit te kategorise 1, të kryejë të gjitha kategoritë e testeve te fluturimit, siç përcaktohet në Pjesën-21, si PIC ose si bashkëpilot;
- (2) në rastin e nje kategorizimi te testit te fluturimit te kategorise 2:
 - (i) të kryejë provimet e fluturimit te kategorise 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 udhëtarëve ose që kanë një projekt shpejtësi pikjate per 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 siPIC apo bashkëpilot;
- (3) Përveç kësaj, per kategorizimin e testit te fluturimit te te dy kategorive 1 dhe 2, për të kryer fluturime të lidhura në mënyrë specifike me veprimtarinë e organizmave te projektimit dhe prodhimit, në kuadër të fushëveprimit të privilegjeve të tyre, kur kërkesat e Nenpjeses H nuk mund të permbushen.

(d) Aplikantët për leshimin e pare te nje kategorizimi te testit te fluturimit duhet:

- (1) te jene te pajisur me të paktën një CPL dhe një IR në kategorinë përkatëse te avionit;
- (2) te kenë kryer të paktën 1 000 orë kohë fluturimi në kategorinë e përshtatshme te avionëve, nga të cilat të paktën 400 orë si PIC;
- (3) te kenë kryer një kurs trajnimi në një ATO të përshtatshme per avionin e synuar dhe kategorie e fluturimeve. Trajnimi do të mbulojë të paktën temat e mëposhtme:
 - Performancen,
 - Stabilitetin dhe kontrollin/ Cilësite e Trajtimit,
 - Sistemet,
 - Menaxhimin e testit,
 - Menaxhimin e Rrezikut/Sigurise.

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

FCL.825 Kualifikimi me instrumenta ne rrugekalim (EIR)

(a)Privilegjet dhe kushtet

(1) Privilegjet e mbajtësit te nje kualifikimi me instrumenta ne rrugekalim (EIR) duhet te kryejne fluturime ditën IFR ne ate faze te fluturimit ne rrugekalim, me avionin ne te cilin eshte kualifikimi, ose klasi qe mbahet.

Privilegji mund te zgjerohet per te kryer fluturime naten me IFR ne ate faze te rrugekalimit n.q.s. piloti ka kualifikimin per fluturim naten ne perputhje me FCL.810.

(2)Mbajtësi i EIR, ai/a jo duhet te kryej ose te vazhdoje vetem fluturimin ne te cilin mund te ushtrohen privilegjet e kualifikimit te tij/saj , ne rast se te dhenat e mundshme meteorologjike tregojne se :

(i) kushtet e motit ne ngritje jane te tilla qe lejojne pjesen e segmentit te fluturimit nga ngritja deri tek kalimi nga VFR-ne-IFR, te kryhet ne perputhje me VFR; dhe

(ii) ne kohen e llogaritur te mbritjes ne aerodromin e destinuar, kushtet e motit duhet te jene te tilla qe te lejojne ate segment te fluturimit nga tranzicioni IFR- ne-VFR ne ulje , te kryhet ne perputhje me VFR.

(b) Parakushtet. Aplikantet per EIR, duhet te pakten te kene PPL(A) dhe te kene kryer minimum 20 ore fluturim ne rrugekalim me avione si PIC.

(c) Kurs trajnimi . Aplikantet per nje EIR duhet te kene perfunduar, brenda nje periudhe prej 36 muaj tek nje ATO:

(1) te pakten 80 ore instruktim te njohurive teorike ne perputhje me FCL.615; dhe

(2) instruktim te fluturimit me instrumenta, gjate te cilit:

(i) fluturim trajnimi per rugekalim me avion me nje motor, duke perfshire te pakten 15 ore fluturim me instrumenta sipas instruksionit; dhe

(ii) fluturim trajnimi shume motorresh ne rugekalim EIR , duhet te perfshije te pakten 16 ore fluturim me instrumenta sipas instruksionit , ne te cilat te pakten 4 ore duhet te jene ne avione shume motorresh.

(d) Njohuri teorike. Para se te kryhet kontrolli i aftesive praktike, aplikanti duhet te demonstroje nje nivel te njohurive teorike te pershtatshme me privilegjet qe i jane dhene, ne lendet qe i referohen FCL.615(b).

(e) Testi i aftesive praktike. Pas perfundimit te trajnimit , aplikanti duhet te kaloje testin e aftesive ne nje aeroplan me IRE. Per EIR me shume motorra, testi praktik duhet te kryhet avion me shume motorra. Per testin EIR praktik me nje motorr, duhet te kryhet me avion me nje motor.

(f) Me perjashtim te pikave (c) dhe (d), per mbajtesin e kualifikimit EIR te aftesive per avion me nje motor, cili gjithashtu ka aftesimin per tip ose kualifikim per shume motorra, dhe deshiron qe te mari per here te pare EIR me shume motorra, duhet te plotesoje nje kurs tek ATO, ku te perfshihen 2 ore fluturimi me instrumenta sipas instruksionit ne fazen e fluturimit ne rugekalim me avione me shume motorra dhe duhet te kaloje testin e aftesive qe i referohen pikes (e).

(g) Vleresimi, rivleresimi dhe rinovimi.

(1) Nje EIR duhet te jete e vlefshme per 1 vit.

(2) Aplikantet qe deshirojne te rivleresojne EIR , duhet te :

(i) kalojne testin e aftesive brenda nje periudhe prej 3 muajsh direkt sapo perfundon data e kualifikimit; dhe

(ii) brenda 12 muajve pas mbarimit te afatit te kualifikimit , kryen 6 ore si PIC sipas regullave te IFR dhe trajnim fluturimi per 1 ore me instruktor, i cili mban privilegjet per te dhene trajnim per IR(A) ose EIR.

(3) Per çdo pjese te veçante te rivleresimit, mbajtesi i EIR duhet te kaloje testin praktik profesional ne baze te pikes (g)(2)(i).

(4) N.q.s. EIR i ka mbaruar afati, me qellim qe te rinovohen privilegjet , aplikantet duhet te :

(i) te perfundojne rifreskimin e trajnimit me nje instruktor qe ka privilegjet e trajnimit te IR(A) ose EIR per te harritur nivelin e duhur te aftesive; dhe

(ii) kontrollon nivelin e aftesive.

(5) N.q.s. EIR nuk eshte rivaliduar qe prej 7 vjetesh nga data e vleresimit te fundit, duhet qe mbajtesi gjithashtu te kaloje perseri ekzaminimet e njohurive teorike te EIR ne perputhje me FCL.615(b).

(6) Per nje EIR me shume motorra, kontrolli i aftesive per rivleresim dhe rinovim dhe fluturimet e kerkuara per trajnim ne piken (g)(2)(ii), duhet te kryhen ne avion me shume motorra. N.q.s. piloti ka gjithashtu EIR per nje motorr, ky kontroll i aftesive do te harrije qellimin e rivleresimit ose rinovimit per nje EIR me nje motorr.

(h) Kur nje aplikant per EIR ka perfunduar fluturimet me instrumenta sipas instruksionit me nje IRI(A) ose nje FI(A) dhe ka privilegjet per te dhene trajnim per IR ose EIR, keto ore mund te llogariten per oret e kerkuara ne piken (c)(2)(i) dhe (ii) perkatesisht deri ne maksimum te 5 ose 6 oreve. 4 oret e instruktimit te fluturimit me instrumenta te kerkuara ne avione shume motorresh kerkuar ne piken (c)(2)(ii) nuk mund te jete subjekt i ketij krediti.

(1) Per te percaktuar sasive e oreve qe jane te vlefshme dhe per te vendosur per nevojat e trajnimit, aplikanti duhet te perfundoje nje vlersim paraprak tek nje ATO.

(2) Perfundimi i instruktimit te fluturimit me instrumenta e dhene nga nje IRI(A) ose FI(A) duhet te dokumentohet ne nje regjister trajnimi te vecante te nenshkruar nga instruktori.

(i) Aplikantet per EIR, qe mbajne nje Part-FCL PPL ose CPL dhe nje IR(A) e vlefshme e leshuar ne perputhje me kerkesat e Aneksit 1 te Konventes se Chicago-s per nje vend te trete, mund te kreditohet e plote perkundrejt kerkesave te kursit te trajnimit permendur ne piken (c). Me qellim qe te leshohet nje EIR, aplikanti duhet te :

(1) perfundoje me sukses testin e aftesive te EIR;

(2) me perjashtim te pikes (d), demonstron gjate testit te aftesive tek kontrolluesi qe ai/ajo ka kerkuar nje nivel te kenaqshem, te njohurive teorike dhe ligjeve te ajrit , meteorologji, planifikim fluturimi dhe performances te (IR);

(3) te kete nje eksperience minimale prej 25 ore fluturimi ne avionet ne IFR si PIC.

FCL.830 Glajdera Kualifikimi i Fluturimeve ne Re

(a) Mbajtesat e licences se pilotit me privilegjet per te fluturuar me glajdera duhet te operoje vetem glajdera ose glajdera me motorr, perjashtuar TMG, brenda reve kur ata kane kualifikim fluturimi glajderi ne re.

(b) Aplikantet e kualifikuar per te fluturuar me glajdera ne re duhet te kene perfunduar te pakten:

(1) 30 ore si PIC ne glajdera ose glajdera me motorr pas leshimit te licences;

(2) nje kurs trajnimi tek ATO duke perfshire :

(i) instruktimin e njohurive teorike; dhe

(ii) te pakten 2 ore instruktimit te dyfishte fluturimi te glajderave ose ato me motorr, duke kontrolluar glajderin vetem me instrumenta, nga e cila te pakten nje ore duhet te plotesohet ne TMGs; dhe

(3) nje testim aftesish me nje kontrollues fluturimi (FE) per kete qellim.

(c) Mbajtesat e EIR ose te nje IR(A) duhet te llogaritet per kerkesat e (b)(2)(i). Me perjashtim te pikes (b)(2)(ii), te pakten nje ore instruktim i dyfishte ne fluturim me glajder ose me glajder me motorr, perjashtuar TMG, duhet ta bejne(ne fluturim) kontrollin e glajderit vetem me instrumenta.

(d) Mbajtesit e kualifikimit te fluturimit ne re, duhet ti perdorin privilegjet e tyre, vetem kur ata kane plotesuar te pakten nje ore fluturimi ne 24 muajt e fundit, ose 5 fluturime si PIC duke ushtruar privilegjet e kualifikimit te fluturimit ne re , ne glajdera ose glajdera me motorr , perjashtuar TMGs.

(e) Mbajtesit e kualifikimit te fluturimit ne re qe nuk perputhen me kerkesat e pikes (d), duhet qe para se te fillojne te ushtrojne privilegjet e tyre, te :

(1) te ndermarin nje kontroll aftesie me nje kontrollues fluturimi te kualifikuar per kete qellim; ose

(2) te kryeje kohe fluturimi shtese ose fluturime, te nevojshme sipas pikes (d) me nje instruktor te kualifikuar.

(f) Mbajtesat e nje EIR te vlefshme ose te nje IR(A) duhet te kreditohet drejt kerkesave te pikes (d).

NENPJESA J

Instruktorët

SEKSIONI 1

Kërkesa të perbashketa

FCL.900 Certifikatat e instruktoreve

(a) Te pergjithshme. Një person duhet te kryeje vetëm:

(1) instruksione fluturimi në avion, kur ai/ajo eshte 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 Nenpjese;

(2) instruksione fluturimi sintetike apo instruksione MCC kur ai/ajo eshte pajisur me një certifikatë të përshtatshme për instruktor sipas instruksioneve qe jep, lëshuar në përputhje me kete Nenpjese.

(b) Kushte te veçanta:

(1) Në rastin e futjes së avionëve të rinj në Republikën e Shqiperise ose në flotën e një operatori, kur pajtueshmëria me kërkesat e përcaktuara në këtë Nenpjese nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një certifikatë të veçantë duke dhënë privilegje për instruksione fluturimi. Kjo certifikate duhet të jetë e kufizuar për fluturimet e instruksionit te nevojshem për futjen e tipit të ri të avionit dhe vlefshmëria e saj nuk duhet, në asnjë rast, te kaloje 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 permbushin kushtet dhe kërkesat e Rivlefshmerise 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) Instruksioni jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë:

(1) Pavarësisht nga paragrafi (a), në rastin e instruksionit të fluturimit të dhënë në një ATO që ndodhet jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një certifikatë instruktori për një aplikant që është i pajisur me një licencë piloti të lëshuar nga ato vende që s'jane vende të BE-se, në përputhje me Aneksin1 të Konventës së Çikagos, me kusht që aplikanti:

- (i) të jete i pajisur me paktën me një license, kategorizim ose certifikatë ekuivalente tek ai për të cilin ata janë të autorizuar të instruktoje dhe në çdo rast të ketë paktën një CPL;
- (ii) të permbushë kërkesat e përcaktuara në këtë Nenpjesë për lëshimin e certifikatës përkatëse së instruktorit;
- (iii) të vertetojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar një nivel të pershtatshëm të njohurive të rregullave evropiane të sigurisë së aviacionit në mënyrë që të jetë në gjendje të ushtrojë privilegjet e instruksionit në përputhje me këtë Pjesë.

(2) Certifikata do të jetë e kufizuar për të ofruar instruksione fluturimi:

- (i) në ATO-t që gjenden jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë
- (ii) për pilotët studentë të cilët kanë njohuri të mjaftueshme të gjuhës në të cilën është dhënë instruksioni i fluturimit.

FCL.915 Parakushte të përgjithshme dhe kërkesat për instruktorë

(a) E përgjithshme.

Një aplikant për një certifikatë instruktori duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

(b) Kërkesat shtesë për instruktorët e fluturimit që japin instruksione në avion.

Një aplikant ose mbajtës i një certifikate instruktori me privilegje për të kryer dhenien e instruksioneve të fluturimit në një avion duhet:

(1) të jete pajisur me të paktën një licence dhe, sipas rastit, kategorizimin për çdo instruksion fluturimi që është për t'u dhënë;

(2) me përjashtim në rastin e instruktorit për testimin e fluturimit, të ketë:

(i) kryer të paktën 15 orë fluturim si pilot në atë klasë ose me atë tip avioni në të cilin do të jepet instruksioni i fluturimit, nga të cilat një maksimum prej 7 orësh mund të jenë në një FSTD që përfaqëson klasën apo tipin e avionit, siç aplikohet; ose

(ii)kaluar një vlerësim te kompetencës për kategorinë përkatëse të instruktorit në atë klasë ose tip avioni;

(3) te caktohen për të vepruar si PIC në avion gjatë instruksionit të një fluturimi të tillë.

(c) Krediti për klasifikime të mëtejshme dhe për qëllim rivlerësimi:

(1) Aplikuesi për certifikata instruktori të mëtejshme mund të kreditohet me aftësitë e mësimdhënies dhe të mesimarrjes që i ka demonstruar tashmë për certifikatën e instruktorit me të cilën është i pajisur.

(2) Oret e fluturimit si ekzaminues gjatë testeve të aftësive apo kontrolleve të aftësive do të kreditohen në përputhje të plotë ndaj kërkesave të rivlefshmerisë për të gjitha certifikatat e instruktorit me të cilat është i pajisur.

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 e tanishme,
- Integrimi i Menaxhimit të Kercenimit 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 praktikanteve,
- Vëzhgimi dhe shqyrtimi i përparimit,
- Vlerësimi i seksioneve trajnuese,
- Raporti për rezultatet.

FCL.925 Kërkesat shpesh për instruktorët për MPL

(a) Instruktorët që kryejnë trajnime për MPL duhet të:

(1) kenë përfunduar me sukses një kurs trajnimi për instruktor MPL në një ATO; dhe

(2) përveç kësaj, për fazat baze, të ndërmjetme dhe të përparuara të kursit të trajnimit të integruar MPL:

- (i) të jenë me përvojë në operimet multipiloteshe; dhe
- (ii) të kenë përfunduar trajnimin për menaxhimin fillestar të burimeve të ekuipazhit me një operator të transportit ajror tregetar të miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore.

(b) Kurs trajnimi MPL per instruktorët

(1) Kursi i trajnimit per 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 perqasjes 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 Nenpjesen K.

(3) Pas përfundimit me sukses të kursit të trajnimit MPL, ATO do të lëshojë një certifikatë kualifikimi për instruktor MPL për aplikantin.

(c) Në mënyrë që të ruaje 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 ushtroje privilegjet për të kryer instruksione fluturimi për MPL ai/ajo duhet:

(1) të ndërmarrë një trajnim rinfreskues 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 trajnimit

Aplikantët për një certifikatë instruktor duhet të kenë përfunduar një kurs të njohurive teorike dhe të instruksionit të fluturimit në një ATO. Përveç elementeve specifike të përcaktuara në këtë Pjesë për secilën kategori të instruktorit, kursi duhet të përmbajë elementet e kërkuara në FCL.920.

FCL.935 Vlerësimi i kompetencës

(a) Përveç se për instruktorin për bashkëpunimin e multiëkuipazhit (MCCI), instruktorin sintetik të trajnimit (IST), instruktorin e klases 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 përshtatshme të avionëve për t'i demonstruar një ekzaminuesit të kualifikuar në përputhje me Nenpjesen K, aftësinë për të instruktuar një pilot student në nivelin e kërkuar për lëshimin e licencës, klasifikimit ose certifikatës përkatëse.

(b) Ky vlerësim duhet të përfshijë:

(1) demonstrimin e kompetencave të përshkruara në FCL.920, gjatë para-fluturimit, post-fluturimit dhe instruksioneve teorike të njohurive;

(2) provime gojore teorike për instruksionet në tokë, para-fluturimit dhe post-fluturimit dhe për demonstrimet gjatë fluturimit në tipin, klasën apo FSTD e duhur të avionit;

(3) ushtrime të mjaftueshem për të vlerësuar kompetencat e instruktorit.

(c) Vlerësimi duhet të kryhet në të njëjtën klasë, tip avioni apo FSTD që përdoret për instruksionin e fluturimit.

(d) Kur një vlerësim i kompetencës është i nevojshem për Rivlefshmerine 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 cenuar FCL.900(b)(1), certifikatat e instruktorit do të jenë e vlefshme për një periudhë 3 vjecare.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për instruktor fluturimi - FI

FCL.905.FI - Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e një FI për të kryer instruksione fluturimi për lëshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e:

(a) një PPL, SPL, BPL dhe LAPL në kategorinë e avionit përkatës;

(b) kategorizimeve të tipit dhe klases për avionet me një pilot të vetëm, me një motor, me përjashtim të aeroplanëve komplekse njëpilotesh me performancë komplekse; zgjerim klase dhe grupi për balona dhe planere;

(c) kategorizimeve të tipit për avione një- ose multipilotesh;

(d) një CPL në kategorinë e përshtatshme të avionëve me kusht që FI të ketë kryer të paktën 500 orë kohë fluturimi si pilot në atë kategori avionësh, duke përfshirë të paktën 200 orë instruksione të fluturimit;

(e) kategorizimit natën, me kusht që FI:

(1) është i kualifikuar të fluturojë natën në kategorinë përkatëse të avionit;

(2) ka treguar aftësinë për të instruktuar natën tek një FI i kualifikuar në përputhje me (i) më poshtë; dhe

(3) përmbush kërkesat e përvojës natën të FCL.060(b)(2);

(f) një Kategorizim terheqjeje ose aerobatik, ose, në rastin e një FI(S), një kategorizim i fluturimit në re, me kusht që këto privilegje të zotërohen tashme dhe FI të ketë demonstruar aftësinë për të instruktuar për atë kategorizim, një të kualifikuar FI, në përputhje me paragrafin (i) të mëposhtëm;

(g) një EIR ose një IR në kategorinë e përshtatshme të avionëve, me kusht që FI ka:

(1) të paktën 200 orë kohë të fluturimit nën IFR, nga të cilat deri në 50 orë mund të jenë të kohës së instrumenteve në tokë në një FFS, një FTD 2/3 ose FNPT II;

(2) të ketë kryer si një pilot student kursin e trajnimit IRI dhe të ketë kaluar një vlerësim të kompetencës për certifikatën e IRI; dhe

(3) përveç kësaj:

(i) për avionet shumëmotorësh, të ketë plotësuar kërkesat për lëshimin e një certificate CRI për këtë tip avionësh;

(ii) për helikopterë multi-motorë, të ketë plotësuar kërkesat për lëshimin e një certificate TRI;

(h) për kategorizime të klasës ose tipit me një pilot të vetëm multi-motorë, me përjashtim të aeroplanëve komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë, me kusht që FI të plotësojë:

(1) në rastin e avionëve, parakushtet për kursin e trajnimit CRI të percaktuara në FCL.915.CRI (a) dhe kërkesat e FCL.930.CRI si dhe FCL.935;

(2) në rastin e helikopterëve, kërkesat e vendosura në FCL.910.TRI (c) (1) dhe parakushtet për kursin e trajnimit për TRI (H) percaktuar në FCL.915.TRI (d) (2);

(I) një certifikatë FI, IRI, CRI, apo MI me kusht që FI të ketë:

(1) kryer të paktën:

(i) në rastin e një FI (S), të paktën 50 orë ose 150 lëshime të instruksioneve të fluturimit në planerë;

(ii) në rastin e një FI(B), të paktën 50 orë ose 50 ngritje të instruksioneve të fluturimit në balonë;

(iii) në të gjitha rastet e tjera, 500 orë të instruksioneve të fluturimit në kategorinë e avionit përkatës;

(2) kaluar një vlerësim të kompetencës në përputhje me FCL.935 në kategorinë e duhur të avionit për të demonstruar një Ekzaminuesi të instruktorit të fluturimit (FIE) aftësinë për të instruktuar për certifikatë FI;

(j) një MPL, me kusht që FI:

(1) për fazën qendrore të fluturimit të trajnimit, të ketë përfunduar të paktën 500 orë kohë të fluturimit si pilot në aeroplan, duke përfshirë të paktën 200 orë të instruksioneve të fluturimit;

(2) për fazën bazë të trajnimit:

(i) të ketë një IR për aeroplan multi-motorë dhe privilegjin për të instruktuar për një IR; dhe

(ii) të ketë të paktën 1500 orë kohë të fluturimit në operimet me multi-ekuiPAZH:

(3)ne rastin e nje FI tashme te kualifikuar per te instruktuar ne kurse te integruara te trajnimeve ATP(A) ose CPL(A)/IR, kerkesat e (2)(ii) mund te zevendesohen me kryerjen e nje kursi te strukturuar te trajnimit te perbere nga:

(i)kualifikimi MCC:

(ii)vezhgimi ne 5 seanca te instruksioneve te fluturimit ne Fazen 3 te nje kursi MPL;

(iii) vezhgimi ne 5 seanca te instruksioneve te fluturimit ne Fazen 3 te nje kursi MPL;

(iv)Vezhgimi ne 5 seanca te trajnimit periodik te operatorit per fluturime te orientuara te linjes;

(v)permbajtja e kursit te trajnimit per instruktor MCCI.

Ne kete rast, FI duhet te zhvilloje 5 seancat e tij si instruktor nen mbikeqyrjen e nje TRI(A), MCCI(A), apo SFI(A) te kualifikuar per instruktime te fluturimit per MPL.

FCL.910.FIFI – Instruktor Fluturimi i kufizuar -privilegjet

(a)Nje FI do te kete privilegjet e tij/saj te kufizuara ne zhvillimin e instruksioneve te fluturimit nen mbikeqyrjen e nje FI, per te njejten kategori avioni, te emeruar nga ATO per kete qellim, ne rastet qe vijojne:

(1)Per leshimin e PPL, SPL, BPL dhe LAPL;

(2)Ne te gjitha kurset e integruara ne nivelin e PPL, ne rastin e aeroplanave dhe helikoptereve;

(3)Per kategorizime te klases dhe tipit per avion me nje pilot te vetem, me nje motorr te vetem, pervec avioneve kompleks, me nje pilot, me performance te larte, zgjerime te klases dhe grupit ne rastin e balonave dhe zgjerimit te klases ne rastin e planereve lundrues;

(4)Per Kategorizimet e nates, terheqjes dhe akrobatiket.

(b)Gjate zhvillimit te trajnimit nen mbikeqyrje, ne perputhje me paragrafin (a), FI nuk duhet te kete privilegjin te autorizojte pilotin student te kryejte fluturimin e pare vetem dhe fluturimet e para vetem pertej vendit.

(c)Kufizimet e paragrafeve (a) dhe (b) duhet te hiqen nga certifikata e FI, kur FI te kete kryer te pakten:

(1)per FI(A), 100 ore instruksione te fluturimit ne aeroplan ose TMG dhe, pervec kesaj te kete mbikeqyrur te pakten 25 fluturime vetem te studenteve;

(2)per FI(H), 100 ore instruksione te fluturimit ne helikoptere dhe, pervec kesaj te kete mbikeqyrur te pakten 25 ushtrime te fluturimeve vetem te studenteve;

(3)per FI(A), FI(S) dhe FI(B), 15 ore ose 50 ngritje te instruksioneve te fluturimit qe perfshijne programin e plote mesimor per leshimin e nje PPL(As), SPL ose BPL ne kategorine e duhur te avionit.

FCL.915.FIFI – Parakushte

Nje aplikant per nje certifikate FI duhet:

(a) ne rastin e FI(A) dhe FI(H):

(1)te kete marre te pakten 10 ore te instruksioneve te fluturimit ne instrumente ne kategorine e duhur te avionit, prej te cilave jo me shume se 5 ore mund te jene kohe e fluturimit me instrumente ne toke ne nje FSTD;

(2) Te kete kryer 20 ore te fluturimeve pertej vendit me VFR ne kategorine e duhur te avionit si PIC; dhe

(b) pervec kesaj, per FI(A):

(1) te mbaje te pakten nje CPL(A); ose

(2) te mbaje te pakten nje (PPL(A) dhe te kete:

(i) plotesuar kerkesat per njohuri teorike per CPL, pervec rastit te nje trajnimi FI te kryer vetem per LAPL(A); dhe

(ii) kryer te pakten 200 ore kohe te fluturimit ne aeroplane ose TMG, prej te cilave 150 ore si PIC;

(3) te kete kryer te pakten 30 ore ne aeroplane me nje motor te vetem me fuqi piston prej te cilave te pakten 5 ore duhet te jene kryer gjate 6 muajve perpara testit te fluturimit te para hyrjes te percaktuar ne FCL.930.FI(a);

(4) te kete kryer nje fluturim VFR pertej vendit si PIC, perfshire nje fluturim prej te pakten 540 km (300NM) ne kursin e te cileve duhet te kryhen dy ulje me ndalim te plote ne 2 aerodrome te ndryshme.

(c) pervec kesaj, per FI(H), te kete kryer 250 ore te kohes se plote te fluturimit si pilot ne helikoptere prej te cilave:

(1) te pakten 100 ore duhet te jene si PIC, ne rast se aplikanti mban te pakten nje CPL(H); ose

(2) te pakten 200 ore si PIC, ne rast se aplikanti mban te pakten nje PPL(H) dhe ka plotesuar kerkesat

per njohuri teorike per CPL;

(d) per nje FI (As), te kete kryer 500 ore kohë të fluturimit në airshipe si PIC, prej të cilave 400 ore do të jetë si PIC qe mban nje CPL (As);

(e) per nje FI (S), te kete kryer 100 ore kohë të fluturimit dhe 200 leshime si PIC në planere. Përveç kësaj, ku aplikanti dëshiron të japë instruksione fluturimi ne TMG, ai / ajo duhet të ketë kryer 30 ore kohë të fluturimit si PIC në TMG dhe një vlerësim shtesë të kompetencave në një TMG në përputhje me FCL.935 me një FI te kualifikuar në përputhje me FCL.905.FI (i);

(f) për një FI (B), te kete përfunduar 75 ore kohë te fluturimit te balones si PIC, nga të cilat të paktën 15 ore duhet të jenë në klasën për të cilën do të jepet instruksioni i fluturimit.

FCL.930.FI FI – Kursi i trajnimi

(a) Aplikantët për certifikatë FI duhet të kenë kaluar një test të veçantë fluturimi te para-hyrjes me një FI te 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 aftesisë për klasifikimin e klases dhe tipit siç është përcaktuar në Shtojcën 9 të kësaj Pjese.

(b) Kursi i trajnimit FI do të përfshijë:

(1) 25 orë të mesimdhënies dhe të mësimarrjes;

(2)(i) në rastin e një FI (A), (H) dhe (As), të paktën 100 orë të instruksioneve për njohuri

teorike, duke përfshirë testet e progresit;

(ii) në rastin e një FI (B) ose FI (S), të paktën 30 orë të instruksioneve të njohurive teorike, duke përfshirë testet e progresit;

(3) (i) në rastin e një FI (A) dhe (H) , të paktën 30 orë të instruksioneve fluturimit, nga të cilat 25 orë do të jenë instruksione të fluturimit të dyfishtë, 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 të dyfishtë;

(iii) në rastin e një FI (S), të paktën 6 orë ose 20 ngritje të instruksioneve të fluturimit;

(iv) në rastin e një FI (S) që siguron trajnim për TMG, së paku 6 orë instruksione të fluturimit të dyfishtë në TMG,

(v) në rastin e një FI (B), të paktën 3 orë instruktim fluturimi, duke përfshirë instruksioneve fluturimi me 3 ngritje.

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 perkundrejt kërkesës referuar paragrafit (b) (2) (i) ose me 18 orë perkundrejt kërkesave referuar paragrafit (b) (2) (ii).

FCL.940.FI FI - Rivlefshmeria dhe rinovimi

(a) Për rivlefshmerinë e një certifikate FI, mbajtësi duhet të përmbushë 2 prej 3 kërkesave të mëposhtme:

(1) të kryeje:

(i) në rastin e një FI (A) dhe (H), të paktën 50 orë të instruksioneve të fluturimit në kategorinë e avionit të duhur gjatë periudhës së vlefshmërisë së certifikatës si, FI, TRI, CRI, IRI, MI ose ekzaminues . Nëse privilegjet për të dhënë instruksione për IR, duhen rivlefthësuar, 10 prej këtyre orëve do të jenë instruksione të fluturimit për një IR dhe do të kenë përfunduar brenda 12 muajve të fundit para datës së skadimit të certifikatës FI;

(ii) në rastin e një FI (As), të paktën 20 orë të instruksioneve të fluturimit në airshipe si FI, IRI ose si ekzaminues gjatë periudhës së vlefshmërisë së certifikatës. Nëse privilegjet që instruktojnë për IR janë të rivlefthësuar, 10 prej këtyre orëve do të jenë instruksione të fluturimit për një IR dhe do të ketë përfunduar brenda 12 muajve të fundit para datës së skadimit të certifikatës FI;

(iii) në rastin e një FI (S), të paktën 30 orë ose 60 ulje në planere, planere me fuqi ose TMG si, FI ose si ekzaminues gjatë periudhës së vlefshmërisë së certifikatës;

(iv) në rastin e një FI (B), të paktën 6 orë të instruksioneve të fluturimit në balona si, FI ose si ekzaminues gjatë periudhës së vlefshmërisë së certifikatës;

(2) të marrë pjesë në një seminar rifreskues për instruktor, brenda periudhës së vlefshmërisë së certifikatës FI;

(3) të kalojë një vlerësim të kompetencave në përputhje me FCL.935, brenda 12 muajve para datës së skadimit të certifikatës FI.

(b) Për të paktën çdo rivlefshmeri alternative pasardhese në rastin e FI (A) ose FI (H), ose çdo rivlefshmeri të tretë, në rastin e FI (As), (S) dhe (B), mbajtësit duhet të kalojnë një vlerësim të kompetencave në përputhje me FCL.935.

(c) Rinovimi. Nëse certifikata FI ka skaduar, aplikanti duhet që, brenda një periudhe prej 12 muajsh para rinovimit:

(1) të marrë pjesë në një seminar rifreskues për instruktor;

(2) të kalojë një vlerësim të kompetencës në përputhje me FCL.935.

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për kategorizim të tipit instruktor - TRI

FCL.905.TRI TRI - Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e një TRI janë për të dhënë instruksione për:

(a) rivlefshmerinë dhe rinovimin e një EIR ose një IR, me kusht që TRI të mbajë një IR të vlefshme;

(b) leshimin e një certifikate TRI ose SFI, me kusht që mbajtësi ka 3 vjet eksperiencë si një TRI; dhe

(c) në rastin e TRI për aeroplanë me një pilot të vetëm:

(1) leshimin, rivlefshmerinë dhe rinovimin e kategorizimit të tipit për avione komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë, kur aplikanti kërkon privilegjin për të vepruar në operime me një pilot të vetëm.

Privilegjet e TRI (SPA) mund të zgjerohen për kategorizime të tipit për instruksione të fluturimit për aeroplanë komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë, në operime me multi-pilote, me kusht që TRI:

(i) mban një certifikatë MCCI; ose

(ii) mban apo ka mbajtur një certifikatë TRI për aeroplanë me multi-pilote;

(2) Kursin MPL në fazën bazë, me kusht që ai / ajo të ketë zgjeruar privilegjet për operime me multi-pilote dhe mban apo ka mbajtur një certifikatë FI (A) ose një IRI (A);

(d) në rastin e TRI për aeroplanë me multi-pilote:

(1) leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e kategorizimit te tipit për:

(i) aeroplanë per multi-pilote;

(ii) aeroplanë komplekse me nje pilot te vetem të performancës së lartë, kur aplikanti kërkon privilegje për të vepruar në operime me multi-pilote;

(2) trajnimin MCC;

(3) Kursin MPL në fazat baze, të ndërmjetme dhe të avancuara, me kusht që, për fazën bazë, ata mbajnë ose kanë mbajtur një certifikatë Fi (A) ose IRI (A);

c) Ne rast te TRI per helikopteret :

(1) Leshimi, revlefshmeria, dhe rinovimi i kategorizimeve te tipit per helikopteret :

(2) Trajnimi MCC siguron qe ai/ajo mban nje kategorizim per shume pilot te tipit per helikopter
: (3) Shtrirja e IR(H) per nje motorr IR(H) ne shume motorre IR(H):

(f) Ne rast te TRI per avionet me force ngritese

(1) Leshimi, rivlefshmeria dhe rinovimi i kategorizimeve te tipit te ngritjes vertikale me fuqi

(2) Trajnimi MCC

FCL 910. TRI TRI- Privilegjet e kufizuara

(a) Te pergjithshme, Ne rast se trajnimi TRI kryhet vetem ne nje FFS , privilegjet e TRI-se do te kufizohen ne trainime ne FFS.

Ne rast, TRI-ja mund te drejtoje fluturime te linjes nen mbikqyrje ,duke siguruar se kursi
i trajnimit Tri ka perfshire trajnime shtese per kete qellim :

(b) TRI per aeroplanë dhe per avione me fuqi me ngritje vertikale TRI(A) dhe TRI(PL). Privilegjet e TRI-se jane te kufizuara per tipin e aeroplanit ose avionit me fuqi me ngritje vertikale ne te cilin trajnimi dhe vleresimi i kompetences eshte marre.Privilegjet e TRI-se do te shtrihen ne tipe te tjera kur TRI :

(1) te kete kryer brenda 12 muajve paraardhes, se paku 15 sektore, duke perfshire ngritjet dhe uljet me tipet e aplikueshme te avionit, prej te cilave 7 sektore te jene kryer ne FFS.

(2) te kete kryer trajnimin teknik dhe pjese instruksioni fluturues ne kursin perkates TRI: (3) Te kete kaluar seksionet perkatese per vleresimin e kompetencave ne perputhje me FCL. 935 ne menyre per te demonstruar tek nje FIE ose TRE e kualifikuar ne perputhje me Nenpjesen K aftesine e saj/tij per te instruktuar nje pilot ne nivelin e kerkuar per leshimin e kategorizimit te tipit, perfshi instruksionet para fluturimit,pas-fluturimit dhe njohurite teorike.

(c) TRI per helikoptere- TRI(H)

(1) Privilegjet e TRI(H) janë kufizuar në tipin e helikopterit në të cilin testi i aftësisë për lëshimin e certifikatës së TRI-së është marrë. Privilegjet e TRI-së do të shtrihen në tipe të metejshme kur TRI :

(i) Të ketë kompletuar pjesën teknike për tipin e pershtatshëm të kursit TRI në tipin e

aplikueshëm të helikopterit ose në një FSTD që përfaqëson këtë tip.

(ii) Të ketë drejtuar së paku 2 orë instruksioni fluturimi në tipin e aplikueshëm , nën supervizionin e një TRI(H) të kualifikuar pershtatshmerisht.

(iii) Të ketë kaluar seksionet e vlerësimit të kompetencës në përputhje me FCL .935 në mënyrë për të demonstruar tek një FIE ose TRE e kualifikuar në përputhje me Nen-pjesën K aftësinë e tij/saj për të instruktuar një pilot në nivelin e kërkuar për lëshimin e kategorizimit të tipit, duke përfshirë instruksionet e para –fluturimit, pas- fluturimit dhe njohuritë teorike.

(2) Në rast se privilegjet e TRI-së të shtrihen nga privilegjet me një motor në më shumë motorë të të njëjtit tip të helikopterave, mbajtësi do të ketë së paku 100 orë në operimet.

3) Për se privilegjet e një TRI (H) të jenë zgjeruar nga me një-pilot në më shumë-pilote privilegjet në llojin e njëjtë të helikopterëve, mbajtësi duhet të ketë të paktën 100 orë në më shumë-pilot operacioneve të këtij lloji.

(D) Pavarësisht nga paragrafët e mësipërm, mbajtësi i një certifikate TRI e cila është lëshuar me një vlerësim të tipit në përputhje me FCL.725 (e) do të kenë të drejtë të kenë të zgjerojnë privilegjet e tyre TRI në atë tip të ri të avionit.

FCL.915.TRI TRI - Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë TRI duhet:

(a) Të mbajë një license 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 aeroplan me shumë pilot; dhe

(2) Të ketë kryer, brenda 12 muajve që paraprijnë datën e aplikimit, 30 sektore, duke përfshirë ngritjet dhe uljet si PIC në tipin e aplikuar të aeroplanit në të cilin 15 sektore 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 sektore, duke përfshirë ngritjet dhe uljet, si PIC në tipin e aeroplanit të aplikuar prej të cilave 15 sektore mund të kryhen në një FFS që përfaqëson atë tip; dhe

(2) (i) të ketë kryer së paku 500 orë fluturimi si pilot në aeroplan, duke përfshirë 30 orë si PIC në tipin e aplikuar të avionit ; ose

(ii) të mbajë apo të ketë mbajtur një certifikatë FI për aeroplan me shumë motorë me privilegjet IR;

(d) Per TRI(H):

(1) Per nje certifikate TRI(H) me nje pilot dhe nje motorr, aplikanti duhet te kete kryer 250 ore si nje pilot ne helikopter;

(2) Per nje certifikate TRI(H) per helikoptere me nje pilot dhe nje motor te kete kryer 500 ore si pilot te helikoptereve duke perfshire 100 ore si PIC ne helikoptere me nje pilot dhe me shume motorre.

(3) Per nje certifikate TRI per helikoptere me shume pilote te kete kryer 1000 ore kohe fluturimi si pilote ne helikoptere, duke perfshire;

(4) Mbajtesit e nje certifikate FI(H)do te kreditohen plotesisht referuar kerkesave te paragrafeve (1) dhe (2) ne helikopterat perkates me nje pilot.

(e) per TRI(MPL):

(1) Te kene kryer 1500 ore fluturimi si pilot ne aeroplane me shume pilot, me fuqi ngritese ose ne helikoptere me shume pilot; dhe

(2) Te kene kryer brenda 12 muajve para aplikimit, 30 sektore, duke perfshire ngritjet dhe uljet si PIC ose Bashke-Pilot ne tipin e aplikueshem me fuqi ngritese, prej te cilave 15 sektore mund te kryhen nje FFS qe perfaqeson kete tip.

FCL .930. TRI TRI- Kursi i trajnimit.

(a) Kursi i trajnimit TRI do te perfshije, se paku :

(1) 25 ore te mesimit dhe mesimdhenies;

(2) 10 ore te trajnimit teknik, duke perfshire rishikimin e njohurive teknike , pergatitjen e programeve mesimore dhe zhvillimin e mjeshterive mesimore ne klase dhe simulimet;

(3) 5 ore te instruksionit te fluturimit ne avionin perkates ose simulatorin qe perfaqeson avionin me nje pilot dhe 10 ore per avionin me shume pilot ose simulatorin qe perfaqeson ate avion.

(b)Applikantet qe mbajne ose jane mbajtes te nje certifikate instruktori, do te kreditohen referuar kerkesave te paragrafit (a)(1)

(c)Nje aplikant per nje certifikate TRI qe mban nje certifikate SFI per tipin perkates do te kreditohet referuar kerkesave te ketij paragrafi per leshimin e certifikates se kufizuar TRI per instruksionet fluturuese ne simulator.

FCL.935 TRI TRI- Vleresimi i kompetencave

Nese vleresimet e kompetences per TRI jane bere ne nje FFS, certifikata e TRI-se do te kufizohet ne FFS-te.

Kufizimet do te ngrihen nese TRI-ja ka kaluar vleresimet e kompetences ne kete avion.

FCL.940 TRI TRI- Rivlefshmeria dhe rinovimi.

(a) Rivlefshmeria

(1) Aeroplanet.

Per rivlefshmerine e certifikates TRI-se, aplikanti duhet qe brenda 12 muajve te fundit para dates se skadimit te certifikates, te permbushe nje nga 3 kerkesat e meposhtme:

(i)te kryeje nje nga pjeset e meposhtme te kursit te trajnimit te kategorizimit te tipit, sesionin simulator me se paku 3 ore ose nje ushtrim ajror me se paku 1 ore duke perfshire nje minimum me 2 ulje dhe ngritje;

(ii)te marre nje trajnim rifreskues per instruktor si nje TRI tek nje ATO(Organizate Fluturimi);

(iii) te kaloje vleresimin e kompetences ne perputhje me FCL 935.

(2) Helikopteret dhe pajisjet me fuqi ngritese.

Per rivalidimin e certifikates se TRI(H) ose TRI(PL), aplikanti duhet qe brenda kohes se vlefshme te certifikates se TRI-se , te permbushe 2 nga 3 kerkesat e meposhtme:

(i)te kryeje 50 ore instruktimi te fluturimit ne cdo tip te avionit per te cilin privilegjet instrukionale jane mbajtur, ose ne nje FSTD qe perfaqeson keto tipe, prej te cilave 15 ore do te jene brenda 12 muajve para dates se skadimit se certifikates se TRI-se.Ne rast te TRI(PL), keto ore te instruksionit te fluturimit duhet t'i kete kryer si TRI ose Ekzaminues i kualifikimit sipas tipit (TRE) ose si SFI ose si Ekzaminues ne fluturimin Sintetik (SFE). Ne rast te TRI(H)- keto ore te instruksionit te fluturimit duhet t'i kete kryer si FI, instruktor per kualifikimin instrumental (IRI), si instruktor fluturimi sintetik (STI) ose si nje lloj ekzaminuesi te cilet do te jene gjithashtu te pershtatshem per kete qellim;

(ii)te marre trajnim rifreskues per instruktor si TRI ne nje ATO (Organizate Trajnimi)

(iii) te kaloje vleresimin e kompetencave ne perputhje me FCL.935

(3) Per se paku cdo rivlefshmeri alternative te certifikates se TRI, mbajtesi do te kete kaluar vleresimet e kompetences ne perputhje me FCL.935.

(4) Nese nje person mban nje certifikate TRI ne me shume se nje tip avioni brenda te njejtës kategori, vleresimi i kompetencave te marra ne nje nga tipat do te rivleresoje certifikaten e TRI-se per tipat e tjere qe jane brenda te njejtës kategori te avioneve.

(5) Kerkesat specifike per rivlefshmerine e TRI-se.

Nje TRI(H) qe mban nje certifikate FI(H) ne tipin perkates do te kreditohet plotesisht referuar kerkesave te paragrafit (a) te mesiperm.Ne kete rast certifikata e TRI-se do te vleresohet deri ne daten e skadences se certifikates se FI(H).

(b) Rinovimi

(1) Aeroplanet

Ne rast se certifikata e TRI-se ka skaduar aplikanti duhet te :

(i)kete kryer brenda 12 muajve te fundit para aplikimit se paku 30 sektore, qe perfshijne ngritjet dhe uljet ne tipin e aplikuar te avionit, prej te cilave jo me shume se 15 sektore mund te kryhen ne nje simulator fluturimi.

(ii) kryeje pjeset perkatese te kursit te TRI-se ne nje Organizate Trajnimi (ATO)

(iii) drejtoje ne nje kurs trajnimi te plote sipas tipit ,se paku 3 ore te instruksionit te fluturimit ne tipin e aplikueshem te aeroplanit nen supervizimin e nje TRI-je(A)

(2) Helikopteret dhe ngritesit vertikal me fuqi.

Nese certifikata e TRI(H) ose TRI(PL) ka skaduar aplikanti do t'a rinovojë brenda nje periudhe 12 mujore duke:

(i) marre trajnimin rifreskues per instruktor si nje TRI ne nje ATO e cila do te mbuloje elementet perkates te kursit te trajnimit te TRI-se; dhe

(ii) kaluar vleresimin e kompetencave ne perputhje me FCL.935 ne cdo tip te avioneve ne te cilet rinovimi i privilegjeve mesimore eshte kerkuar.

SEKSION IV

Kerkesat specifike per instruktoret e kategorizimit te klasit-CRI

FCL.905.CRI

CRI- Kushtet dhe privilegjet

(a) Privilegjet e CRI jane per te instruktuar per :

(1) Leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e kategorizimit te klasit ose tipit per aeroplane me nje pilot, pervec aeroplaneve me nje pilot, kompleks dhe me performance te larte, kur privilegjet e aplikantit jane per te fluturuar ne operime me nje pilot.

(2) Nje kategorizim per rimorkimin ose akrobatik per kategorine e aeroplanit, duke siguruar se CRI mban kategorizimin perkates dhe ka demonstruar aftesine per te instruktuar per kete kategorizim nga nje FI te kualifikuar ne perputhje me FCL.905.

(b) Privilegjet e nje CRI jane te kufizuara ne klasen ose tipin e aeroplanit ne te cilin vleresimi i kompetences se instruktorit eshte marre. Privilegjet e CRI-se do te zgjerohen ne klasa te metejshme apo ne tipin kur CRI eshte kryer, brenda 12 muajve te fundit kur ekzistojne:

(1) 15 ore fluturimi si PIC ne aeroplane te klasit apo tipit te aplikueshem per aeroplane;

(2) Nje fluturim trajnues nga ndenjesja e krahut te djathte nen supervizimin e nje CRI-je tjeter ose FI te kualifikuar per kete klas ose tip qe ze ndenjesen tjeter te pilotit.

(c) Aplikantet per nje CRI te avioneve shumemotorresh qe mbajne nje çertifikate CRI per avione me nje motorre, duhet t'i kete plotesuar parakushtet per nje CRI vendosur ne FCL.915.CRI.(a) dhe kerkesat e FCL.930.CRI.(a)(3) dhe FCL.935.

FCL.915. CRI

CRI Parakushte

Nje aplikant per certifikaten e CRI-se do te kryeje se paku:

(a) per aeroplanet me shume motorre:

- (1) 500 ore fluturimi si pilot ne avionet
- (2) 30 ore si PIC ne klasin apo tipin e aplikueshem

(b) per aeroplanet me nje motor:

- (1) 300 ore fluturimi si pilot ne aeroplanet
- (2) 30 ore si PIC ne klasin apo tipin e aeroplaneve te aplikueshem

FCL.930.CRI

CRI- Kursi i trajnimit

(a)Kursi i trajnimit per CRI duhet te perfshije, se paku :

- (1) 25 ore instruksione te mesimdhenies
- (2) 10 ore te trajnimit teknik, duke perfshire revizionimin e njohurive teknike, pregatitjen e planeve mesimore dhe zhvillimin e mjeshterive, mesimdhenien ne klase dhe ne simulator.
- (3) 5 ore te instruksioneve te fluturimit ne aeroplane me shume motorre, ose 3 ore te instruksioneve te fluturimit ne aeroplane, te dhena nga nje FI i kualifikuar ne perputhje me FCL. 905.

(b)Aplikantet mbajtes ose qe kane mbajtur nje certifikate instruktori do te kreditohen referuar kerkesave te paragrafit (a)(1)

FCL.940. CRI

CRI-Rivlefshemria dhe rinovimi

(a) Per rivlefshmerine e nje certifikate CRI aplikanti do ta rivleresoje ate, brenda 12 muajve para dates se skadimit se certifikates se CRI-se kur:

(1) te drejtoje se paku 10 ore instruksione fluturimi ne rolin e CRI-se .Nese aplikanti ka privilegjet e CRI-se ne aeroplane me nje dhe shume motorre, 10 oret e instruksionit te fluturimit do te jene te ndara ne menyre te barabarte ndermjet aeroplaneve me nje motorr dhe me shume motorre.

(2) te marre trajnim rifreskues si CRI ne nje Organizate Trajnimi

(3) te kaloje vleresimin e kompetences ne perputhje me FCL.935 per aeroplane me shume motore ose me nje motor sic duhet.

(b) Per se paku cdo rivlefshmeri alternative te certifikates se CRI-se, mbjatesi do ta kete kryer ate ne perputhje me kerkesat e paragrafit (a)(3).

(c) Rinovimi. Nese certifikata e CRI-se ka skaduar, aplikanti duhet te kryeje brenda nje periudhe 12 mujore para rinovimit.

(1) trajnimin rifreskues si CRI ne nje Organizate Trajnimi

(2) vleresimin e kompetences se percaktuar ne FCL.935

SEKSIONI 6

Kerkesa specifike per instruktoret e kategorizimit instrumental- IRI

FCL.905 IRI

IRI- Privilegje dhe kushtet

(a) Privilegjet e nje IRI jane te instruktojne per leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e nje EIR ose nje IR per kategorine e avionit perkates.

(b) Kerkesat specifike per kursin MPL.

Per te instruktuar per fazen baze te trajnimit ne kursin MPL, IRI duhet qe aplikanti :

(1) te mbaje nje IRI per aeroplanet me shume motorr, dhe

(2) te kete kryer se paku 1500 ore fluturimi ne operime me shume pilot.

(3) ne rast te IRI te kualifikuar per te instruktuar ne kurset integrale te ATP(A) ose CPL(A)/IR, kerkesat e paragrafit (b)(2) mund te zevendesohen nga kryerja e kurseve te parashikura sipas paragrafit FCL.905.FI (j)(3).

FCL.915.IRI IRI- Parakushtet

Nje aplikant per certifikaten e IRI duhet :

(a) Per nje IRI(A):

-Te kete kryer te pakten 800 ore fluturimi ne IFR, prej te cilave se paku 400 ore do te jene ne aeroplane. dhe ;

-Kur aplikantet e IRI (A) per aeroplane me shume motorre, te permbushin kerkesat e paragrafeve FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI dhe FCL.935;

(b) Per nje IRI(H):

(1) Te kete kryer se fundmi 500 ore fluturimi ne IFR, prej te cilave se paku 250 ore duhet te jene ne helikoptere kohe fluturimi instrumentale dhe;

(2) Kur aplikantet per nje IRI(H) per helikopter me shume motore, te permbushin kerkesat e FCL 905 FI(g)(3)(ii);

(c) Per nje IRI(A), aplikanti duhet te kete kryer se paku 300 ore fluturimi ne IFR, prej te cilave se paku 100 ore do te jene kohe fluturimi instrumental ne airship.

FCL.930.IRI IRI-Kursi i trajnimit.

(a) Kursi i trajnimit per IRI duhet te perfshije , te pakten:

(1) 25 ore instruktimi te mesim dhenies dhe mesim marrjes

(2) 10 ore te teknikave te trajnimit, duke perfshire rishikimin e njohurive teorike te instrumentave, pregatitjen e planeve te leksioneve dhe zhvillimin e aftesive te instruksioneve te klases.

(3) (i) per IRI(A), te pakten 10 ore te instruksioneve te fluturimit ne nje aeroplan, FFS, FTD 2/3 ose FPNT IL. Ne rast se aplikantet mbajne nje certifikate FI(A), keto ore reduktohen ne 5;

(ii) per IRI(H) te pakten 10 ore instruksione fluturimi ne helikoptere, FFS,FTD 2/3 ose FNPT II/III;

(iii) per IRI(A) te pakten 10 ore te instruktimit fluturues ne nje airship,FFS,FTD 2/3 ose FNPT II.

(b) Instruksioni fluturues do te jepet nga nje FI i kualifikuar ne perputhje me FCL.905.Fi(i)

(c) Aplikantet qe mbajne ose qe kane mbajtur nje certifikate instruktori do te kreditohen plotesisht referuar kerkesave te paragrafit (a)(1)

FCL.940 IRI IRI- Rivlefshmeria dhe rinovimi.

Per rivlefshmerine dhe rinovimin e certifikates se nje IRI, mbajtesi duhet te permbushë kerkesat per rivlefshmerine dhe rinovimin e nje certifikate FI, ne perputhje me FCL 940.FL.

SEKSIONI 7

Kerkesat specifike per instruktoret e fluturimit sintetik-SFI

FCL.905.SFI SFI-Privilegje dhe kushtet

Privilegjet e nje SFI jane te kryejne instruksione fluturimi sintetik, brenda kategorise perkatese te avioneve per:

(a) leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e nje IR,duke siguruar se ai/ajo mban apo ka mbajtur nje IR ne kategorine perkatese te avionit dhe ka kryer nje kurs trajnimi IR, dhe

(b)ne rastet e SFI per aeroplanet me nje pilot privilegjet jane per:

(1)leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e klasifikimit te tipit per aeroplane kompleks te performances se larte me nje pilot, kur aplikanti kerkon privilegjet per te operuar ne operime me nje pilot.

Privilegjet e SFI(SPA)mund te zgjerohen nga instruksionet e fluturimit per Kategorizimet e tipit te aeroplaneve kompleks te performances se larte me nje pilot ne operimet ne shume pilot ,me kusht qe ai/ajo :

(i) te mbaje nje certifikate MCC;ose

(ii)te mbaje ose te kete mbajtur nje certifikate TRI per aeroplanet me shume pilot; dhe

(2)Me kusht qe privilegjet e SFI(SPA) te zgjerohen ne operimet me shume pilot ne perputhje me paragrafin (1) aplikanti duhet te kete;

(i) MCC-ne;

(ii) kursin MPL ne faze bazike.

(c) Ne rastin e SFI-se per aeroplane me shume pilot aplikanti duhet te kete:

(1) leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e kategorizimit te tipit per :

(i) aeroplane me shume pilot

(ii) aeroplane kompleks te performances se larte me nje pilot kur aplikantet kerkojne privilegjet per te operuar ne operime me shume pilot.

(2)MCC;

(3)Kursin MPL ne fazen bazike,te mesme dhe te avancuar, me kusht qe per fazen bazike ai/ajo te mbajne ose te kene mbajtur nje certifikate FI(A) ose IRI(A)

(d) Ne rast te SFI-se per helikoptere aplikanti duhet te kete:

(1) leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e kategorizimeve te tipit te helikopterit;

(2)Trajnimin MCC, kur SFI ka privilegjet per te instruktuar per helikopteret me shume pilote.

FCL.910.SFI SFI- Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e SFI-se do te kufizohen ne FTD 2/3 ose FFS ne tipin e avionit per te cilin eshte marre kursi i trajnimit SFI.

Privilegjet mund te zgjerohen ne FSTD e tjera qe perfaqesojne tipe te metejshme te te njejtes kategori te avionit kur mbajtesi ka :

(a) Kryer ne menyre te kenaqshme kursin e kategorizimit te tipit perkates ne simulatori.

(b)Te kete drejtuar ne nje kurs trajnimi te plote te kategorizimit te tipit, se paku 3 ore te instruksionit te fluturimit te lidhura me detyrat e nje SFI ne tipin e aplikuar ne supervizimin dhe ne menyre te pranueshme nga nje TRE i kualifikuar per kete qellim.

FCL 915.SFI SFI Parakushtet

Nje aplikant per nje certifikate SFI do te :

- (a) mbaje ose te kete mbajtur nje CPL,MPL ose ATPL ne kategorine perkatese te avionit;
- (b) te kete kryer kontrollin e aftesive per leshimin e kategorizimit specifik te tipit ne nje FFS qe perfaqeson tipin e aplikuar,brenda 12 muajve para aplikimit: dhe
- (c)Perverc kesaj, per nje SFI(A) per nje SFI(A) per aeroplane me shume pilot ose SFI(PL), te kete :

- (1) se paku 1500 ore fluturimi si pilot ne aeroplane me shume pilot ose ne avjone me ngritje vertikale me fuqi sipas rastit:

- (2) te kete kryer, si pilot ose si vezhgues, brenda 12 muajve para aplikimit, se paku:

- (i) 3 sektore ne bord te tipit te aplikueshem te avionit: ose

- (ii) 2 sesione te trajnimit te bazuar te fluturimit te linjes se orjentuar te drejtuara nga personeli fluturues i kualifikuar ne bordin e tipit te aplikuar. Keto seksione simulatore do te perfshijne 2 fluturime me se paku 2 ore secila ndermjet 2 aerodromeve te ndryshme, se bashku me planifikimin para fluturimit dhe pas fluturimit.

- (d) Perverc kesaj, per nje SFI(A) per aeroplane kompleks te performances se larte me nje pilot :

- (1) Te kete kryer te pakten 500 ore fluturimi si PIC ne aeroplane me nje pilot.

- (2) Te mbaje ose te kete mbajtur nje kategorizim IR me shume motore ;

- (3) Te permbushe kerkesat e paragrafit (c)(2):

- (e) Perverc kesaj per nje SFI(H) te kete:

- (1) kryer, si pilot ose si vezhgues, te pakten 1 ore fluturimi ne kabinen e pilotit te tipit te aplikuar, brenda 12 muajve para aplikimit: dhe

- (2) ne rastin e helikoptereve me shume pilot, se paku 1000 ore ekperience fluturimi si pilot ne helikoptere duke perfshire 350 ore si pilot ne helikoptere me shume pilot.

- (3) ne rastin e helikoptereve me shume motorre dhe nje pilot, te kryeje 500 ore si pilot i helikoptereve, duke pershsire 100 ore si PIC ne helikoptere me shume motore dhe nje pilot.

- (4) ne rastin e helikoptereve me nje motor dhe nje pilot, te kryeje 250 ore si pilot ne Helikoptere.

FCL.930.SFI SFI- Kursi i trajnimit

- (a) Kursi i trajnimit per SFI duhet te perfshije:

- (1) Permbajtjen e FSTD ne kursin e kategorizimit te tipit te aplikueshem ;

- (2) Permbajtjen e kursit te trajnimit TRI.

(b) Nje aplikant per nje certifikate SFI qe mban nje certifikate TRI per tipin perkates do te kreditohet plotesisht referuar kerkesave te ketij paragrafi.

FCL.940 SFI SFI- Rivlefshmeria dhe rinovimi.

(a) Rivlefshmeria.

Per rivlefshmerine e nje certifikate SFI aplikanti duhet te permbushe 2 nga 3 kerkesat e meposhtme brenda periudhes se vlefshmerise se certifikates SFI:

(1) te kryeje 50 ore si instruktor ose si ekzaminues ne FSTD prej te cilave 15 ore do te jene brenda 12 muajve para dates se skadimit te certifikates se SFI

(2) te marre trajnimin rifreskues te instruktorit si SFI ne nje Organizate Trajnimi.

(3) te kaloje seksionet perkates se vleresimit te kompetencave ne perputhje me FCL935.

(b) Pervec kesaj, aplikanti do te kete kryer ne nje FFS kontrollin e aftesise per leshimin e kategorizimit te tipit te avionit te vecante qe perfaqeson tipet per te cilat mbahen privilegjet .

(c) Per se paku cdo rivlefshmeri alternative te nje certifikate SFI, mbajttesi duhet te kete permbushur kerkesat e paragrafit (a)(3)

(d) Rinovimi.

Nese certifikata e SFI ka skaduar, aplikanti brenda 12 muajve para aplikimit duhet te

(1) te kryeje permbajtjen e simulatorit te kursit te trajnimit SFI ;

(2) te permbushe kerkesat e specifikuara ne paragrafet (a)(2) dhe (3)

SEKSIONI 8

Kerkesat specifike per instruktore te bashkepunimit shume ekuipazh-MCCI

FCL.905.MCCI MCCI- Privilegjet dhe kushtet

(a) Privilegjet e MCCI jane per te kryer instruktime fluturimi gjate:

(1) pjeses praktike te kurseve te MCC kur nuk kombinohen me trajnime te kategorizimit te tipit:

dhe;

(2) ne rastin MCCI(A), faza bazike e kursit te trajnimit integral per MPL, duke u siguruar qe ai/ajo mban ose ka mbajtur nje certifikate FI(A) ose IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI- Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e mbajtesit se nje certifikate MCCI do te kufizohen ne FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS per te cilen eshte marre kursi i trajnimit MCCI.

Privilegjet mund te zgjerohen ne FSTD te tjera qe perfaqesojne tipe te metejshe me te avionit kur mbajtesi ka kryer trajnimin praktik te kursit MCC ne ate tip te FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS.

FCL.915.MCCI MCCI- Parakushte

Nje aplikant per nje certifikate MCCI duhet te :

(a) Mbaje ose te kete mbajtur nje CPL, MPL, ose ATPL ne kategorine perkatese te avionit;

(b) Te kete te pakten:

(1) Ne rastin e avioneve, airship-eve dhe avioneve me ngritje motorrike, 1500 ore fluturimi me eksperience piloti ne operimet me shume pilote.

(2) Ne rastin e helikoptereve, 1000 ore fluturimi si pilot ne operime me shume ekuipazh, prej te cilave te pakten 350 ore ne helikoptere me shume pilot.

FCL.930 MCCI MCCI- Kursi i trajnimit

(a) Kursi i trajnimit per MCCI duhet te perfshije te pakten:

(1) 25 ore te instruksioneve te mesim dhenies dhe mesimmarrjes;

(2) trajnim teknik te lidhur me tipin e FSTD ku aplikanti deshiron te instruktoje;

(3) 3 ore te instruksioneve praktike, nga te cilat mund te jene instruksione fluturimi ose instruksione MCC ne FNPT II/III MCC, TD 2/3 ose FFS nen supervizimin e nje TRI, SFI, ose MCCI te emeruar nga Organizata e Trajnimit per kete qellim. Keto ore te instruksioneve te fluturimit nen supervizim do te perfshijne vleresimin e kompetences se aplikantit sic percakton FCL.920.

(b) Aplikantet qe mbajne ose qe kane mbajtur nje certifikate FI,TRI,CRI,IRI ose SFI do te kreditohen plotesisht referuar kerkesave te paragrafit (a)(1)

FCL.940 MCCI MCCI - Rivlefshmeria dhe rinovimi.

(a) Per rivlefshmerine e nje certifikate MCCI aplikanti duhet te plotesoje kerkesat e FCL.930 MCCI (a)(3) ne tipin perkates te FNPT II/III, FTD 2/3 ose FFS brenda 12 muajve te fundit para periudhes se vlefshmerise se certificates se MCCI.

(b) Rinovimi. Nese certifikata e MCC ka skaduar, aplikanti do te perbushe kerkesat e FCL.930.MCC (a)(2) dhe (3) ne tipin perkates te FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS.

SEKSIONI 9

Kerkesat specifike per instruktoret e trajnimit sintetik-STI

FCL.905 STI STI-Privilegjet dhe kushtet

(a) Privilegjet e nje STI jane te kryeje instruksione fluturimi sintetik ne kategorine perkatese te avionit per:

(1) Leshimin e licences

(2) leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e nje IR dhe nje kategorizim klase apo tipi per avion me nje pilot, me perjashtim aeroplaneve komplekse te performancës së lartë me nje pilot.

(b) Privilegje shitesë për STI (A). Privilegjet e nje STI (A) do të përfshijnë instruktime sintetike fluturimi gjatë trajnimit bazë të aftësive fluturuese të kursit te integruar te trajnimi MPL.

FCL.910.STI STI-Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e nje STI duhet të kufizohen për të FNPT II / III, 2/3 FTD ose FFS në të cilin është kryer kursi i trajnimit STI. Privilegjet mund të shtohen për FSTD të tjera që përfaqësojnë lloje të tjera të avionit, kur mbajtesi:

(a) ka përfunduar përmbajtjen FFS te kursit TRI mbi tipin e aplikueshem;

(b) ka kaluar kontrollin e aftësisë për kategorizimin e tipit specifik te avionit në nje FFS të tipit te aplikueshem, brenda 12 muajve të fundit para aplikimit;

(c) ka kryer, në nje kurs te kategorizimit te tipit, të paktën nje seancë FSTD lidhur me detyrat e nje STI me nje kohëzgjatje minimale prej 3 orësh në tipin e aplikueshem të avionit, nën mbikëqyrjen e nje instruktor ekzaminues i fluturimit (FIE).

FCL.915.STI STI- Parakushtet

Nje aplikant per nje certificate STI duhet te :

(a) te mbaje ose te kete mbajtur brenda 3 viteve para aplikimit, nje license piloti dhe privilegjet instrukionale ne varesi te kurseve ne te cilen instruksioni ka qellim.

(b) te kete kryer ne nje FNPT kontrollin e aftesise perkates per kategorizimin sipas tipit ose klases, brenda nje periudhe prej 12 muajsh para aplikimit.

Nje aplikant per nje STI(A) qe deshiron te instruktoje vetem ne BITD, duhet te kryeje vetem ushtrimet e pershtatshme per testin e aftesise per leshimin e nje PPL(A)

(c) Pervec kesaj, per nje STD(H) duhet qe aplikanti te kete kryer te pakten 1 ore te kohes se fluturimit si nje vezhgues ne kabinen e pilotazhit te tipit te aplikueshem te helikopterit, brenda 12 muajve para aplikimit.

FCL.930 STI STI- Kursi i trajnimit

(a) Kursi i trajnimit per STD duhet te perfshije te pakten 3 ore te instruksioneve te fluturimit te lidhura me detyrat e nje STI ne nje FFS 2/3 ose FNPT II/III, nen supervizionin e nje FIE. Keto ore te instruksionit fluturues nen supervizim do te perfshijne vleresimin e kompetences se aplikantit sic parashikohet ne FCL.920

Aplikantet per nje STI(A) qe deshirojne te instruktojne vetem ne BITD, do te kryejne instruksionet e fluturimit ne nje BITD.

(b) Per aplikantet per nje STI(H), kursi duhet te perfshije permbajtjen e FFS ne kursin e aplikueshem per TRI.

FCL.940.STI. Rivlefshmeria dhe rinovimi i certifikates se STI-se

(a) Rivlefshmeria. Per rivlefshmerine e nje certifikate STI aplikanti duhet qe brenda 12 muajve te periudhes se vlefshmerise se certifikates se STI:

(1) te kete drejtuar se paku 3 ore te instruksionit te fluturimit ne nje FFS ose FNPT II/III ose BITD, si pjese e plote e CPL, IR, PPL ose kursit te kategorizimit te tipit ose klasit; dhe

(2) te kete kaluar ne FFS, FTD 2/3 ose FNPT II/III ne te cilat instruksionet e fluturimit jane kryer ne menyre rutine, seksionet e aplikueshme te kontrollit te aftesise ne perputhje me Shtojcen 9 te kesaj Pjese per klasin apo tipin e caktuar te avionit.

Per nje STI(A) qe instrukton vetem ne BITD, kontrolli i aftesise do te perfshije vetem ushtrimet e pershtatshme per nje test aftesie per leshimin e nje PPL(A).

(b) Rinovimi. Nëse certifikata IST ka skaduar, aplikanti duhet:

(1) të kryejë trajnime rifreskuese si një STI në një ATO;

(2) të kalojë në FFS, FID 2/3 ose FNPT II / III në të cilat mësimi i fluturimit kryhet në mënyrë rutine, seksionet e zbatueshme të kontrollit të aftesise në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj pjese për klasën apo tipin e caktuar të avionit.

Për një STI (A) qe instrukton vetëm në BITDs, kontrolli i aftësise duhet të përfshijë vetëm ushtrimet e caktuara për një test aftësie për lëshimin e një PPL (A);

3) te drejtoje ne nje CPL,IR,PPL te plote, apo kurs klasifikimi te tipit apo klasit, se paku 3 ore te instruksioneve te fluturimit nen supervizimin e nje FI, CRI(A), IRI ose TRI(H) te emeruar nga Organizata e Trajnimit per kete qellim.Se paku 1 ore te instruksioneve te fluturimit do te supervizohen nga nje FIE(A)

SEKSIONI 10

Instruktori i kategorizimit malor- MI

FCL.905 MI MI-Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e nje MI jane qe te kryejne instruksion fluturimi per leshimin e kategorizimit malor.

FCL.915 MI MI-Parakushtet

Nje aplikant per nje certifikate MI duhet te :

- (a) Mbaje nje certifikate FI, CRI,ose TRI me privilegjet per aeroplanet me nje pilot.
- (b) Te mbaje nje kategorizim malor.

FCL .930 MI MI- Kursi i trajnimit

(a) Kursi i trajnimit per MI do te perfshije vleresimin e kompetences se aplikantit sic pershkruhet ne FCL.920

(b) Para pjesemarrjes ne kurs, aplikantet duhet te kene kaluar nje test fluturimi para hyrjes menje MI qe mban nje certifikate FI per te vleresuar eksperiencen e tyre dhe aftesine per te ndermarre 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 te fluturimit - FTI

FCL.905.FTI FTI - Privilegjet dhe kushtet (a) Privilegjet e një instruktor te testit te fluturimit (FTI) janë të instruktojë, në kategorinë e percaktuar te të avionit, për:

- (1) leshimin e kategorizimit te kategorisë 1 ose 2 te testit te fluturimit, me kusht që ai / ajo te kete kategorinë përkatëse të kategorizimit te testit te fluturimit,
- (2) lëshimin e një certifikate FTI, brenda kategorisë përkatëse të kategorizimit te testit te fluturimit, me kusht që instruktori te kete paktën 2 vjet përvojë ne instruksione për leshimin e kategorizimit te testit te fluturimit.

(b) Privilegjet e një FTI mban një kategori 1 te kategorizimit te testit te fluturimit përfshijnë sigurimin e instruksionit të fluturimit edhe në lidhje me kategorinë 2 te kategorizimit te testit fluturimit.

FCL.915 FTI FTI- Parakushte

Nje aplikant per nje certifikate FTI duhet te :(a) Mbaje nje kategorizim per testin e fluturimit ne perputhje me FCL.820

- (b) Te kete kryer se paku 200 ore testeve te fluturimit te kategorive 1 ose 2.

FCL .930. FTI FTI- Kursi i trajnimit

(a) Kursi i trajnimit per FTI duhet te perfshije, te pakten:

(1) 25 ore mesimdhenie dhe mesimmarrje:

(2) 10 ore te teknikave te trajnimit, duke perfshire rishikimin e njohurive teknike, pergatitjen e planeve mesimore dhe zhvillimin e mjeshterive instruksionale ne klasa dhe simulator;

(3) 5 ore te instruksioneve praktike te fluturimit nen supervizimin e nje FTI te kualifikuar ne perputhje me FCL.905.FTI

(b).Keto ore te instruksioneve te fluturimit duhet te perfshijne vleresimin e kompetencave te aplikanteve sic pershkruhet ne FCL 920

(c) Kreditimi

(1) Aplikantet qe mbajne ose kane mbajtur nje certificate instruktori do te kreditohen plotesisht referuar kerkesave te paragrafit (a)(1)

(2) Pervec kesaj, aplikantet qe mbajne ose qe kane mbajtur nje certificate FI ose TRI ne kategorine perkatese te avioneve do te kreditohen plotesisht referuar kerkesave te paragrafit (a)(2).

FCL. 940.FTI FTI- Rivlefshmeria dhe rinovimi

(a) Rivlefshmeria. Per rivleresimin e nje certificate FTI, aplikanti brenda periudhes se vlefshmerise se certificate se FTI duhet te permbushe nje nga kerkesat e meposhtme:

(1) Te kryeje te pakten

(i) 50 ore te testit fluturues, prej te cilave 15 ore do te jene brenda 12 muajve para skadimit ;

(ii) 5 ore instruksion test fluturues brenda 12 muajve para dates se skadimit te certificate FTI ; ose

(2) Te marre trajnim rifreskues si FTI ne nje Organizate Trajnimi. Trajnimi rifreskues duhet te

bazohet ne elementet instruktues te praktikës fluturuese, ne perputhje me FCL.930.FTI(a)(3), dhe perfshin se paku 1 fluturim instruktues nen supervizimin e nje FTI te kualifikuar ne perputhje me FCL.905.FTI(b).

(b) Rinovimi.Nese certificate e FTI ka skaduar, aplikanti duhet te kryeje trajnim rifreskues si si nje FTI ne nje Organizate Trajnimi.

NENPJESA K

EKZAMINUESIT

SEKSIONI 1

Kerkesa te perbashketa

FCL.1000 Certifikatat e ekzaminuesve

(a) Te pergjithshme. Mbajtesit e certifikates se ekzaminuesve duhet te :

(1) mbajne nje certifikate ekuivalente, kategorizim ose certifikate per ate avion per te cilin ata jane te autorizuar per te kryer testin e aftesise, kontrollin e aftesise ose vleresimin e kompetences dhe privilegjin per te instruktuar per to.

(2) te jene te kualifikuar te veprojne si PIC ne avion gjate nje testi aftesie, kontrolli aftesie ose vleresimin e kompetences kur drejton ne nje avion.

(b) Kushte te vecanta.

(1) Ne rast te prezantimit te nje avioni te ri ne Shqiperi ose ne nje flote te Operatorit, kur perputhshmeria me kerkesat ne kete Nenpjese nuk eshte e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund te leshoje nje certifikate specifike qe i jep privilegjet per te drejtuar testet e aftesise dhe kontrollet e aftesise. Nje certifikate e tille do te kufizohet per testet e aftesise dhe kontrollet e aftesise per prezantimin e tipit te ri te avionit dhe vlefshmeria e saj nuk do te zgjase ne asnje rast me teper se 1 vit.

(2) Mbajtesit e nje certifikate te leshuar ne perputhje me paragrafin (b)(1) qe deshirojne te aplikojne per nje certifikate ekzaminuesi do te permbushin parakushtet dhe kerkesat per rivlefshmeri per kete kategori te ekzaminuesit.

(c) Ekzaminuesit jashte territorit te Republikes se Shqiperise

(1) Pavaresisht paragrafit (a), ne rast se testi i aftesise dhe kontrollet e aftesise ne nje Organizate Trajnimi te vendosur jashte territorit te Republikes se Shqiperise, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund te leshoje nje certifikate ekzaminuesi per nje aplikant qe mban nje license piloti te leshuar nga ato vende qe s'jane vende te BE-se ne perputhje me Aneksin e 1-re te ICAO-s, ne qofte se aplikanti siguron se :

(i) ka te pakten nje license te ekuivalente, kategorizim ose certifikate per nje avion per te cilin ata jane te autorizuar per te drejtuar testet e aftesise, kontrollet e aftesise ose vleresimin e kompetences dhe ne cdo rast me se paku nje CPL.

(ii) perputhet me kerkesat e vendosura ne kete Nenpjese per leshimin e certifikates perkatese te ekzaminuesit ;

(iii) Demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nje nivel te duhur te njohurive te rregullave te Sigurise Europiane ne Aviacion, per te qene keshtu i afte te ushtroje privilegjet e ekzaminuesit ne perputhje me kete Pjese.

(2) Certifikata referuar paragrafit (1) do te kufizohet per te siguruar testet e aftesise dhe kontrollet e aftesise:

(i) Jashte territorit te Republikes se Shqiperise ;

(ii) per pilote te cilet kane njohurite e duhura te gjuhes ne te cilen jepet testi/kontroli.

FCL. 1005 Kufizimi i privilegjeve ne rastin e interesave vetjake

Ekzaminuesit nuk duhet te drejtojne :

(a) Testet e aftesise ose kompetences se aplikanteve per leshimin e nje license,klasifikimit ose certifikates

(1) Tek te cilet ata kane dhene instruksione fluturimi per licensen, kategorizimin ose certifikaten per te cilen po kryhet testi i aftesise ose vleresimi i kompetences ; ose

(2) Kur ata kane qene pergjegjes per rekomandime per testin e aftesise, ne perputhje me FCL 030(b);

(b) Teste te aftesise, kontrollet e aftesise ose vleresimet e kompetences ne cdo rast te cenimit te objektivitetit.

FCL.1010 Parakushte per Ekzaminues

Aplikantet per nje cerifikate ekzaminuesi duhet te demostrojne:

(a) njohurite e duhura, formimin kulturor dhe eksperiencen e duhur te lidhur me privilegjet e nje ekzaminuesi.

(b) se ata nuk kane qene subjekt i ndonje sanskioni, perfshi pezullimin, kufizimin ose heqjen e licensave te tyre, klasifikimeve ose certifikatave te leshuara ne perputhje me kete Pjese, per mos perpuethshmerine me Urdherin e Ministrit Nr.3 dt.07/02/2011 dhe rregullave te tij implementuese gjate tre viteve te fundit.

FCL.1015 Standartizimi i Ekzaminuesve

(a) Aplikantet per nje certifikate ekzaminuesi do te nderrmarrin nje kurs standartizimi, te dhene nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose nga nje Organizate Trajnimi dhe te aprovuar nga AAC-ja.

(b) Kursi i standartizimit do te konsistoje ne instruksione teorike dhe praktike dhe do te perfshije se paku:

(1) drejtimin e dy testeve te aftesise, kontrolle te aftesise ose vleresimin e kompetences per licensat, kategorizimet ose certifikatat per te cilat aplikantet kerkojne privilegjet per te drejtuar testet dhe kontrollet.

(2) instruksionet per kerkesat e aplikueshme ne kete pjese dhe per kerkesat e operimeve ajrore te aplikueshme, per drejtimin e testeve te aftesise dhe vleresimin e kompetences, si dhe per dokumentacionin e tyre dhe raportimin.

(3) Nje trajnim ne procedurat administrative kombetare, kerkesat per mbrojtje te te dhenave personale, pergjegjesine, siguracionin ndaj aksidenteve dhe tarifat.

(4) Nje udhezim i nevojshem per te rishikuar dhe aplikuar artikujt ne piken (3) kur kryhen testet praktike, kontrollat e aftesive ose vleresimi i kompetencave te nje aplikanti per te cilin autoriteti kompetent nuk eshte i njejte me ate te ekzaminuesit qe ka leshuar certifikaten; dhe

(5) Nje instruksion se si te hysh ne keto kerkesa te procedurave kombetare per autoritetet e tjera kompetente kur eshte e nevojshme;

(c) Mbajtesit e nje certifikate te ekzaminuesit nuk do te kryejne testet e aftesise, kontrollat e aftesise, ose vleresimin e kompetencave te nje aplikanti, per te cilin autoriteti kompetent nuk eshte i njejti me ate qe ka leshuar certifikaten e ekzaminuesit, vetem nese ata kane rishikuar informacionin me te fundit te disponueshem, qe permban procedurat perkatese kombetare te autoritetit kompetent te aplikantit;

FCL.1020 Vleresimi i kompetencave te ekzaminuesve

Aplikantet per nje certifikate ekzaminuesi duhet te demostrojne kompetencen e tyre tek nje inspektor i Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar ose tek nje ekzaminues i larte specifikisht i autorizuar per te vepruar keshtu nga AAC-ja qe eshte pergjegjes per certifikaten e ekzaminuesit, permes drejtimit te nje testi te aftesise, kontrollit te aftesise ose vleresimit te kompetences ne rolin e ekzaminuesit per te cilin kerkohen privilegjet, duke perfshire trajnimin, drejtimin e testit te aftesise, kontrollin e aftesise ose vleresimin e kompetences dhe vleresimin e personit per te cilin behet testi, kontrolli ose vleresimi, raportimi dhe dokumentimi i te dhenave.

FCL 1025 Vlefshmeria, rivlefshmeria dhe rinovimi i certifikatave te ekzaminuesve

(a)Vlefshmeria.Nje certifikate ekzaminuesi do t'i jepet vlefshmeria per 3 vjet.

(b)Rivlefshmeria.Nje certifikate ekzaminuesi do te rivleresohet kur mbajtesi, gjate periudhes se vlefshmerise se certifikates:

(1) ka drejtuar te pakten 2 teste te aftesise, kontrollit te aftesive ose vleresime te kompetences cdo vit;

(2) ka marre pjese ne nje seminar rifreskues per ekzaminues te dhene nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose nga nje Organizate Trajnimi te aprovuar nga AAC, gjate vitit te fundit te periudhes se vlefshmerise.

(3) Nje nga testet e aftesise ose kontrollat e aftesise te kryer gjate vitit te fundit te periudhes se vlefshmerise ne perputhje me paragrafin (1) duhet te jete vleresuar nga nje inspektor i Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar ose nga nje ekzaminues i Larte, specifikisht i autorizuar per te vepruar keshtu nga AAC e cila eshte pergjegjese per certifikaten e ekzaminuesit.

(4) Kur aplikanti per rivlefshmerine mban privilegjet per me teper sesa nje kategori te ekzaminuesit, rivlefshmeria e kombinuar e te gjitha privilegjeve te ekzaminuesit mund te arrihet kur aplikanti permbush kerkesat e paragrafit (b)(1) dhe (2) dhe FCL.1020 per nje nga

kategorite e certifikates te mbajtur te ekzaminuesit, ne marreveshje me Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar .

(c) Rinovimi. Nese certifikata ka skaduar, aplikantet do te permbushin kerkesat e paragrafit (b)(2) dhe FCL1020 para se ata te ndermarrin ushtrimin e privilegjeve.

(d) Nje certifikate ekzaminuesi duhet te rivleresohet ose rinovohet vetem nese aplikanti demonstron perputhshmeri te vazhdueshme me kerkesat ne FCL.1010 dhe FCL.1030

FCL .1030 Drejtimi i testeve te aftesise, kontrolleve te aftesise dhe vleresimi i kompetencave

(a) Kur drejton teste te aftesise, kontrolle te aftesise dhe vleresimin e kompetencave ekzaminuesi duhet te:

(1) siguroje qe komunikimi me aplikantin te mund te vendoset pa pengesa gjuhesore

(2) verifikoje se aplikanti perputhet me te gjitha kualifikimet, trajnimet dhe kerkesat e eksperiencave ne kete Pjese per leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e licensave, kategorizimeve, ose certifikave per te cilat nderrmerren testet e aftesise, kontrolli i aftesive ose vleresimi i kompetences.

(3) te beje me dije aplikantin mbi pasojat e dhenies se paplote, te pasakte ose te pavertete te informacioneve te lidhura me trajnimin e tyre dhe eksperiencen e fluturimit.

(b) Pas kryerjes se testit te aftesise ose kontrollit te aftesise, ekzaminuesi duhet te :

(1) Informoje aplikantin per rezultatet e testit. Ne rast te kalimit te pjesshem ose deshtimit, ekzaminuesi do te informoje aplikantin se ai/ajo nuk mund te ushtroje privilegjet e kategorizimit derisa kalimi i plote te jete arritur. Ekzaminuesi do te detajoje kerkesat e metejshme trajnuese dhe do t'i shpjegoje aplikantit te drejten e apelit.

(2) Ne rast te kalimit te kontrollit te aftesise ose vleresimit te kompetencave per rivlefshmerine ose rinovimin, te nenshkruaje licencen e aplikantit ose certifikaten me daten e re te skadences te kategorizimit apo certifikates, nese autorizohet specifikisht per kete qellim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar qe eshte pergjegjes per licencen e aplikantit.

(3) Te pajise aplikantin me nje raport te nenshkruar te testit te aftesise ose kontrollit te aftesise dhe, te dorezoje pa vonese kopje te raportit tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar qe eshte pergjegjes per licencen e aplikantit, dhe qe leshon certifikaten e ekzaminuesit. Raporti duhet te perfshije :

(i) nje deklarate se ekzaminuesi ka marre informacion nga aplikanti lidhur me eksperiencen dhe instruksionet e tij/saj dhe ka rezultuar se eksperienca dhe instruksionet perputhen me kerkesat e aplikueshme ne kete Pjese.

(ii) konfirmimin se te gjitha manovrat dhe ushtrimet e kerkuara jane kryer, po ashtu dhe informacionin ne lidhje me provimin e njohurive teorike kur aplikohet. Nese ne nje pjese ka deshtuar, ekzaminuesi duhet te regjistroje arsyet per kete vleresim;

(iii) rezultatet e testit, te kontrollit ose vleresimi i kompetences;

(iv) nje deklarate, qe ekzaminuesi i ka rishikuar dhe aplikuar kerkesat dhe proçedurat kombetare te autoritetit kompetent te aplikantit, n.q.s. autoriteti kompetent pergjegjes per licencen e aplikantit nuk eshte i njejte me ate qe ka leshuar çertifikaten e ekzaminuesit;

(v) nje kopje e çertifikates se ekzaminuesit qe permban fushen e privilegjeve te tij/saj si ekzaminues ne rastin e testit praktik, kontrollin e aftesive ose vleresimin e kompetencave te nje aplikanti, per te cilin autoriteti kompetent nuk eshte i njejte me ate qe ka leshuar çertifikaten e ekzaminuesit.

(c) Ekzaminuesit duhet t'i ruajne te dhenat per 5 vjet me detajet e te gjitha testeve te aftesise, kontrollet e aftesise, dhe vleresimin e kompetences se kryer se bashku me rezultatet e tyre.

(d) Me kerkese se Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar qe eshte pergjegjes per certifikaten e ekzaminuesit, ose Autoritetit pergjegjes per licensen e aplikantit, ekzaminuesit do te paraqesin te gjitha te dhenat dhe raportet, dhe cdo informacion tjeter sic kerkohet per aktivitetet mbikqyrese.

SEKSIONI 2

Kerkesa specifike per ekzaminuesit e fluturimit-FE

FCL.1005.FE FE-Privilegje dhe kushte

(a) FE(A) Privilegjet e nje FE per aeroplanet jane qe te drejtoje:

(1) Teste te aftesise per leshimin e PPL(A), teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise qe lidhen me kategorizimin e tipit apo klases per aeroplane me nje pilot, pervec aeroplaneve komplekse te performaces se larte me nje pilot. Duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 2000 ore fluturimi si pilot ne aeroplane ose TMG, duke perfshire se paku 250 ore instruksione te fluturimit.

(2) Teste te aftesise per leshimin e CPL(A) , teste mjeshterie dhe kontrolle aftesie per aeroplane me nje pilot te kategorizimit te tipit ose klases, pervec aeroplaneve kompleks te performances se larte me nje pilot,duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 2000 ore te kohes se fluturimit si nje pilot ne aeroplane ose TMG, duke perfshire se paku 250 ore instruksione fluturimi.

(3) Teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per LAPL(A), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne aeroplane ose TMG, duke perfshire se paku 100 ore instruktim fluturimi.

(4)Teste te aftesise per leshimin e kategorizimit te malit, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 500 ore fluturimi si pilot ne aeroplane ose TMG, duke perfshire se paku 500 ngritje dhe ulje te instruksioneve fluturuese per kategorizimet e malit.

(5)Kontrolli i aftesive per rivlefshmerine dhe rinovimin e EIRs, e dhene qe FE ka kryer te pakten si pilot 1 500 ore ne avione dhe perputhet me kerkesat ne FCL.1010.IRE(a)(2).

(b) FE(H) Privilegjet e nje FE per helikoptere jane qe te drejtojne:

1) Teste te aftesise per leshimin e PPL(H) dhe teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per kategorizim te tipit te helikoptereve me nje motorr dhe nje pilot te vendosura ne nje license PPL(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 1000 ore fluturimi si pilot ne helikoptere, duke perfshire te pakten 250 ore instruksione fluturimi.

(2) Teste te aftesise per leshimin e CPL(H) dhe teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per klasifikimeve te tipit te helikoptereve me nje pilot dhe nje motorr te vendosura ne CPL(H) duke siguruar ekzaminuesin se ka kryer 2000 ore fluturimi te kohes ne helikopter, duke perfshire se paku 250 ore instruksione te fluturimit.

(3) Teste te aftesise dhe kontrollet e aftesise per kategorizime te tipit te helikoptereve me shume motorre dhe nje pilot te vendosura ne PPL(H) ose CPL(H) duke siguruar se ekzaminuesi ka permbushur kerkesat e paragrafit (1) ose (2), si te aplikueshme dhe mban nje CPL(H) ose ATPL(H) dhe nje IR(H) kur eshte e aplikueshme.

(4) Teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per LAPL(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne helikopter, duke perfshire se paku 150 ore instruksione fluturuese.

(c) FE (As) Privilegjet e nje FE per airshipe jane qe te drejtojne teste te aftesise per leshimin e PPL(As) dhe CPL(As) dhe teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per kategorizime te tipit airship, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 500 ore fluturimi si pilot ne airship, duke perfshire 100 ore te instruktiveve te fluturimit.

(d) FE(S) Privilegjet e nje FE per planer jane qe te drejtojne :

(1) Teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per SPL dhe LAPL(S), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 ore te kohes se fluturimit si pilot ne planer ose planer me energji, duke perfshire 150 ore ose 300 leshime ne instruksione te fluturimit.

(2) Kontrolle te aftesise per zgjerimin e privilegjeve te SPL ne operime tregtare, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 ore te kohes se fluturimit si pilot ne planer ose planer me energji, duke perfshire 90 ore te instruksioneve te fluturimit.

(3) Teste te aftesise per zgjerimin e privilegjeve te SPL ose LAPL(S) ne TMG, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 ore te kohes se fluturimit si pilot ne avione lundrues (sailplanes) ose avione lundrues me motorr (powered sailplanes), duke perfshire 50 ore te instruksioneve te fluturimit ne TMG.

(4) Teste te aftesise dhe kontrolle te mjeshterise per katgorine e fluturimit ne re, me kusht qe ekzaminuesi te kete plotesuar te pakten 200 ore kohe fluturimi si pilot ne avione lundrues (sailplanes) ose avione lundrues me motorr (powered sailplanes), duke perfshire te pakten 5 ore ose 25 fluturime te instruksioneve te fluturimit per katgorine e fluturimit ne re ose te pakten 10 ore te instruksioneve te fluturimit per EIR ose IR (A).

(e) FE(B). Privilegjet e nje FE per balona jane qe te drejtoje :

(1) Teste te aftesise per leshimin e BPL dhe LAPL(B) dhe teste te aftesise dhe kontrolle te aftesise per zgjerimin e privilegjeve ne nje klas ose grup tjeter balone, duke siguruar se

ekzaminuesi ka kryer 250 ore te kohes se fluturimit si pilot ne balona, duke perfshire 50 ore te instruksioneve te fluturimit.

(2) Kontrollat e aftesise per zgjerimin e privilegjeve BPL ne operimet tregtare, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 ore te kohes se fluturimit si pilot ne balona prej te cilave 50 ore ne balonat e te njejtit grup per te cilet eshte kerkuar zgjerimi, 300 oret e kohes se fluturimit do te perfshijne 50 ore te instruksioneve te fluturimit.

FCL.1010.FE FE- Parakushte

Nje aplikant per nje certifikate FE duhet te mbaje:

Nje certifikate FI ne kategorine e percaktuar te avionit.

SEKSIONI 3

Kerkesa specifike per ekzaminuesit e kategorizimit te tipit

FCL .1005 TRE TRE- Privilegje dhe kushte

(a) TRE(A) dhe TRE(PL). Privilegjet e nje TRE per aeroplanet ose avionet me fuqi ngritese jane qe te drejtojne :

- (1) Teste te aftesise per leshimin fillestar te kategorizimit te tipit per avione me fuqi ngritese sic aplikohet ;
- (2) Kontrollat e aftesise per rivlefshmerine ose rinovimin e kategorive te tipit, EIR dhe IR-te;
- (3) Testet e aftesise per leshimin e ATPL(A);
- (4) Testet e aftesise per leshimin e MPL, duke siguruar se ekzaminuesi permbush kerkesat ne FCL.925;
- (5) Vleresimet e kompetences per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e nje certifikate TRI, ose SFI ne kategorine e aplikueshme te avionit, duke siguruar se ekzaminuesi ka se paku 3 vjet si TRE.

(b) TRE(H).Privilegjet e nje TRE(H) jane qe te drejtoje :

- (1) Teste te aftesise dhe kontrole te aftesise per leshimin ,rivlefshmerine ose rinovimin e klasifikimit te tipit te helikopterit ;
- (2) Kontrollin e aftesise per rivlefshmerine ose rinovimin e IR-s, ose per zgjerimin e IR(H) nga helikoptere me nje motorr ne helikoptere me shume motorre,
- (3) Teste te aftesise per leshimin e ATPL;
- (4)Vleresimin e kompetences per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e certifikates TRI(H) ose SFI(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 3 vite si TRE.

FCL.1010 TRE TRE- Parakushte

(a) TRE(A) dhe TRE(PL). Aplikantët për një certifikatë TRE për aeroplanë dhe avione me fuqi ngritëse duhet që :

(1) në rastin e aeroplanëve me shumë pilot ose avionëve me fuqi ngritëse të kene kryer 1500 ore të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë me shumë pilot ose avion me fuqi me ngritje vertikale, prej të cilave së paku 500 ore do të jënë si PIC.

(2) në rastin e aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot, të kene kryer 500 ore të kohës së fluturimit si pilot të aeroplanëve me një pilot, prej të cilave të paktën 200 ore do të jënë si PIC.

(3) të mbajnë certifikatë CPL ose ATPL dhe një certifikatë TRI për tipin e aplikueshëm.

(4) Për leshimin fillestar të një certifikatë TRE të kene kryer të paktën 50 ore 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 helikoptere duhet që:

(1) të mbajnë një certifikatë TRI, ose në rast të helikoptereve me një motorr dhe një pilot, një certifikatë të vlefshme FI(H), për tipin e aplikuar.

(2) për leshimin fillestar të certifikatës TRE, të kene kryer 50 ore struksione të fluturimit si një TRI,FI ose SFI në tipin e aplikuar ose një FSTD që përfaqëson këtë tip.

(3) në rastin e helikoptereve me shumë pilot, të mbajnë një CPL (H) ose ATPL(H) dhe të kene kryer 1500 ore të kohës së fluturimit si pilot në helikoptere me shumë pilot, prej të cilave së paku 500 ore do të jënë si PIC.

(4) në rastin e helikoptereve me shumë motorre dhe një pilot :

(i) të kene kryer 1000 ore fluturimi si pilot në helikoptere, prej të cilave së paku 500 ore do të jënë si PIC

(ii) të mbajnë një CPL(H) ose ATPL(H) dhe kur aplikohet një IR(H) të vlefshme.

(5) në rastin e helikoptereve me një motorr dhe një pilot :

(i) të kene kryer 750 ore fluturimi si pilot në helikoptere, prej të cilave 500 ore do të jënë siPIC

(ii) të mbajnë një license CPL(H) ose ATPL(H).

(6) Për të privilegjet e TRI(H) të jënë shtirë nga helikoptere me një pilot me shumë motorre në helikoptere me shumë motore dhe me shumë pilot për të njëjtin tip, mbajtësi do të ketë së paku 100 ore në operime me shumë pilot të këtij tipi.

(7) Në rastin e aplikantëve për certifikatën e parë TRE me shumë motorre dhe shumë pilot me 1500 ore të kohës së fluturimit në helikoptere me shumë pilot, kërkesa në paragrafin (b)(3) mund të konsiderohet të jetë përmbushur nëse ata kanë kryer 500 ore të kohës së fluturimit si PIC në helikoptere me shumë pilot të të njëjtit tip.

SEKSIONI 4

Kerkesa specifike per ekzaminuesit e klasifikimit te tipit- CRE

FCL.1005.CRE CRE-Privilegjet

Privilegjet e CRE jane qe te drejtoje aeroplanet me nje pilot, pervec aeroplaneve kompleks te performances se larte me nje pilot:

(a) Teste te aftesise per leshimin e kategorizimit te klases dhe tipit;

(b) Kontrolle te aftesise per :

(1) Rivlefshmerine ose rinovimin e kategorizimit te tipit ose klases

(2) Rivlefshmerine dhe rinovimin e IR, duke siguruar se CRE permbush kerkesat ne

FCL.1010.IRE (a)

(3) Rivlefshmerine dhe rinovimin e EIR-ve, me kusht qe CRE ka plotesuar te pakten 1500 ore si pilot ne avione dhe perputhet me kerkesat e FCL.1010.IRE(a)(2).

FCL.1010.CRE CRE- Parakushte

Aplikantet per certifikatat CRE duhet qe:

(a) te mbajne nje CPL, MPL(A) ose ATPL(A) me privilegjet per nje pilot te vetem ose te kene mbajtur keto dhe nje PPL(A);

(b) mbajne nje certifikate CRI per klasin apo tipin e aplikuar;

(c) te kene kryer 500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne aeroplane.

SEKSIONI 5

Kushte specifike per ekzaminuesit e kualifikimit instrumental- IRI

FCL.1005 IRE IRE- Privilegjet

Privilegjet e mbajtesit te nje certifikate IRE jane qe te drejtoje teste te aftesise per leshimin, dhe kontrolle te aftesise per rivlefshmerine ose rinovimin e EIR-ve dhe IR-ve.

FCL. 1010. IRE IRE- Parakushte

(a) IRE(A). Aplikantet per certifikaten e nje IRE per aeroplane duhet te kene nje IRI(A) dhe duhet te kryejne:

(1) 2000 ore te kohes se fluturimit si pilot ne aeroplane;

(2) 450 ore te kohes se fluturimit nen IFR, prej te cilave 250 ore do te jene si instruktor;

(b) IRE(H). Aplikantet per nje certifikate IRE per helikoptere duhet te mbajne nje IRI(H) dhe te kene kryer:

- (1) 2000 ore te kohes se fluturimit si pilot ne helikoptere ;
- (2) 300 ore te kohes se fluturimit instrumental ne helikoptere, prej te cilave 200 ore do te jene si instruktor.

(c) IRE(As). Aplikantet per nje certifikate IRE per airship duhet te mbajne nje IRI(A) dhe duhet te kene kryer :

- (1) 500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne airship ;
- (2) 100 ore te kohes fluturimit instrumental ne airship, prej te cilave 50 ore do te jene si nje instruktor.

SEKSIONI 6

Kerkesa specifike per ekzaminuesit e fluturimit sintetik - SFE

FCL.1005.SFE SFE- Privilegje dhe kushte

(a) SFE dhe SFE(PL). Privilegjet e nje SFE ne aeroplane ose avione me fuqi me ngritje vertikale jane qe te drejtojne ne nje FFS:

- (1) Teste te aftesise dhe kontrole te aftesise per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e kategorizimit te tipit per aeroplane me shume motorre ose avione me fuqi ngritese, sic aplikohet.
- (2) Kontrole te aftesise per rivlefshmerine ose rinovimin e IR, duke siguruar se SFE permbush kerkesat ne FCL.1010.IRE per kategori te aplikueshme te avionit.
- (3) Teste te aftesise per leshimin e ATPL .
- (4) Teste te aftesise per leshimin e MPL, duke siguruar se ekzaminuesi ka permbushur kerkesat e FCL.925.(5) Vleresimin e kompetences per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e nje certifikate SFI ne kategorine e caktuar te avionit, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 3 vjet si SFE

(b) SFE(H). Privilegjet e nje SFE per helikoptere jane qe te drejtoje ne nje FFS:

- (1) Teste te aftesise dhe kontrole te aftesise per leshimin, rivlefshmerine dhe rinovimin e kategorizimeve te tipit.
- (2) Kontrole te aftesise per rivlefshmerine dhe rinovimin e IR-ve, duke siguruar se SFE permbush kerkesat ne FCL.1010.IRE(b);
- (3) Teste te aftesise per leshimin e ATPL.
- (4) Teste te aftesise dhe kontrollet e aftesise per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e nje certifikate SFI(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer se paku 3 vjet si nje SFE.

FCL.1010.SFE- SFE- Parakushtet

(a) SFE(A). Aplikantet per nje certifikate SFE per aeroplanet duhet qe :

- (1) Te mbajne ose te kene mbajtur nje ATPL(A), nje kategorizimi klase ose tipi dhe nje certifikate SFE(A) per tipin e aplikueshem te aeroplanit.
- (2) Te kene se paku 1500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne aeroplane me shume pilot.
- (3) Per leshimin fillestar te nje certifikate SFE, te kene kryer se paku 50 ore te instruksioneve fluturuese sintetike si nje SFI(A) ne tipin e aplikueshem .

(b)SFE(H). Aplikantet per nje certifikate SFE per helikoptere duhet qe :

- (1) te mbajne ose te kene mbajtur nje ATPL(H), nje kategorizim tipi dhe nje certifikate SFI(H)per tipin e aplikueshem te helikopterit;
- (2) te kene kryer se paku 1000 ore te kohes se fluturimit si pilot ne helikoptere me shume pilot ;
- (3) per leshimin fillestar te nje certifikate SFE, te kene kryer se paku 50 ore te instruksioneve fluturuese sintetike si nje SFI(H) ne tipin e aplikueshem.

SEKSIONI 7

Kerkesa specifike per ekzaminuesit e instruktorit te fluturimit-FIE

FCL.1005 FIE FIE- Privilegje dhe kushte

(a) FIE(A).Privilegjet e nje FIE ne aeroplane jane qe te drejtojne vleresime te kompetences per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e certifikatave per FIE(A), CRI(A), IRI(A) dhe TRI(A) ne aeroplane me nje pilot, duke siguruar se mban certifikaten e duhur te instruktorit.

(b) FIE(H). Privilegjet e nje FIE ne helikoptere jane qe te drejtojne vleresimet e kompetences per leshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e certifikatave per FI(H), dhe TRI(H) ne helikoptere me nje pilot, duke siguruar se mban certifikaten e duhur te instruktorit.

(c) FIE(As), (S), (B). Privilegjet e nje FIE ne planer, planer me energji, balona dhe airship-e jane qe te drejtojne vleresimin e kompetences per leshimin , rivlefshmerine ose rinovimin e certifikatave te intruktoleve ne kategorine e aplikueshme te avionit, duke u siguruar se mbahet certifikata e duhur e instruktorit.

FCL.1010 FIE FIE- Parakushte

(a) FIE(A).Aplikantet per nje certifikate FIE per aeroplane duhet te:

Ne rast se aplikantet deshirojne te zhvillojne vleresimin e kompetences :

- (1) te mbajne certifikaten e caktuar te inspektorit te aplikueshme ;
- (2) te kene kryer 2000 ore te kohes se fluturimit si nje pilot i vetem ne avion ose TMG ;

(3) te kete se paku 100 ore te kohes se fluturimit si instruktore ndaj aplikanteve per nje certifikate instruktori.

(b) FIE(H). Aplikantet per nje certifikate FIE per helikoptere duhet qe :

(1) te mbajne certifikaten e duhur te instruktorit si te aplikueshme ;

(2) te kene kryer 2000 ore te kohes se fluturimit si pilot ne helikoptere ;

(3) te kene se paku 100 ore te kohes se instruktimit te fluturimit ndaj aplikanteve per nje certifikate instruktimi.

(c) FIE(As). Aplikantet per nje certifikate FIE per airshipe duhet qe :

(1) te kene kryer 500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne airship ;

(2) te kene se paku 20 ore te kohes se fluturimit si inspektor ndaj aplikanteve per nje certifikate FI(AS) ;

(3) te mbajne certifikaten e duhur te instruktoreve.

(d) FIE(S).Aplikantet per nje certifikate FIE per planer duhet qe :

(1) te mbajne nje certifikate te pershtatshme te instruktorit ;

(2) te kene kryer 500 ore te kohes se fluturimit si pilot ne planer ose planer me energji;

(i) per aplikante qe deshirojne te zhvillojne vleresimet e kompetences ne TMG-te, 10 ore ose 30 instruksione ngritjeje ndaj aplikanteve per nje certifikate instruktori ne TMG

(ii) ne cdo rast, 10 ore ose 30 instruksione leshimi ndaj aplikanteve per nje certifikate instruktori

(c) FIE(B). Aplikantet per nje certifikate per balona duhet qe :

(1) te mbajne certifikaten e duhur te instruktorit ;

(2) te kene 350 ore te kohes se fluturimit si pilot ne balone ;

(3) te kene kryer 10 ore instruktimi per aplikantet per nje certifikate instruktori.

SHTOJCA 1

Kreditimi i njohurive teorike

KREDITIMI I NJOHURIVE TEORIKE PER LESHIMIN E NJE LICENSE PILOTI NE NJE KATEGORI TJETER TE AVIONEVE -INSTRUKSIONET URE, SI DHE KERKESAT PER PROVIMIN

1. LAPL, PPL, BPL, SPL

1.1 Per leshimin e nje LAPL, mbajtesi i nje LAPL ne nje kategori tjeter te avionit do te kreditohet plotesisht me njohurine teorike ne lendet e perbashketa te vendosura ne FCL.120(a)

1.2 Pa cenuar paragrafin e mesiperm, per leshimin e nje LAPL, PPL, BPL, ose SPL, mbajtesi i licenses ne nje kategori tjeter te avionit duhet te marre instruksione te njohurive teorike dhe do te kaloje provimin e njohurive teorike ne nivelin e duhur ne subjektet ne vijim:

- Parimet e fluturimit
- Procedurat operacionale
- Performanca fluturuese dhe planifikimi
- Njohuri te pergjithshme te avionit.Lundrimi

1.3 Per leshimin e PPL, BPL ose SPL, mbajtesi i nje LAPL ne te njejten kategori te avioneve do te akreditohet plotesisht permes instruksioneve te njohurive teorike dhe kerkesat egzaminuese

2. CPL

2.1 Nje aplikant per mbajtjen e CPL qe mban nje CPL ne nje tjeter kategori tjeter te avioneve duhet te marre instruksione qe lidhen me njohurite teorike ne nje kurs te aprovuar duke u mbeshtetur ne diferencat e identifikuara ndermjet temave te CPL per kategori te ndryshme avioni.

2.2 Aplikanti do te kaloje ekzaminimet e njohurive teorike sic percaktohen ne kete Pjese per lendet e meposhtme ne kategorine e duhur te avionit.

021-Njohurite e Pergjithshme te Avioneve.Trupi i avionit dhe Sistemet. Motorri, Pajisjet e Emegjences

022-Njohurite e Pergjithshme te Avionit;Perdorimi i instrumentave.

032/034- Performanca e Aeroplaneve ose Helikoptereve sic aplikohet.

070-Procedurat operacionale; dhe

080-Parimet e fluturimit

2.3 Nje aplikant per nje CPL i cili ka kaluar ekzaminimet e duhura teorike per nje IR ne te njejten kategori te avioneve akreditohet permes kerkesave te njohurive teorike ne subjektet e meposhtme:

- Performanca Njerezore

-Meteorologjia

3.ATPL

3.1 Nje aplikant per nje ATPL per te marre nje ATPL ne nje kategori tjeter te avionit duhet te marre instruksionet e njohurive teorike ne nje ATO sipas diferencave te identifikuara ndermjet temave te ATPL per kategori te ndryshme avioni.

3.2 Aplikanti duhet te kaloje provimet e njohurive teorike sic percaktohet ne kete Pjese per temat e meposhtme ne kategorine e percaktuar te avionit.

021-Njohurite e Pergjithshme te Avionit. Trupi i Avionit dhe Sistemet. Motorri, Pajisjet e Emegjences

022-Njohurite e Pergjithshme te Avionit; Instrumentimi,

032/034- Avionet e performances ose helikopteret, sipas rastit,

070-Procedurat Operacionale; dhe

080-Parimet e Fluturimit.

3.3 Nje aplikant per nje ATPL(A), qe ka kaluar provimin teorik ne lidhje me CPL (A)

kreditohet permes kerkesave te njohurive teorike ne lenden e Komunikimit VFR.

3.4. Një aplikant për një ATPL (H), i cili kaluar provimet teorike relavante për një CPL (H) kreditohet ndaj kërkesave të njohurive teorike në këto tema:

- Ligji Ajror,

- Parimet e Fluturimit (Helikopter)

- Komunukimet VFR .

3.5. Një aplikant për një ATPL (A) i cili ka kaluar provimin teorik për një IR (A) kreditohet ndaj kërkesave të njohurive teorike për lenden e Komunikimeve IFR .

3.6 Nje aplikant per nje ATPL(H) me nje IR(H) i cili ka kaluar provimet teorike per nje CPL(H) kreditohet permes kerkesave te njohurive teorike ne temat e meposhtme:

-Principet e Fluturimit (Helikoptere)

-Komunikimet VFR

4.IR

4.1 Nje aplikant per nje IR ose EIR, i cili ka kaluar provimet e duhura teorike per nje CPL ne te njejten kategori avioni kreditohet permes kerkesave te njohurive teorike ne temat e meposhtme:

-Performanca Njerezore

-Meteorologjia

4.2 Nje aplikant per nje IR(H) i cili ka kaluar provimet e duhura teorike per nje ATPL(H) VFR kerkohet te kaloje ekzaminimet ne temat e meposhtme :

-Ligjet e Ajrit

-Planifikimi fluturimit dhe monitorimi i fluturimit

-Radio Lundrimi

-Komunikimet IFR

Shtojca 2

Shkalla e Vleresimit te Aftesise se Gjuhes- Niveli operacional i zgjeruar dhe Ekspert

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmeria	Te kuptuarit	Bashkeveprimi
Ekspert Niveli 6	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, megjithese mundesisht i influencuar nga gjuha e pare ose varianti rajonal, te mos ndikojne asnjehere ne lehtesine e te kuptuarit	Të dyja strukturat gramatikore, si ajo themelore dhe komplekse si dhe modelet e fjalisë janë vazhdimisht te 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.	Eshte në gjendje për të folur gjerë e gjatë me një, rrjedhën te natyrshme e pa sforco. Ndryshon rrjedhen e fjalise për efekt stilistik, p.sh. per të vene theksin në një pikë. Përdor shenjat e duhurate ligjerates dhe lidhezat 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 ndjeshem ndaj sinjaleve verbale dhe joverbale, dhe reagon ndaj tyre ne menyren e duhur.
I Zgjeruar Niveli 5	Shqiptimi, theksi, ritmi, intonacioni, edhe pse i ndikuar nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, rrallë ndërhyjnë ne lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat themelore gramatikore dhe fjalitë janë vazhdimisht te kontrolluar mirë. Strukturat komplekse janë ne tentative, por me gabime të cilat ndonjëherë ndërhyjnë ne kuptimin.	Gama e fjalorit të përgjithshëm dhe saktësia janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në tema të zakoneshme, konkrete dhe të lidhura me punën. Para-frazat në	I afte 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 shënjave të duhura te ligjerates apo te	Kuptimi është i saktë në tema të përgjitheshme konkrete dhe të lidhura me punën dhe kryesisht i saktë kur folësi ndeshet me një komplikim gjuhësor apo i situates nje ndryshim i papritur i	Përgjigjet janë të menjëhershme, të përshtatshme, dhe informative. Menaxhon marrëdhëniet foles / dëgjues në mënyrë efektive.

			mënyrë të vazhdueshme dhe me sukses. Fjalori është ndonjëherë idiomatik.	lidhezave.	ngjarjeve. Është në 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 parafrazoje me sukses kur mungon fjali veçanërisht në rrethana të pazakonta apo të papritura.	Pergatitja, shtrirja e gjuhës me një ritëm të përshtatshëm. Mund të ketë raste të humbjes së rrjedhshmërisë në kalimin nga fjalite shabllone dhe te perseritura ne bashkeveprimin spontan , por kjo nuk i pengon komunikimin efektiv. Mund të kenë përdorim te kufizuar të shenjave te ligjerates dhe lidhezave .Mbushjet nuk jane te shkeputura.	Te kuptuarit është më së shumti i saktë në, temat e zakonshme, konkrete dhe ato te lidhura me punen kur theksi ose aksenti i përdorur është mjaft i kuptueshëm për një komunitet ndër kombëtare të përdoruesve. Kur folësi ballafaqohet me një komplikim te situatës apo gjuhësor, ose një kthesë të papritur të ngjarjeve, të kuptuarit mund të jetë i ngadalshëm ose kërkojnë strategji sqaruese.	Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme, dhe informative. Fillon dhe mban shkëmbime te bisedes madje edhe kur ka të bëjë me një kthesë të papritur të ngjarjeve. Perballet ne mënyrë adekuate me keqkuptimet e dukshme duke kontrolluar, konfirmuar, apo sqaruar.

Shenim; Teksti fillestar i Shtojces 2 eshte transferuar ne AMC, shih gjithashtu Shenimin Shpjegues.

Shtojca 3

Kurset e trajnimit per leshimin e nje CPL dhe nje ATPL

1. Kjo Shtojce pershkruan kerkesat per tipe te ndryshme te kurseve te trajnimit per leshimin e CPL dhe nje ATPL, me dhe pa nje IR.
2. Nje aplikant qe deshiron te transferohet ne nje ATO tjeter, gjate nje kursi trajnimi duhet te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per nje vleresim formal te oreve te metejshme te trajnimit te kerkuar.

A. ATP Kurs i integruar- Aeroplanet

TE PERGJITHSHME

1. Qellimi i kursit te integruar te ATP(A) eshte te trajnoje pilotet ne nivelin e aftesive te kerkuara per t'i aftesuar ata qe te operojne si pilot te dyte ne aeroplanet me shume motorre dhe ne operime me shume pilote ne transportin ajror tregtar dhe per te marre CPL(A)/IR.
2. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs te integruar ATP(A) duhet te kryejte te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem te trajnimit sic eshte percaktuar nga nje ATO.
3. Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim ose si nje anetar fillestar ose si nje mbajtës i PPL(A) apo si nje PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin e I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e nje fillestari per PPL(A) ose PPL(H), ai do te kreditohet 50% te oreve te fluturimit para kursit, deri me maksimumin 40 ore te eksperiences fluturuese, ose 45 ore nese kane marre nje kategorizim te nates per aeroplanet, prej te cilave 20 ore mund te llogariten kundrejt kerkesave per kohen e intruksioneve te fluturimit te dyfishte.
4. Kursi duhet te perfshije :
 - (a) Instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive ATPL(A)
 - (b) Trajnimin i fluturimit instrumental dhe visual ; dhe
 - (c) Trajnimin ne MCC pe operimin ne aeroplanet me shume pilote.
5. Nje aplikant qe deshton ose nuk eshte i afte te kryejte kursin e plote ATPL mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per provimet e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje license me privilegje me te pakta dhe nje IR nese jane permbushur kerkesat e aplikueshme.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i njohurive teorike ATP(A) do te perfshije se paku 750 ore te instruksioneve
7. Kursi MCC do te perfshije se paku 25 ore te instruksioneve te njohurive teorike dhe ushtrime.

PROVIMET E NJOHURIVE TEORIKE

8.Nje aplikant duhet te demonstroje nje nivel te njohurive te pershtatshem per privilegjet qe i sigurohen nje mbajtesit te nje ATPL(A)

TRAJNIMI FLUTURUES

9.Trajnimi fluturues qe nuk perfshin trajnimin e kategorizimit te tipit, duhet te perfshije nje total prej se paku 195 oresh, per te perfshire te gjitha testet e progresit, prej te cilave deri 55 ore per kursin e plote mund te jene kohe instrumentale ne toke. Brenda totalit te 195 oreve, aplikantet do te kryejne te pakten :

(a) 95 ore te instruksioneve dyshe, prej te cilave deri 55 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke ;

(b) 70 ore si PIC, duke perfshire fluturimin VFR dhe kohen e fluturimit instrumental si student pilot ne komande (SPIC). Koha e fluturimit instrumental si SPIC do te llogaritet si kohe fluturimi PIC deri ne nje maksimum prej 20 oresh :

(c) 50 ore te fluturimit pertej vendit si PIC, duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me se paku 540 km (300 NM), ne kursin e te cilit do te behen uljet e plota ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodromi i nisjes:

(d) 5 ore te kohes se fluturimit pertej vendit do te kryhen naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe, qe do te perfshijne se paku 1 ore lundrimi pertej vendit dhe 5 ngritje dhe 5 ulje te plota solo ;dhe

(e) 115 ore te kohes instrumentale qe perfshijne te pakten;

(1) 20 ore si SPIC;

(2) 15 ore MCC, ne te cilat mund te perdoret nje FFS ose FNPT II;

(3) 50 ore te instruksioneve fluturimi intrumentale, ne te cilat deri :

(i) 25 ore te jene kohe instrumentale ne toke ne nje FNPT I ; ose

(ii) 40 ore te mund te jene kohe instrumentale ne toke ne nje FNPT II, FTD 2 ose FFS, prej te cilave deri 10 ore mund te zhvillohen ne nje FNPT I.

Nje aplikant qe mban nje certifikate te kryerjes se kursit per Modulin Bazik te Fluturimit instrumental do te kreditohet me deri 10 ore perkundrejt kohes se instruksioneve instrumentale te kerkuar. Oret e bera ne nje BITD nuk do te kreditohen.

(f)Pas kryerjes se trajnimit fluturues, aplikanti duhet te ndermarre nje test te aftesise per CPL(A) ose ne nje aeroplan me nje motorr, ose me shume motorre dhe testin e aftesise IR ne aeroplane me shume motorre.

B. Kursi modular ATP- Aeroplanet

1. Aplikantet per nje ATPL(A) qe kryejne instruksionet e njohurive teorike te tyre ne nje kurs modular duhet te :

(a) mbajne e pakten nje PPL(A) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos; dhe

b) kryejne se paku oret e meposhtme te instruksioneve te njohurive teorike.

(1) Per aplikantet qe mbajne nje PPL(A) 50 ore;

(2) Per aplikantet qe mbajne nje CPL (A), 400 ore ;

(3) Per aplikantet qe mbajne nje IR(A), 500 ore;

(4) Per aplikantet qe mbajne nje CPL(A) dhe nje IR(A), 250 ore.

Instruksonet e njohurive teorike do te kryhen para se te merret testi i aftesise per ATPL(A).

C. Kursi integral per CPL/IR- Aeroplanet

TE PERGJITHSHME

1.Qellimi i kursit integral per CPL(A) dhe IR(A) eshte te trajnoje pilote ne nilevin e aftesise se nevojshme per te operuar ne aeroplane me nje motorr ose me shume motorr me nje pilot ne transportin tregtar ajror per te fituar CPL(A)/IR.

2.Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs integral CPL/(A)IR do te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem trajnimi sic percaktohet nga Organizata e Trajnimit.

3.Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim si fillestar ose si nje mbajtes i PPL(A) ose PPL(H) leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos.Ne rast te PPL(A), PPL(H) 50% e oreve te fluturimit para kursit do te akreditohen, deri ne nje maksimum te 40% oreve teexperiences se fluturimit ose 45 ore nese ka marre nje klasifikim nate per aeroplane, prej te cilave deri 20 ore mund te llogariten permes kerkeses per kohen e fluturimit instruksioonale dyfishe.

4.Kursi duhet te perfshije:

(a) instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive CPL(A) dhe IR; dhe

(b) Trajnim i fluturimit instrumental dhe visual.

5.Nje aplikant qe deshton ose eshte i paafte te kryeje kursin e plote CPL/IR(A) mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje license me privilegje me te uleta dhe nje IR nese kerkesat e aplikueshme jane permbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i njohurive teorike CPL (A) / IR duhet të ketë të pakten 500 orë mësimi.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshme per privilegjet e dhena per mbajtesin e nje CPL(A) dhe nje IR.

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Trajnimi fluturues që nuk përfshin trajnimin për kategorizimin e tipit, duhet të përfshijë një total prej së paku 180 orësh, në mënyrë që të përfshijë të gjithë 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 instruksioneve dyfishe, prej të cilave deri 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë.

(b) 70 orë si PIC duke përfshirë fluturimin VFR dhe kohën e fluturimit instrumental që mund të fluturojë si SPIC. Koha e fluturimit instrumental si SPIC do të llogaritet si kohë fluturimi si PIC vetëm deri në një maksimum prej 20 orësh.

(c) 50 orë të fluturimit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit me të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilave do të behen 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 dyfishe, 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:

(1) 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 me 10 orë mund të zhvillohen në një FNPT I.

Një aplikant që mban një certifikatë të një kursi të kryer për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik do të akreditohet duke patur deri 10 orë perkundrejt kohës së kërkuar të instruksioneve instrumentale. Oret e bera në një BITD nuk do të akreditohen.

(f) 5 orë do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e të paktën 4 personave që ka helikë me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

TESTI I AFTESISE

9. Pas kryerjes së trajnimit të duhur fluturues aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL dhe testin e aftësisë IR në një aeroplan me shumë motorre ose në një aeroplan me një motor.

D. Kursi i integruar CPL- Aeroplanet

TE PERGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit CPL(A) është të trajnojë pilot në nivelin e aftësive të nevojshme për leshimin e CPL(A).

2.Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs te integruar CPL(A) duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem trajnimi sic vendoset nga nje ATO.

3.Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim si fillestar ose si nje mbajtes i PPL(A) ose PPL(H) leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e PPL(A), PPL(H) do te kreditohen 50% e oreve te fluturimit para kursit, deri ne nje maksimum te 40% oreve te eksperiences se fluturimit ose 45 ore nese ka marre nje kategorizim nate per aeroplane, prej te cilave deri 20 ore mund te llogariten perkundrejt kerkeses per kohen e fluturimit instruksionale dyfishe.

4.Kursi duhet te perfshije :

(a) Instruksione per njohurite teorike ne nivelin e njohurive te CPL(A); dhe

(b)Trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paaft te kryeje kursin e plote CPL(A) mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje licence me privilegje me te uleta dhe nje IR nese kerkesat e aplikueshme jane permbyshur.

NJOHURITE TEORIKE

6.Nje kurs i njohurive teorike CPL(A) duhet te perfshije se paku 350 ore te instruksioneve.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7.Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshem me privilegjet e dhena mbajtesit te CPL(A).

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Trajnimi fluturues qe nuk perfshin trajnimin per kategorizimin e tipit do te perfshije nje total prej te pakten 150 oresh, ne menyre qe te perfshije te gjithe testet e progresit, prej te cilave gjer 5 ore per kursin e plote mund te jene kohe instrumentale ne toke. Brenda totalit te 150 oreve, aplikantet duhet te kryejne te pakten :

(a) 80 ore te instruktiveve dyshe, prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke.

(b) 70 ore si PIC

(c) 20 ore te fluturimit pertej vendit si PIC, duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 540 km (300NM) ne kursin e te cilave do te behen 2 ulje te plota ne dy aerodrome te ndryshem nga aerodromi i nisjes.

(d) 5 ore kohe fluturimi do te kryhen naten, duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe, qe do te perfshijne te pakten 1 ore te lundrimit pertej vendit dhe 5 ngritje solo te plota dhe 5 ulje solo te plota;

(e) 10 ore te instruksioneve te fluturimit instrumental prej te cilave 5 ore mund te jene kohe instrumentale ne token ne nje FNPT I, FTD 2, FNPT II, ose FFS. Nje aplikant qe mban nje certifikate te kryerjes se kursit per Moduln Bazik per Fluturimin Instrumental do te kreditohet me deri 10 ore permes kohes instruksionale instrumentale te kerkuar. Oret e bera ne nje BITD nuk do te kreditohen.

(f) 5 ore do te kryhen ne nje aeroplan te certifikuar per mbajtjen e se paku 4 personave qe ka helika me hap te ndryshueshem dhe rrota te palosshme.

TESTI I AFTESISE.

9. Pas kryerjes se trajnimit te duhur fluturues aplikanti duhet te marre testin e aftesis CPL ne nje aeroplan me shume motorr ose ne nje aeroplane me nje motorr.

E.Kursi modular per CPL- Aeroplanet

TE PERGJITHSHME

1.Qellimi i kursit modular te CPL(A) eshte te trajnoje mbajtesit e PPL(A) ne nivelin e aftesisve te nevojshme per leshimin e nje CPL(A).

2.Para se te hyje ne nje kurs modular CPL(A) nje aplikant duhet te mbaje nje PPL(A) te leshuar ne perputhje me Aneksin 1 te Konventes se Cikagos.

3.Para se te hyje ne trajnimin fluturues aplikanti duhet te :

(a) kete kryer 150 ore fluturimi;

(b) kete permbushur parakushtet per leshimin e kategorizimit te tipit ose klasit per aeroplane me shume motor ne perputhje me Nenpjesen H, nese ne testin e aftesisve do te perdoren aeroplane me shume motorre .

4. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs modular CPL(A) duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem sic vendoset nga ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund te jepen ne nje ATO e cila zhvillon vetem instruksione te njohurive teorike.

5.Kursi do te perfshije :

(a) Instruksione te njohurive teorike ne nivelin e njohurive te CPL(A); dhe

(b)Trajnimin e fluturimit instrumental dhe visual.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(A) duhet te perfshije te pakten 250 ore te instruksioneve.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshem me privilegjet e dhena te mbajtesit te nje CPL(A)

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Aplikanteve pa nje IR do ti jepen te pakten 25 ore te instruksioneve dyshe, duke perfshire 10 ore te instruksioneve instrumentale prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene kohe instrumenatale ne toke ne nje BITD, nje FNPT I ose II, nje FTD 2 ose nje FFS.

9. Alikantet qe mbajne nje IR(A) do te kreditohen plotesisht perkundrejt kohes instrumentale dyfishe. Aplikantet qe mbajne nje IR(H) do te kreditohen me deri 5 ore te kohes instruksionale instrumentale dyfishe, rast ne te cilin te pakten 5 ore te kohes instruksionale instrumentale dyfishe duhet te jepen ne nje aeroplan. Nje aplikant qe mban nje Certificate Kursi te Kryer per Moduln e Fluturimit Instrumental Bazik do te kreditohet deri me 10 ore perkundrejt kohes instruksionale instrumentale te kerkuar.

10. (a) Aplikantit me nje IR te vlefshme do ti jepen te pakten 15 ore instruksione fluturimi vizuale dyfishe.

(b) Aplikanteve pa nje kategorizim nate per aeroplane do t'i jepen shtese te pakten 5 ore instruksione fluturimi naten duke perfshire 43 ore te instruksioneve dyfishe, qe do te perfshijne 1 ore te lundrimit pertej vendit dhe 5 ngritje te plota si drejtues solo si dhe 5 ulje te plota solo.

11. Te pakten 5 ore te instruksioneve te fluturimit do te kryhen ne nje aeroplan te certifikuar per mbajtjen e se paku 4 personave qe ka helika me hap te ndryshueshem dhe rrota te palosshme.

EKSPERIENCA

12. Aplikanti per nje CPL(A) duhet te kryeje te pakten 200 ore ore kohe fluturimi, duke perfshire te pakten:

(a) 100 ore si PIC prej te cilave 2 ore te fluturimit pertej vendit si PIC qe do te perfshijne nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 540 km (300 NM) ne kursin e te ciles do te behen uljet e plota ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodromi i nisjes.

(b) 5 ore kohe fluturimi do te kryhen naten, duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe, qe do te perfshijne se paku 1 ore te lundrimit pertej vendit dhe 5 ngritje vetem dhe 5 ulje te plota; dhe

(c) 10 ore te instruksioneve fluturuese instrumentale prej te cilave 5 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke ne nje FNPT I, FTD 2, FNPT II, ose FFS. Nje aplikant qe mban nje certificate te kryerjes se kursit per Moduln Bazik per Fluturimin Instrumental do te akreditohet deri me 10 ore perkundrejt kohes instruksionale instrumentale te kerkuar. Oret e bera ne nje BITD nuk do te akreditohen.

(d) 6 ore te kohes se fluturimit do te kryhen ne aeroplane me shume motorre, nese nje avion me shume motorre do te eprdoret per testin e aftesise;

(e) Oret si PIC ne kategorite e tjera te avionit mund te llogariten perkundrejt 200 oreve te kohes se fluturimit, ne rastet e meposhtme :

(i) 30 ore ne helikopter, nese aplikantet mbajne nje PPL(H); ose

- (ii) 100 ore ne helikopter, nese aplikanti mban nje CPL(H) ; ose
- (iii) 30 ore ne TMG ose planer ;ose
- (iv) 30 ore ne airship, nese aplikantet mbajne nje PPL(As); ose
- (v) 60 ore ne aishipe, nese aplikanti mban nje CPL(As).

TESTI I AFTESISE

13. Pas kryerjes se trajnimit te duhur fluturues dhe me kerkesat e duhura te eksperiences, aplikanti do te ndermarre testin e aftesise CPL(A) ne nje aeroplan me shume motorr, ose ne nje aeroplan me nje motorr.

F. Kursi i integruar ATP/IR- Helikopteret.

TE PERGJITHSHME

1.Qellimi i kursit te integruar ATPL(H)/IR eshte te trajnoje pilote ne nivelin e aftesive te nevojshme per ti aftesuar ata qe te operojne si bashke-pilot ne helikoptere me shume motorre, shume pilote ne transportin ajror tregtar per te fituar CPL(H)/IR.

2.Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs integral ATP(H)/IR duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem te trajnimit sic vendoset nga nje ATO.

3.Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim ose si fillestar ose si mbajtes i PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e hyresit PPL(H), 50% e eksperiences perkatese do te kreditohet me nje maksimum te :

- (a) 40 ore, prej te cilave 20 ore mund te jene instruksione dyfishe;
- (b) 50 ore , prej te cilave deri ne 25 ore mund te jene instruksione dyfishe, nese eshte marre kategorizimi i nates per helikopter.

4.Kursi duhet te perfshije :

- (a) instruksionet e njohurive teorike per nivelin e njohurive ATP(H) dhe IR;
- (b) trajnimin i fluturimit instrumental dhe visual; dhe
- (c) trajnimin ne MCC per operimin e helikoptereve me shume pilot.

5. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paafte te kryeje kursin e plote ATP(A)/IR mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje licence me privilegje me te uleta dhe nje IR nese kerkesat e aplikueshme jane permbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i aprovuar i njohurive teorike ATP(H) duhet te perfshije te pakten 750 ore te instruksioneve.

7.Kursi MCC duhet te perfshije te pakten 25 ore te instruksioneve te ushtrimeve te njohurive teorike.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

8.Nje aplikant duhet te demonstroje nje nivel te duhur te njohurive ne lidhje me privilegjet e dhena, mbajtesit te ATP(H) dhe nje IR.

TRAJNIMI FLUTURUES

9.Trajnimi fluturues duhet te perfshije nje total me te pakten 195 ore, ne menyre qe te perfshije te gjitha testet e progresit. Brenda nje totali te 195 oreve, aplikantet duhet te kryejne te pakten:

(a) 140 ore te instruksioneve dyfishe, prej te cilave:

(1) 75 ore te instruksioneve vizuale mund te perfshijne:

(i) 30 ore ne FFS helikopteri, niveli C/D; ose

(ii) 25 ore ne nje FTD 2,3 ose

(iii) 20 ore ne nje FNPT II/III helikopteri;ose

(iv) 20 ore ne nje aeroplan ose TMG ;

(2) 50 ore instruksione instrumentale mund te perfshijne:

(i) deri ne 20 ore ne FFS helikopteri ose FTD 2,3 ose FNPT II/III ; ose

(ii) te pakten 10 ore ne FNPT 1 helikopteri ose aeroplani ;

(3) 15 ore MCC per te cilat mund te perdoret nje FFS helikopteri ose FTD 2,3(MCC) helikopteri ose FNPT II/III

Nese helikopteri qe perdoret per trajnimin fluturues eshte i ndryshem nga FFS helikopteri qe perdoret per trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do te kufizohet ne kete rast per FNPT II/III helikopteri.

(b) 55 ore si PIC prej te cilave 40 ore mund te jene si SPIC. Duhet te behen te pakten 14 ore solo ditën dhe 1 ore solo natën.

(c) 50 ore fluturimi pertej vendit, duke perfshire se paku 10 ore te fluturimit pertej vendit si SPIC duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR prej te pakten 185 km (100 NM) ne kursin e te cilave do te behen uljet e plota ne dy aerodrome te ndryshme qe ndryshojne nga aerodromi i nisjes.

(d) 5 ore kohe fluturimi ne helikoptere duhet te kryhen naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe duke perfshire te pakten 1 ore te lundrimet pertej vendit dhe 5 xhiro naten, solo. Cdo xhiro do te perfshije nje ngritje dhe nje ulje.

(e) 50 ore te kohes instrumentale dyfishe qe perfshijne:

(i) 10 ore kohe instruksionale bazike instrumentale; dhe

(ii) 40 ore trainimi IR, qe do te perfshijne se paku 10 ore ne helikoptere te certifikuar ne IFR me shume motorr.

TESTE TE AFTESISE

10.Me kryerjen e trajnimit fluturues perkates, aplikanti duhet te marre testin e aftesise CPL(H) ne helikopter me shume motorr ose testin e aftesise IR ne nje helikopter me shume motorre te certifikuar ne IFR dhe duhet te permbushë kërkesat e trajnimit per MCC.

G. Kursi integral ATP – Helikopterët

TE PERGJITHSHME.

1. Qellimi i kursit te integruar ATP(H) eshte te trajnoje pilote ne nivelin e aftesise se nevojshme per t'i aftesuar ata qe te operojne si bashke-pilot ne helikoptere me shume motorre dhe me shume pilote, te kufizuar ne privilegjet VFR ne transportin ajror tregtar si dhe per te fituar CPL(H).

2. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs integral ATP(H) duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem te trajnimit sic vendoset nga nje ATO.

3. Nje aplikant mund te pranohet te trajnohet ose si fillestar ose si mbajtes PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin e I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e nje hyresi PPL(H) 50% e experiences perkatese do te kreditohet deri ne nje maksimum prej :

(a) 40 oresh prej te cilave deri ne 20 ore mund te jene instruksione dyfishe; ose

(b) 50 oresh prej te cilave 25 ore mund te jene instruksione dyfishe, nese eshte marre kategorizimi i nates per helikopter.

4.Kursi duhet te perfshije :

(a) Instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive ATPL(H) ;

(b) Trajnim te fluturimit instrumental bazik dhe visual ; dhe

(c) Trajnim ne MCC per operimet ne helikoptere me shume pilot.

5. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paaftë te kryeje kursin e plote ATP(A) mund te aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje licence me privilegje me te uleta nese kërkesat e aplikueshme jane permbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6.Nje kurs i njohurive teorike ATP(H) do te perfshije se paku 650 ore te instruksioneve.

7.Kursi MCC do te perfshije se paku 20 ore te instruksioneve ushtrimore te njohurive teorike

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

8. Nje aplikant duhet te demonstroje nje nivel te njohurive te pershtatshem me privilegjet e dhena, mbajtesit te ATP(H).

TRAJNIMI FLUTURUES

9. Trajnimi fluturues duhet te perfshije nje total me te pakten 150 ore, qe te perfshije te gjitha testet e progresit. Brenda nje totali te 150 oreve, aplikantet duhet te kryejne te pakten :

(a) 95 ore te instruksioneve dyfishe prej te cilave :

(i) 75 ore instruksione vizuale mund te perfshijne:

(1) 30 ore ne nje FFS helikopteri niveli C/D; ose

(2) 25 ore ne FTD 2,3 helikopteri ; ose

(3) 20 ore ne nje FNPT II/III helikopteri; ose

(4)20 ore ne nje aeroplane ose TMG

(ii) 10 ore instruksionale instrumentale baze mund te perfshijne 5 ore te pakten ne FNPT I helikopteri ose avioni

(iii) 10 ore MCC, per te cilen mund te perdoren nje helikopter, FFS ose FTD 2,3 (MCC) i ose FNPT II,III (MCC) helikopteri.

Nese helikopteri i perdorur per trajnimin fluturues eshte i tipit te ndryshem nga FFS i helikopterit i perdorur per trajnimin me pamje , maksimumi i kreditit do te kufizohet ne rastin e FNPT II/III te helikopterit :

(b) 55 ore si PIC prej te cilave 40 ore mund te jene si SPIC. Te pakten duhet te behen 14 ore solo ditën dhe 1 ore solo naten.

(c) 50 ore fluturimi pertej vendit, duke perfshire te pakten 10 ore fluturimi pertej vendit si SPIC, si dhe duke perfshire nje fluturim VFR pertej vendit me te pakten 185 km(100NM) ne kursin e te cilave do te behen uljet e plota ne dy aerodrome te ndryshme qe ndryshojne nga aerodromi i nisjes.

(d) 5 ore te kohes se fluturimit ne helikoptere do te kryhen naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe duke perfshire te pakten 1 ore te lundrimit pertej vendit dhe 5 xhiro solo naten.Cdo xhiro do te perfshije nje ngritje dhe nje ulje.

TESTE TE AFTESISE

10.Me kryerjen e trajnimit fluturues perkates aplikanti duhet te ndermarre testin e aftesise CPL(H) ne nje helikopter me shume motorre dhe duhet te permbushe kerkesat MCC.

H. Kursi modular ATP- Helikopter

1.Aplikantet per nje ATPL(H) qe kryejne instruksionet e njohurive teorike ne nje kurs modular do te mbajne te pakten nje PPL(H) dhe duhet te kryejne te pakten oret e meposhtme te instruksioneve brenda nje periudhe prej 18 muajve.

(a) Per aplikantet qe mbajne nje PPL(H) te leshuar ne përputhje me Aneksin I i Konventes se Cikagos ; 550 ore

(b) Per aplikantet qe mbajne nje CPL(H) ; 300 ore

2.Aplikantet per nje ATP(H)/IR qe perfundojne instruksionet e njohurive teorike te tyre ne nje kurs modular duhet te mbajne te pakten PPL(H) dhe duhet te kryejne te pakten oret e meposhtme te instruksioneve :

(a) per aplikantet qe mbajne nje PPL(H): 650 ore

(b) per aplikantet qe mbajne nje CPL(H): 400 ore

(c) per aplikantet qe mbajne nje IR(H): 500 ore

(d) per aplikantet qe mbajne nje CPL(H) dhe nje IR(H): 250 ore

I.Kursi integruar CPL/IR- Helikoptere

TE PERGJITHSHME

1.Qellimi i kursit te integruar CPL(H)/IR eshte te trajnoje pilotet ne nivelin e aftesive te nevojshme per te operuar me helikoptere me shume motorre dhe nje pilot per te fituar CPL(H)/IR per helikoptere me shume motorre.

2.Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs te integruar CPL(H)/IR duhet te kryejte te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem te trajnimit sic vendoset nga nje ATO.

3.Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim ose si fillestar, ose si mbajtes i PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e nje hyresi qe mban nje PPL(H), ai do te kreditohet me 50% e experiences perkatese ne nje maksimum prej :

(a) 40 oresh, prej te cilave deri ne 20 ore mund te jene instruksione dyfishe

(b) 50 ore prej te cilave deri ne 25 ore mund te jene instruksione dyfishe, nese eshte marre kategorizimi i nates per helikopter.

4.Kursi duhet te perfshije :

(a) Instruksionet e njohurive teorike per nivelin njohurive CPL(H) dhe IR, dhe kategorizimin fillestar te tipit te helikoptereve me shume motorre ;

(b) Trajnimin i fluturimit instrumental dhe visual.

5. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paafte te kryejte kursin e plote CPL(A) mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptarper ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje licence me privilegje me te uleta dhe nje IR nese kerkesat e aplikueshme jane permbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i njohurive teorike CPL(H)/IR duhet te perfshije te pakten 500 ore te instruksioneve.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7.Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshme me privilegjet e dhena, mbajtesit te nje CPL(H) dhe nje IR,

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

8.Trajnimi i fluturimit duhet te perfshije nje total prej te pakten 180 oresh duke perfshire te gjithë testet e progresit. Brenda 180 oresh, aplikantët duhet te kryejne te pakten :

(a) 125 ore te instruksioneve dyfishe, prej te cilave :

(i) 75 ore instruksione vizuale qe mund te perfshijne :

(1) 30 ore ne nje FFS helikopter nivel C/D;

(2) 25 ore ne FTD 2, 3 helikopteri ;

(3) 20 ore ne nje FNPT II, III helikopteri ; ose

(4) 20 ore ne nje aeroplan ose TMG

(ii) 50 ore instruksione instrumentale qe mund te perfshijne”

(1)deri ne 20 ore ne FFS ose FTD 2,3 ose FNPT II,III helikopteri: ose

(2) se paku 10 ore ne FNPT I helikopteri ose nje aeroplan

Nese helikopteri i perdorur per trajnimin e fluturimit eshte i tipit te ndryshem nga FFS i perdorur per trajnimin visual, maksimumi i kreditit do te kufizohet ne rastin e vecante per FNPT II/III:

(b) 55 ore si PIC prej te cilave 40 ore mund te jene si SPIC, duhet te kryeje te pakten 14 ore solo ditën dhe nje ore solo naten.

(c) 10 ore fluturim dyfish pertej vendit :

(d) 10 ore fluturim pertej vendit si PIC duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 185 km(100 NM) ne kursin e te cilit duhet te behen uljet e plotë ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodromi i nisjes;

(e) 5 ore te kohes se fluturimit ne helikoptere duhet te kryhen naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe perfshire te pakten 1 ore te lundrimit pertej vendit dhe 5 xhiro solo naten. Cdo xhiro duhet te perfshije nje ngritje dhe nje ulje;

(f) 50 ore te kohes instrumentale dyfishe duke perfshire

(i) 10 ore te kohes instruktionale instrumentale bazike; dhe

(ii) 40 ore trajnimi IR, qe duhet te perfshije te pakten 10 ore ne helikoptere te certifikuar IFR me shume motorre.

TESTE TE AFTESISE

9. Pas përfundimit të trajnimit perkates fluturues, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H) në të dy helikopteret, një me multi-motorr ose në një me motorr të vetëm dhe testin e aftësisë IR në një helikopter të certifikuar IFR me shumë-motorre.

J. Kursi i integruar CPL- Helikopteret

TE PERGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(H) është të trajnojë pilote në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(H).

2. Një aplikant që dëshiron të ndermarre 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 perkatese do të akreditohet me një maksimum prej :

(a) 40 orësh, prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyfishe ;

(b) 50 orësh prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i nates për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë :

(a) instruksione të njohurisë teorike për nivelin e njohurive CPL (H) ;

(b) Trajnim të fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

5. Një aplikant që deshton ose është i paafte të kryejë kursin e plotë CPL(H) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësive për një licencë me privilegje me të uletë dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6. Një kurs 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 FLUTURUES

8. Trajnimi i fluturimit duhet të përfshijë një total prej të paktën 135 orësh duke përfshirë të gjithë 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 dyfishe, prej të cilave:

(i) deri ne 75 ore mund te jene instruksione vizuale qe mund te perfshijne :

(1) 30 ore ne nje FFS helikopteri, niveli C/D ; ne

(2) 25 ore ne FTD 2, 3 te helikopterit ose

(3) 20 ore ne nje FNPT II, III te helikopterit ; ose

(4) 20 ore ne nje aeroplan ose TMG

(ii) deri ne 10 ore instruksionale instrumentale mund te perfshijne 5 ore ne te pakten nje FNPT I

helikopteri ose aeroplani.

Nese helikopteri i perdorur per trajnimin e fluturimit eshte i tipit te ndryshem nga FFS i perdorur per trajnimin visual, maksimumi i kreditit do te kufizohet ne rastin e caktuar ne FNPT II/III:

(b) 50 ore si PIC prej te cilave 35 ore mund te jene si SPIC, duhet te behen te pakten 14 ore solo ditën dhe 1 ore solo natën;

(c) 10 ore fluturim dyfish pertej vendit;

(d) 10 ore fluturim pertej vendit si PIC duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 185 km(100 NM) ne kursin e te cilit do te behen ulje te plotë ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodrome i nisjes ;

(e) 5 ore kohe fluturimi ne helikoptere do te kryhen natën duke perfshire 3 ore instruksione dyfishe perfshire te pakten 1 ore lundrim pertej vendit dhe 5 xhiro solo nate. Cdo xhiro duhet te perfshije nje ngritje dhe nje ulje.

(f) 10 ore kohe instruksionesh dyfishe instrumentale, duke perfshire te pakten 5 ore ne helikopter.

TESTE TE AFTESISE

Me perfundimin e trajnimit fluturues perkates , aplikanti duhet te marre testin e aftesise CPL(H)

K. Kursi modular CPL- Helikopterët

TE PERGJITHSHME

1.Qellimi i kursit modular CPL(H) eshte te trajnoje mbajtesit e PPL(H) ne nivelin e aftesive te nevojshme per leshimin e nje CPL(H).

2.Para se te hyje ne nje kurs modular CPL(H) nje aplikant duhet te mbaje nje PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos.

3.Para hyrjes ne trajnimin fluturues aplikanti duhet te :

(a) kete kryer 155 kohe fluturimi si nje pilot, duke perfshire 50 ore si PIC ne helikoptere, prej te cilave 10 ore duhet te jene pertej vendit. Oret si PIC i kategorive te tjera te avionet mund te

llogariten dhe konsiderohen ne drejtim te 155 oreve kohe fluturimi sic pershkruhet ne paragrafin 11 te Seksionit K.

(b) kete permbushur kerkesat e FCL.725, dhe FCL.720. H nese do te perdoret ne testin e aftesise nje helikopter me shume motorre.

4.Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs modular CPL(H) duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem trajnimi sic percaktohet nga nje ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund te jepen ne nje ATO e cila zhvillon vetem instruksione te njohurive teorike.

5.Kursi duhet te perfshije :

(a) Instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive CPL (H) ;

(b) Trajnim fluturues instrumental bazik dhe vizual;

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(H) duhet te perfshije te pakten 250 ore te instruksioneve

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7.Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshem me privilegjet e dhena mbajtesit te nje CPL(H).

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Aplikanteve pa nje IR do t'i jepen te pakten 30 ore instruksione fluturimi dyfishe, prej te cilave :

(a) 20 ore instruksione vizuale, qe mund te perfshijen 5 ore ne FFS ose FTD2,3 ose FNPT II, III helikopteresh; dhe

(b) 10 ore instruksione instrumentale qe mund te perfshijne 5 ore ne te pakten nje FTD 1 ose FNPT 1 helikopteri ose aeroplani.

9. Aplikantet qe mbajne nje IR(H) te vlefshme do te kreditohen plotesisht perkundrejt kohes se instruksioneve instrumentale dyfishe. Aplikantet qe mbajne nje IR(A) te vlefshme duhet te kryeje te pakten 5 ore te kohes instruksionale instrumentale dyfishe ne nje helikopter.

10. Aplikanteve pa nje kategorizim nate per helikopter do t'i jepen shtese se paku 5 ore instruksione fluturimi naten, qe perfshijne 3 ore instruksione dyfishe me te pakten 1 ore te lundrimet pertej vendit dhe 5 xhiro solo naten.

EKSPERIENCA

11. Aplikanti per nje CPL(H) duhet te kete kryer te pakten 185 ore kohe fluturimi, duke perfshire 50 ore si PIC prej te cilave 10 ore fluturime pertej vendit si PIC, duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 185 km (100 NM) ne te cilin do te behen uljet e plota ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodromi i nisjes.

Oret si pilot ne komande te kategorive te tjera te avionit mund te llogariten perkundrejt 185 oreve te kohes te fluturimit, ne rastet e meposhtme :

- (a) 20 ore ne aeroplane, nese aplikanti mban nje PPL(A)
- (b) 50 ore ne aeroplane, nese aplikanti mban nje CPL(A); ose
- (c) 10 ore ne TMG ose planere;ose
- (d) 20 ore ne airshipe, nese aplikanti mban nje PPL(As);ose
- (e) 50 ore ne airship; nese aplikanti mban nje CPL(As)

TESTE TE AFTESISE

12.Me kryerjen e trajnimit fluturues perkates dhe eksperiences perkatese, aplikanti duhet te marre testin e aftesise CPL(H)

L. Kursi i integruar CPL/IR- Airshipe

TE PERGJITHSHME

1. Qellimi i kursit te integruar CPL(As) eshte te trajnoje pilotet ne nivelin e aftesive te nevojshme,per te operuar ne Airshp-e dhe ne marrjen e CPL(As).
2. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs te integruar CPL(As)/IR duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem trajnimi sic vendoset nga nje ATO.
3. Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim ose si fillestar ose si mbajtes i PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e nje hyresi qe mban nje PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) do te kreditohet nje maksimum prej :

- (a) 10 ore, prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene instruksione dyfishe ;
- (b) 15 ore prej te cilave deri ne 7 ore mund te jene instruksione dyfishe, nese eshte marre kategorizimi i nates per airship.

4.Kursi duhet te perfshije :

- (a) instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive CPL (As) dhe te IR dhe kategorizime te tipit fillestar per airship-e
- (b)Trajnim fluturimi instrumental bazik dhe visual

5. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paafte te kryeje kursin e plote CPL/IR(As) mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje license me privilegje me te uleta dhe nje IR nese kerkesat e aplikueshme jane permbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i njohurive teorike CPL(As)/IR duhet te perfshije se paku 500 ore te instruksioneve

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshem me privilegjet e dhena, mbajtesit te nje CPL(As) dhe nje IR.

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

8. Trajnimi i fluturimit duhet te perfshije nje total prej te pakten 80 oresh duke perfshire te gjithë testet e progresit. Brenda 80 oresh, aplikantet duhet te kryejne te pakten :

(a) 60 ore te instruksioneve dyfishe, prej te cilave :

(i) 30 ore mund te jene instruksione vizuale qe mund te perfshijne :

(1) 12 ore ne nje FFS airshipi;

(2) 10 ore ne FTD 2, 3 helikopteri ;

(3) 8 ore ne nje FNPT II, III airshipi; ose

(4) 8 ore ne nje aeroplan, helikopter ose TMG

(ii) 30 ore instruksione instrumentale qe mund te perfshijne :

(1) deri ne 12 ore ne nje FFS ose FNPT II, III ,ose

(2) 6 ore ne te pakten nje FTD1 FNPT1 airshipi ose aeroplani.

Nese airship-i i perdorur per trajnimin e fluturimit eshte i tipit te ndryshem nga FFS i perdorur per trajnimin visual, maksimumi i kreditit do te kufizohet ne 8 ore.

(b) 20 ore si PIC prej te cilave 5 ore mund te jene si SPIC, ku te pakten do te kryeje 14 ore solo ditën dhe nje ore solo naten.

(c) 5 ore fluturim pertej vendit si PIC duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 90 km(50 NM) ne kursin e te cilit do te behen uljet e plota ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodromi i nisjes.

(d) 5 ore te kohes se fluturimit ne airship do te kryhen naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe perfshire se paku 1 ore te lundrimit pertej vendit dhe 5 xhiro solo naten. Cdo xhiro duhet te perfshije ngritje dhe ulje.

(f) 30 ore te kohes instrumentale dyfishe duke perfshire:

(i) 10 ore te kohes instruksionale instrumentale bazike; dhe

(ii) 20 ore trajnimi IR, qe do te perfshije te pakten 10 ore ne helikoptere te certifikuar IFR me shume motorre.

TESTE TE AFTESISE

9. Pas perfundimit e trajnimit fluturues perkates dhe eksperiencas perkatese, aplikanti duhet te marre testin e aftesise CPL(As) ne airship-e me shume motorre ose me nje motorr, si dhe testin e aftesise IR ne me shume motorr IFR te certifikuar.

M. Kursi i Integruar CPL- Airship-e

TE PERGJITHSHME

1. Qellimi i kursit te integruar CPL(As) eshte te trajnoje pilotet ne nivelin e aftesive te nevojshme per te operuar ne airship-e dhe marrjen e CPL(As).

2. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs te integruar CPL(As) duhet te kryeje te gjitha fazat instruksionale ne nje kurs te vazhdueshem trajnimi sic vendoset nga nje ATO.

3. Nje aplikant mund te pranohet ne trajnim ose si fillestar ose si mbajtes i PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos. Ne rastin e nje hyresi qe mban nje PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) do te kreditohet nje maksimum prej :

(a) 10 oresh, prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene instruksione dyfishe ;

(b) 15 ore, prej te cilave deri ne 7 ore mund te jene instruksione dyfishe, nese eshte marre kategorizimi i nates per airship.

4. Kursi duhet te perfshije :

(a) instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive CPL (As) dhe te IR dhe kategorizim te tipit fillestar per airship-e ;

(b) trajnim te fluturimit instrumental bazik dhe vizual ;

5. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paafte te kryeje kursin e plote CPL(As) mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise per nje licence me privilegje me te uleta nese kerkesat e aplikueshme jane permbushur.

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs i njohurive teorike CPL(As)/IR duhet te perfshije se paku 350 ore te instruksioneve ose 200 ore nese aplikanti eshte mbajtes i PPL

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Nje aplikant duhet te demostroj nje nivel te njohurive te pershtatshme me privilegjet e dhena, mbajtesit te nje CPL(As)

TRAJNIMI I FLUTIMIT

8. Trajnimi fluturues duhet te perfshije nje total prej te pakten 50 oresh, prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke. Brenda 50 oresh, aplikantet duhet te kryejne te pakten:

- (a) 30 ore te instruksioneve dyfishe, prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke
- (b) 20 ore si PIC ;
- (c) 5 ore te fluturimeve dyfishe pertej vendit;
- (d) 5 ore fluturim pertej vendit si PIC duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten
90 km(50 NM) ne kursin e te cilit do te behen uljet e ploti ne dy aerodrome te ndryshme nga aerodromi i nisjes;
- (e) 5 ore te kohes se fluturimit ne airship do te kryhen naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe, perfshire e pakten 1 ore te lundrimet pertej vendit dhe 5 xhiro solo naten. Cdo xhiro duhet te perfshije ngritje dhe ulje;
- (f) 10 ore te kohes se instruksioneve dyfishe instrumentale duke perfshire te pakten 5 ore ne nje airship.

TESTE TE AFTESISE

9. Pas kryerjes se trajnimit fluturues perkates dhe eksperiences perkatese, aplikanti duhet te marre testin e aftesise per CPL(As)

N. Kursi modular CPLAirshipe

TE PERGJITHSHME

1. Qellimi i kursit modular CPL(As) eshte te trajnoje mbajtesit e PPL(As) ne nivelin e aftesive te nevojshme per leshimin e nje CPL(As)
2. Para hyrjes ne kursin modular CPL(As) aplikanti duhet te :
 - (a) Mbaje nje PPL(H) te leshuar ne perputhje me Aneksin I te Konventes se Cikagos
 - (b) Kete kryer 200 kohe fluturimi si pilot ne airship-e, duke perfshire 1000 ore si PIC prej te cilave 50 ore duhet te jene pertej vendit.
3. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre nje kurs modular CPL(As) duhet te kryeje te gjitha fazat instrukionale ne nje kurs te vazhdueshem trajnimi sic vendoset nga nje ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund te jepen ne nje ATO qe zhvillon vetem instruksione te njohurive teorike.
4. Kursi duhet te perfshije :
 - (a) instruksione te njohurive teorike per nivelin e njohurive CPL (As) ;dhe
 - (b) trajnimin e fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

NJOHURITE TEORIKE

5. Nje kurs i njohurive teorike CPL(As) duhet te perfshije te pakten 250 ore te instruksioneve.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

6.Nje aplikant duhet te demostroje nje nivel te njohurive te pershtatshem me privilegjet e dhena mbajtesit te nje CPL(As)

TRAJNIMI FLUTURUES

7.Aplikanteve pa nje IR duhet t'i jepen te pakten 20 ore te instruksioneve fluturuese dyfishe, prej te cilave :

10 ore instruksione vizuale, qe mund te perfshijne 5 ore ne nje FFS ose FTD 2,ose FNPT II, III airshipi

10 ore instruksione instrumentale, qe mund te perfshijne 5 ore ne se paku FTD 1 ose FNPT airshipi ose aeroplani.

8. Aplikantet qe mbajne nje IR(As) te vlefshme do te kreditohen plotesisht perkundrejt kohes se instruksioneve instrumentale. Aplikantet qe mbajne nje IR te vlefshme ne tjeter kategori avioni duhet te kryejne te pakten 5 ore te instruksioneve instrumentale.

9. Aplikanteve pa nje kategorizim nate per airship-e do t'i jepen shtese te paku 5 ore te instruksioneve fluturuese naten duke perfshire 3 ore te instruksioneve dyfishe qe perfshijne te pakten 1 ore lundrim pertej vendit dhe 5 xhiro solo naten. Cdo xhiro duhet te perfshije nje ulje dhe nje ngritje.

EKSPERIENCA

10. Aplikanti per nje CPL(As) duhet te kete kryer te pakten 250 ore kohe fluturimi ne airshipe, duke perfshire 125 ore si PIC prej te cilave 50 ore fluturime pertej vendit si PIC, duke perfshire nje fluturim pertej vendit VFR me te pakten 90 km(50 NM) ne kursin e te cilit do te behet nje ulje e plote ne destinacionin e aerodromit.

Oret si pilot ne komande te kategorive te tjera te avionit mund te llogariten perkundrejt 185 oreve te kohes se fluturimit, ne rastet e meposhtme :

(a) 30 ore ne aeroplane ose helikoptere nese aplikanti mban perkatesisht nje PPL(A) ose PPL(H) ;

(b) 60 ore ne aeroplane ose helikoptere, nese aplikanti mban perkatesisht nje CPL(A), ose CPL(H);

(c) 10 ore ne TMG ose planer;ose

(d) 10 ore ne balona.

TESTI I AFTESISE

11.Pas kryerjes se trajnimit fluturues perkates dhe eksperiences perkatese, aplikanti duhet te marre testin e aftesise per CPL(As) .

SHTOJCA 4

TESTI I AFTESISE PER LESHIMIN E NJE CPL A.

TE PERGJITHSHME

1. Nje aplikant per testin e aftesise per CPL, duhet te marre instruksione ne te njejtin tip dhe klase te avionit qe do te perdoret ne test.
2. Nje aplikant duhet te kaloje te gjitha seksionet perkatese te testit te aftesise. Nese ne ndonje njesi seksioni ka deshtuar, ky seksion konsiderohet i deshtuar. Deshtimi ne me teper se nje seksion kerkon qe aplikanti te ndermarre testin e plote perseri. Nje aplikant qe deshton ne nje nga seksionet duhet te perserise seksionin ku ka deshtuar. Deshtimi ne cdo seksion te ritestimit, duke perfshire ato seksione ku ka kaluar ne perpjekjen e meparshme, kerkon qe aplikanti te ndermarre testin e plote perseri. Te gjitha seksionet perkatese te testit te aftesise duhet te kryhen brenda 6 muajve. Deshtimi per te arritur nje kalim ne te gjitha seksionet perkatese te testit ne dy perpjekje do te kerkoje trajnim te metejshem.
3. Ne cdo deshtim ne testin e mjeshterise kerkohet trajnim i metejshem. Nuk ka kufi te numrit te testeve te aftesise qe mund te tentohen.

ZHVILLIMI I TESTIT

4. Nese aplikanti zgjedh te nderprese per arsye te konsideruara nga Ekzaminuesi i Fluturimit (FE) si te papranueshme, aplikanti duhet te rimarre testin e plote perseri. Nese testi eshte nderprere per arsye te konsidruara si te pranueshme nga FE , vetem ato seksione qe s'jane kryer do te testohen ne nje fluturim tjeter.
5. Sipas opinionit te FE-se, cdo manover ose procedure e testit mund te perseritet edhe nje here nga aplikanti. FE-ja mund te ndaloje testin ne cdo faze nese e konsideron se demonstrimi i aftesise fluturuese te aplikantit kerkon nje ritestim te plote.
6. Nje aplikanti do t'i kerkohet t'a ngase avionin nga nje pozicion, ku munt te kryhet funksioni si PIC dhe kryerje e testit sikur asnje anetar ekuipazhit s'eshte i pranishem. Pergjegjesia per fluturimin do te caktohet sipas rregullereve kombetare.
7. Nje aplikant duhet ti tregojte FE kontrollet dhe detyrat qe ka kryer perfshire identifikimin e objekteve radiofonike. Kontrollet duhe te kryhen ne perputhje me cheklisten per avionin ne te cilin behet testi. Gjate pergatitjes para fluturimit per test, aplikanti kerkohet te percaktoje parametrat e fuqise dhe shpejtesise. Te dhenat e performances per ngritje, afrim dhe ulje duhet te perllogariten nga aplikanti ne perputhje me manualin e operimit ose manualin e fluturimit per avionin e perdorur.
8. FE nuk duhet te marre pjese ne operimin e avionit pervecse ku nderhyrja eshte e nevojshme ne interesin e sigurise ose te shmangjes se ndonje vonese te papranueshme per trafikun.

B. PERMBAJTJA E TESTIT TE AFTESISE PER LESHIMIN E CPL-AEROPLANE

1. Aeroplanet e perdorur per testin e aftesise duhet te permbushin kerkesat per aeroplanet e trajnimit dhe duhet te jene te certifikuar per mbajtjen e se paku kater personave, dhe te kene helika me hapje te ndryshueshme dhe rrota te palosshme.

2. Rruga qe do te fluturohet duhet te zgjidhet nga FE dhe detinacionet duhet te jene aerodrome te kontrolluar. Aplikantet duhet te jene te pergjegjshem per planifikimin e fluturimit dhe duhet te sigurojne se te gjitha pajisjet dhe dokumentacioni per ekzekutimin e fluturimit te jene ne bord. Kohezgjatja e fluturimit duhet te jete te pakten 90 minuta.

3. Aplikanti duhet te demonstroje aftesite duke:

- (a) operuar me aeroplanin brenda kufizimeve te tij;
- (b) kryer te gjitha manovrat me sakte si dhe butesi ;
- (c) ushtruar nje gjykim te mire dhe mjeshteri pilotimi ;
- (d) aplikuar njohuri aeronautike; dhe
- (e) mbajtur kontrollin e aeroplanin ne te gjitha kohen ne menyre te tille qe rezultati i suksesshem i nje procedure ose manovre te mos vihet asnjehere ne dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TE FLUTURIMIT

4. Kufizimet e meposhtme duhet te aplikohen, korrektohen per te lejuar ne kushte turbulence cilesite e trajtimit dhe performances se aeroplaneve te perdorur.

Lartesia

fluturimi normal	± 100 kembe
me simulim te deshtimit te motorrit	± 150 kembe
Gjurmim me ndihmen e radios	$\pm 5^\circ$

Drejtimi

fluturim normal	$\pm 10^\circ$
me simulim te deshtimit te motorrit	$\pm 15^\circ$

Shpejtesia

Ngritja dhe afrimi	± 5 nyje
Te gjitha regjimet e tjera te fluturimit	± 10 nyje

PERMBAJTJA E TESTIT

5. Njesite ne seksioin 2(c) dhe (e)(iv) dhe te gjitha seksionet 5 dhe 6 mund te kryhen ne nje FNPT II ose ne nje FFS. Perdorimi i checklistave te aeroplaneve, mjeshteria e fluturimit, kontrolli i

aeroplaneve nga referenca vizuale e jashtme, procedurat kunder akullit/shkrirjeses dhe parimet e menaxhimit te rrezikut dhe gabimeve duhen aplikuar ne te gjithe seksionet.

SEKSIONI 1

OPERIMET PARA-FLUTURIMIT DHE NISJET

aPara fluturimin, perfshire:

Planifikimin e fluturimit, dokumentacionin, percaktimin e mases dhe balances, informacionin e motit, NOTAMS

bInspektimin ne aeroplan dhe sherbimin

cLevizjen ne parkim dhe ngritjen

dKonsideratat e performances dhe adaptimi.

eSkemat e Operimeve te trafikut dhe Aerodromeve

fProceduren e nisjes, konfigurimin e altimetri, shmangjet e perplasjes (vezhgimi)

gPerpuethshmerine ne lidhjen me ATC, procedurat e R/T

SEKSIONI 2

PUNA AJRORE E PERGJITHSHME

a. Kontrolli i aeroplanit nga referenca vizuale te jashtme, perfshire vezhgimin ne vije te drejte dhe horizontal, ne ngjitje, zbritje, lartesisim dhe zbritje;

b. Fluturimi ne shpejtesi te vogla kritike, njohja dhe rigjenerimi nga stollet fillestare dhe te plota;

c. Kthesat, perfshire kthesat ne konfiguracionin e uljes. Kthesat e pjerreta 45°;

d. Fluturimi ne shpejtesi te larta kritike, perfshi njohjen dhe rigjenerimin nga zhytjet spirale;

e. Fluturimi vetem me reference te instrumentave, perfshire:

(i) fluturimin horizontal, konfigurimin e lundrimit, kontrollin e drejtimit, lartesisim dhe shpejtesise;

(ii) kthesat ne ngjitje dhe zbritje me pjerresi 10-20°;

(iii) rigjenerimin nga lartesisite e pazakonta ;

(iv) panelin e kufizuar te instrumentave;

f. Perpuethshmeria ne Lidhjen me ATC-, procedurat e R/T.

SEKSIONI 3

PROCEDURAT E RRUGES

- a) Kontrolli i aeroplanit me referenca vizuale nga jashte, perfshire konfigurimin shtrirjes dhe zgjatjes se lundrimit .
- b) Orientimi, leximi i hartes.
- c). Lartesia, shpejtesia, kontrolli i drejtimit, lartesimi, vezhgimi.
- d). Rregjistrimi i altimetrit, perpuethshmeria lidhjes me ATC, procedurat R/T.
- e). Monitorimi i progresit te fluturimit, ditari i fluturimit, perdorimi i karburantit, vleresimi i gjurmimit te gabimeve dhe rivendosja e monitorimit korrekt.
- f). Vezhgimi i kushteve te motit, vleresimi i rrymave, ndryshimi i planifikimit.
- g). Monitorimi, pozicionimi (NDB ose VOR) identifikimi i faciliteteve (fluturim instrumental). Zbatimi i planit te ndryshuar ne aerodromin alternativ (fluturim vizual).

SEKSIONI 4

PROCEDURAT E AFRIMIT DHE ULJES

- a. Procedurat e mberritjes, konfigurimi i altimetrit, kontrollet, monitorimi.
- b. Perputhshmeria e lidhjes me ATC, procedurat R/T.
- c. Veprimi rotullues nga lartesia e uleta.
- d. Ulja normale, ose ulja me ere terthore (nese ka kushte te pershtatshme).
- e. Ulje e shkurter fushore.
- f. Afrimi dhe ulja me fuqi boshe (vetem per nje motorr).
- g. Ulje pa perdorimin e flapsave.
- h .Veprimet pas fluturimit.

SEKSIONI 5

PROCEDURAT JONORMALE DHE TE EMERGJENCES

Ky seksion mund te kombinohet me seksionet 1 deri 4

- a. Simulimi i deshtimit te motorrit pas ngritjes (ne nje lartesi te sigurte), pajisjet e zgjarrit.
- b. Mosfunksionimi i pajisjeve, perfshire uljen alternative me rrota te nxjerra, deshtimi i elektricitetit dhe frenave.

- c. Ulje e sforcuar (simulim),
- d. Perpuethshmeria ne Lidhjen me ATC, procedurat R/T.
- e.Pyetjet verbale.

SEKSIONI 6

FLUTURIMI I SIMULUAR ASIMETRIK DHE NJESITE PERKATESE TE KLASES OSE TIPIT

Ky seksion mund te kombinohet me seksionet 1 deri 5

- a.Simulimi i deshtimit te motorrit gjate ngritjes (ne nje lartesi te sigurte ne rastin kur kryhet ne nje FFS) ;
- b. Afrimi asimetrik dhe Rrethrotullimi;
- c Afrimi asimetrik dhe ulja e plote;
- d. Fikja e motorrit dhe rindezja;
- e. Perpuethshmeria ne Lidhjen me ATC, procedurat R/T, mjeshteria ajrore;
- f.Sic percaktohet nga FE-cdo njesi perkatese e testit te aftesise per kategorizimin e tipit ose klasit te , aplikohet nese perfshihen:
 - (i) sistemet e aeroplanit duke perfshire trajtimin e autopilotit;
 - (ii) operimet e sistemit te presionizimit;
 - iii) perdorimi i sitemit te shkrirjes se akullit dhe anti akullit ;
- g)Pyetjet verbale.

C. PERMBAJTJA E TESTIT TE AFTESISE PER LESHIMIN E CPL- HELIKOPTERET

1. Helikopteret e perdorur per testin e aftesise duhet te permbushin kerkesat per helikopteret e trajnimit.
2. Zona dhe rruga ku do te fluturohet duhet te zgjidhet nga FE dhe e gjithë puna ne nivel pezull dhe nivel te ulet duhet te jene ne nje aerodrom te aprovuar. Rruget e zgjedhura per seksionin 3 mund te mbarojne ne aerodromin e nisjes ose ne nje aerodrom tjeter dhe destinacioni do te behet ne nje aerodrom te kontrolluar. Testi i aftesise mund te zhvillohet ne 2 fluturime. Zgjatja e fluturimit do te jete te pakten 90 minuta.
3. Aplikanti duhet te demostroje aftesine per te:
 - (a) operuar helikopterin brenda limiteve te tij;
 - (b) kryer te gjitha manovrat me butesi dhe siguri;

(c) ushtruar gjykim te mire dhe mjeshteri ajrore;

(d) aplikuar njohurine aeronautike; dhe

(e) mbajtur kontrollin e helikopterit ne te gjithë kohen ne nje menyre te tille qe rezultati i suksesshem i nje procedure ose manovre te mos vihet asnjehere ne dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TE FLUTURIMIT

4.Kufizimet e meposhtme do te aplikohen, korrektohen per te lejuar ne kushte turbulence cilesite e trajtimit dhe performances te aeroplaneveve te perdorur.

Lartesia

Fluturimi normal ± 100 kembe

Me simulim te emergjences se shkalles se larte ± 150 kembe

Gjurmim me ndihmen e radios $\pm 10^\circ$

Drejtimi

Fluturim normal $\pm 10^\circ$

Me simulim te emergjences se shkalles se larte $\pm 15^\circ$

Shpejtesia

Ngritja dhe afrimi per shume motorre ± 5 nyje

Te gjitha regjimet e tjera te fluturimit ± 10 nyje

Drejtimit ne toke

T.O pezull I.G.E ± 3 kembe

Ulja pa levizje zbrapsese dhe anuese

PERMBAJTJA E TESTIT

5.Njesite ne seksioin 4 mund te kryhen ne nje FNPT II ose ne nje FFS. Perdorimi i checklistave te aeroplaneve, mjeshteria e fluturimit, kontrolli i aeroplaneve nga referenca vizuale te jashtme, procedurat kunder akullit/shkrirjes, dhe parimet e menaxhimit te rrezikut dhe gabimeve te aplikuara ne te gjithë seksionet.

SEKSIONI 1

KONTROLLET PARA/PAS FLUTURIMIT DHE PROCEDURAT

a. Njohuria per helikopteret, (p.sh libri teknik, percaktimi i mases dhe balances, performanca), planifikimi i fluturimit, NOTAMS, moti.

- b. Inspektimi/veprimet para fluturimit, instalimi i pjeseve dhe qellimi.
- c. Inspektimi ne kabinen e pilotit procedura e fillimit.
- d. Kontrolli i pajisjeve te komunikimit dhe lundrimit, selektimi dhe konfigurimi i frekuences.
- e. Procedura para ngritjes, procedura R/T, perputhshmeria ne lidhjen me ATC.
- f. Parkimi, fikja dhe procedura e pas fluturimit.

SEKSIONI 2

MANOVRAT NE QENDRIMIN PEZULL, MANOVRIMI I AVANCUAR DHE ZONAT E KUFIZUARA

- a. Ngritja dhe ulja (nisja dhe zbritja)
- b. Levizja ne parking, qendrimi pezull parkimi
- c. Qendrimi pezull me ere ballore/terthore/bishti
- d. Qendrim pezull ne kthesa, 360° djathtas e majtas
- e. Manovrat e qendrimit pezull perpara, anash e prapa
- f. Fikje simulative e motorrit nga qendrimi pezull
- g. Ndalim I menjehershem ne drejtimin e eres
- h. Ulje dhe ngritje ne terren te pjerret/teren te papergatitur
- i. Ngritje me maksimum te peshes ngritese (profile te ndryshme)
- j. Ngritje me ere dhe ere terthore (ne qofte se mund te praktikohet)
- k. Ngritje me maksimum te peshes ngritese (reale ose te simuluar)
- l. Afrime (profile te ndryshme)
- m. Ngritje dhe ulje me fuqi te kufizuar
- n. Veterrotullim (FE duhet te zgjedhe 2 artikuj nga niveli I ulet, bazik I shpejtesise dhe kthesave 360°.
- O. Ulje me veterrotullim
- p. Praktike e uljes se sforcuar me rikuperim te energjise.
- q. Kontrolle te Energjise, teknikat e njohjes se terrenit ,afrimit dhe nisjes.

SEKSIONI 3

PROCEDURAT E LUNDRIMIT NE-RRUGË

- a. Lundrimi dhe orjentimi ne lartesi te ndryshme, lezimi I hartes
- b. Kontrolli I Lartesisë, shpejtesisë, drejtimit, mbikeqyrja e hapsires ajrore dhe regjistrimi I altrimetit
- c. Monitorimi I progresit te fluturimit, libri I fluturimit, perdorimi I karburantit, kohezgjatja, ETA, vleresimi I gabimit ne korridorin e fluturimit dhe rivendosja e korridorit te sakte te fluturimit, monitorimi I instrumentave
- d. Vezhgimi I kushteve te motit, planifikimi I devijimit
- e. Monitorimi, pozicionimi (NDB dhe/ose VOR, identifikimi I sherbimeve
- f. Lidhja me ATC dhe vezhgimi I rregullave etj.

SEKSIONI 4

PROCEDURAT E FLUTURIMIT DHE MANOVRAT DUKE IU REFERUAR VETEM INSTRUMENTEVE

- a.Fluturimi horizontal, kontrolli I drejtimit, lartesisë dhe shpejtesisë
- b.Kthesat e shkalles 1 ne drejtime te specifikuara, 180° deri 360° majtas dhe djathtas
- c.Ngjitja dhe zbritja, perfshire kthesat te shkalles 1 ne drejtime te caktuara
- e. Kthesa me 30° kthim te rrafshit te planerimit deri ne 90° majtas dhe djathtas

SEKSIONI 5

PROCEDURAT ANORMALE DHE EMERGJENTE (TE SIMULUARA SIPAS RASTIT)

Verejtje 1 : Aty ku testi eshte zhvilluar ne nje helikopter me shume motorre, do te futet ne test nje ushtrim simulues me motorr te fikur, perfshire ketu nje afrim dhe ulje me nje motorr.

Verejtje 2 : FE do te zgjedhe 4 tema nga sa me poshte:

- a. Mosfunksionimi i motorrit, perfshire, prishjen e rregullatorit te shpejtesisë, te ngrirjes se motorrit/karburatorit: sistemi I vajit, sipas rastit.
- b. Mosfunksionimi I sistemit te karburantit
- c. Mosfunksionimi I sistemit elektrik
- d. Mosfunksionimi I sistemit hidraulik, perfshire afrimin dhe uljen pa hidraulike, sipas rastit
- e. Mosfunksionimi i sistemit te rotorit kryesor dhe / ose anti-touque (FFS apo vetëm shtjellim)

f. Paisjet e zjarrit, perfshire kontrollin dhe fikjen e zjarrit, sipas rastit

g. Procedura te tjera anormale dhe emergjente sic pershkruhen ne manualin e caktuar te fluturimit, duke perfshire per helikopteret me shume motorre:

Fikje te simuluar te motorrit ne ngritje

Ngritje e refuzuar ne, ose perpara TDP apo ulje e sforcuar e sigurt ne ose perpara DPATO, menjehere pas TDP apo DPATO

Ulje me simulim te motorreve te fikur

Ulje apo rrethrotullime qe pasojne nje situatë te fikjes se motorrit perpara LDP ose DPBL,

qe pasojne situatat e fikjes se motorrit pas LDP ose DPBL, ose ulje te sforcuar te sigurte pas DPBL

D. PERMBAJTJA E TESTIT TE AFTESISE PER LESHIMIN E CPL- AIRSHIPE

1. Airship-et e perdorur per testin e aftesise do te permbushin kerkesat per trajnimin ne airshipe

2. Zona dhe rruga ku do te fluturohet duhet te zgjidhet nga rruget e percaktuara per seksionin 3 te cilat mund te mbarojne ne aerodromin e nisjes ose ne nje aerodrom tjetër dhe destinacioni do te jete nje aerodrom i kontrolluar. Testi i aftesise mund te zhvillohet ne 2 fluturime. Zgjatja e fluturimit do te jete se paku 60 minuta.

3. Aplikanti duhet te demostroje aftesine per te:

(a) operuar airshipin brenda limiteve te tij ;

(b) kryer te gjitha manovrat me butesi dhe siguri;

(c) ushtruar gjykim te mire dhe mjeshteri ajrore;

(d) aplikuar njohurite aeronautike; dhe

(e) mbajtur kontrollin e helikopterit ne te gjithë kohen ne nje menyre te tille qe rezultati i suksesshem i nje procedure ose manovre te mos vihet asnjehere ne dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TE FLUTURIMIT

4. Kufizimet e meposhtme duhet te aplikohen, korrektohen per te lejuar ne kushte turbulence, cilesite e manovrimeve dhe performances se aeroplaneve te perdorur.

Lartesia

Fluturimi normal ± 100 kembe

Me simulim te deshtimit te motorrit ± 150 kembe

Gjurmim me ndihmen e radios $\pm 10^\circ$

Drejtimi

Fluturim normal $\pm 10^\circ$

Me simulim te emergjences se shkalles se larte $\pm 15^\circ$

PERMBAJTJA E TESTIT

5.Njesite ne seksioin 5 dhe 6 mund te kryhen ne nje FNPT airshipi. Perdorimi i checklistave te aeroplaneve, mjeshteria e fluturimit, kontrolli i aeroplaneve nga referenca vizuale e jashtme, procedurat kunder akullit/shkrirjes se akullit, dhe parimet menaxhimit te rrezikut dhe gabimeve aplikohen ne te gjithe seksionet.

- a. Dokumentacioni i planifikimit te fluturimit, percaktimi i mases dhe balances, njofimi per motin, NOTAMS
- b. Inspektimet e Airshipit dhe sherbimet
- c. procedura e leshimit, manovrimi ne toke dhe ngritja
- d. Performanca, vleresimet dhe pershtatjet
- e. Aerodromet dhe operimet e Trafikut
- f. procedura e nisjes, regjistrimi i altimetrit, shmangja e perplasjes(vezhgim).
- g. perpuethshmeria ne lidhjen me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 2

PUNE AJRORE E PERGJITHESHME

- a. Kontrolli i airshipit nga referenca vizuale te jashtme, perfshire pozicionin horizontal, ngjitjen, zbritjen, monitorimin
- b. Fluturimi ne lartesi te presionizuara
- c. kthesat
- d. Zbritjet dhe ngjitjet e mprehta, kontrolli i drejtimit,
- e. Fluturim vetem me referenca instrumentale, perfshire
 - (i) Fluturimin horizontal, kontrolli i drejtimit, lartesisë, shpejtesisë se ajrit
 - (ii) Kthesat e ngjitjes dhe zbritjes
 - (iii) Rikuperimi nga pozicione te pazakonta.

(iv) Panele instrumentesh te kufizuara

f. Perpuethshmeria me lidhjen me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 3

PROCEDURAT E LUNDRIMIT NE RRUGE

a. Kontrolli i airship me referenca vizuale te jashtmeby external visual fligh, Marrja ne konsiderate e rruges/kohezgjatjes

b.Orientimi, lezimi I hartes

c. Lartesia, shpejtesia, drejtimi, kontrolli, vezhgimi

d. Regjistrimi I Altimetrit, perpuethshmeria ne lidhjen me ATC, procedurat R/T

e. Monitorimi i progresit te fluturimit, libri I fluturimit, perdorimi I karburantit, vleresimi I gabimeve te korridorit te fluturimit dhe rivendosja e korridorrit korrekt te fluturimit

f. Vezhgimi I kushteve te motit, vleresimi I rrymave, planifikimi I devijimit

g.Monitorimi, pozicionimi (NBD ose VOR), identifikimi I paisjeve (fluturim instrumental), zbatimi I planit te devijimit ne aerodromin alternativ (fluturim vizual)

SEKSIONI 4

PROCEDURAT E AFRIMIT DHE ULJES

a. procedurat e mberritjes, regjistrimi i altimetrit, kontrollet, vezhgimi

b. Perpuethshmeria ne lidhjen me ATC, procedurat R/T

c.Veprimet rrotullues nga lartesi te uleta

d.Ulje normale

e. Ulje me terren te shkurter

f. Afrime dhe ulje me fuqi boshe (vetem nje motorresh)

g. Ulje pa perdorim te Flatrave

h. Veprimet pas fluturimit

SEKSIONI 5

PROCEDURAT ANORMALE DHE EMERGJENTE

Verejtje ky seksion mund te kombinohet me seksionin 1 deri 4

a.Fikje e simuluar e motorrit pas ngritjes(ne lartesi te sigurt) procedura evakuimit nga zjarri

b.Mosfunksionimi I paisjeve

- c. Ulje e detyruar (e simuluar)
- d. Perpuethshmeria ne lidhjen me ATC, procedurat R/T
- e. Pyetje verbale

SEKSIONI 6

TEMAT RELEVANTE TE KLASËS OSE TIPIT

- a. Fikje e simuluar e motorrit gjate ngritjes (ne lartesi te sigurt pervec rastit kur zhvillohet ne FFS)
- b. Afrimi dhe rrethrotullimi ne motorr te fikur
- c. Afrimi dhe ulje me ndalim te plote ne motorr te fikur
- d. Mosfunksionim ne membranen e sistemit te presionit
- e. Perpuethshmeria ne lidhjen me ATC, procedurat R/T, mjeshteria e pilotimit
- f. Sipas percaktimit nga FE- do te perfshihet cdo teme lidhur me testin e aftesise per kategorizimin e tipit apo klases sipas
 - (i) Sistemi i Airshipit
 - (ii) Operimi i membranës së sistemit të presionit
- g. Pyetje verbale

Shtojca 5

Kursi i trajnimit të integruar MPL

TE PERGJITHSHME

1. Qellimi i kursit të integruar MPL është të trajnoje pilotet në nivelin e aftësive të nevojshme për të aftësuar ata që të operojnë si bashkë -pilot të aeroplanëve të transportit ajror me fuqi turbine me shumë motorre dhe shumë pilote në kushte VFR dhe IFR për të fituar një MPL.
2. Aprovimi për një kurs trajnimi MPL do të jepet vetëm për një ATO që është pjesë e një operatori të transportit ajror tregetar të certifikuar në përputhje me Pjesën-ORO, ose që ka një marrëveshje të vecante me një operator të tillë. Licenca do të kufizohet për këtë operator specifik deri në kryerjen e kursit konvertues të operatorit ajror.
3. Një aplikant që dëshiron të ndermarre një kurs të integruar MPL duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshen trajnimi të një ATO. Trajnimi duhet të jetë bazuar në kompetencë dhe i zhvilluar tek një ambient operacional me multi- ekuipazh.
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 visual;
 - (c) trajnimin ne MCC per operimin e aeroplaneve me shume pilote;
 - (d) trajnimin e kategorizimit te tipit.
6. Nje aplikant qe deshton ose eshte i paafte te kryeje kursin e plote MPL mund te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftesise me privilegje me te ulta dhe nje IR, nese permbushen kerkesat e aplikueshme.

NJOHURITE TEORIKE

7. Nje kurs i aprovuar i njohurive teorike MPL duhet te perfshije te pakten 750 ore te instruksioneve per nivelin e njohurive ATPL(A), po ashtu edhe oret e kerkuara per intruksionet e njohurive teorike per kategorizimin e tipit perkates ne perputhje me Nenpjesen H.

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

8. Trajnimi fluturues do te perfshije nje total prej te pakten 240 ore, te perbera si ore PF (pilot fluturues) dhe PNF (pilot jo fluturues) ne fluturim real dhe simulues, dhe mbulon kater fazat e meposhtme te trajnimit :

(a) Faza 1- Aftesite themelore fluturuese

Trajnimi bazik ne nje aeroplan me nje pilot

(b) Faza 2- Bazike

Njohja me operimet me shume-ekui pazh dhe fluturimin instrumental

(c) Faza 3-E ndermjetme

Aplikimi i operimeve me shume-ekui pazh per aeroplanet me shume motorr me turbine te certifikuar si aeroplan me performance te larte ne perputhje me Pjesen- 21

(d) Faza 4- E Avancuar

Trajnimi i kategorizimit te tipit ne nje ambjent qe lidhet me linjat ajrore

Eksperienca e fluturimit ne fluturimet reale duhet te perfshije te gjitha kerkesat e eksperiences se Nenpjeses H, trajnimin rikuperues, fluturimin naten, fluturimin vetem me reference te intrumenteve dhe eksperiencen e kerkuar per te arritur mjeshterine e duhur.

Kerkesat MCC duhet te perfshihen ne fazat perkatese te mesipërme.Trajnimi ne fluturimin asimetrik do te jepet ose ne nje aeroplan ose ne nje FFS.

9. Secila faze e trajnimit ne planin mesimor te instruksioneve te fluturimit do te perbehet nga instruksione te njohurive mbeshtetese si dhe ne segmentet praktike te trajnimit.

10. Kursi i trajnimit duhet te perfshije nje proces te vazhdueshem te vleresimit te planit mesimor te trajnimit dhe nje vleresim te vazhdueshem te nxenesve gjate ndjekjes se planit mesimor. Vleresimi duhet te siguroje qe:

(a) kompetencat dhe vlerësimi perkates te jenë të lidhura me detyren e një bashkë-piloti ne një aeroplan me multi-pilot; 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 siguruar kompetencën. Këto ngritje dhe ulje duhet 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 performance në të gjitha 9 njësité 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 bashkë-pilot në një aeroplan me fuqi turbine me multi-pilot, nën kushtet vizuale dhe me instrumente. Vlerësimi duhet të konfirmojë se kontrolli i aeroplanit apo situates 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 te aeroplanit te aplikueshem, në përputhje me kriteret e performancës MPL.

NJËSITË E KOMPETENCAVE

13.Aplikuesi duhet të demonstrojë kompetence në 9 njësi të kompetencave në vijim:

(1) te zbatoje parimet njerëzore te performancës, duke përfshirë edhe parimet e menaxhimit te kërcënimit dhe gabimit;

(2) të kryejë operimet tokësore te 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 te aeroplanit pas zbritjes dhe post-fluturimit.

FLUTURIMI I SIMULUAR

14. Kërkesat minimale për FSTD:

(a) Faza 1 – aftësi thelbësore fluturuese

Trajnimi-E dhe planifikimi i pjeses se detyrave te miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që kanë karakteristikat e mëposhtme:

- Të përfshijë pajisje përtej atyre që lidhen zakonisht me kompjutera, të tilla si kopje funksionale të një marshi kuadrant, kontrollues me timon anesor, ose një tastiere FMS, dhe
- Të përfshijë aktivitetin psikomotorik me zbatimin e duhur të forces dhe minutazhin e përgjigjeve reaguese.

(b) Faza 2 - Bazike

Një FNPT II MCC që përfaqëson një aeroplan të përgjithshëm me shumë motorre me fuqi turbine.

(c) Faza 3 –E ndermjetme

Një FSTD që përfaqëson një aeroplan me shumë motorre me fuqi turbine, që kërkohet të operohet me një bashkë-pilot dhe i kualifikuar për një standard ekuivalent të nivelit B, duke përfshirë gjithashtu:

- Një sistemit vizual të dites / muzgut / nates me një fushe pamje vizuale minimale të vazhdueshme në të dyja anët e kabines së pilotit që i ofron çdo piloti fushe pamje 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 modular të trajnimit të fluturimit IR(A) është të trajnojë pilotet në nivelin e aftësive të nevojshme, për të operuar në aeroplan në IFR dhe në IMC. Kursi përbëhet nga dy module, të cilat mund të meren veçmas ose të kombinuara:

(a) Moduli themelor 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 themelor 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 nje motor të vetem ose 45 orë ne multi-motorr kohë instrumentale e instruksionit si dhe kursin teorik te njohurive për IR (A).

2. Një aplikant për një kurs modular IR (A) duhet të jetë mbajtës i një PPL (A) ose nje CPL (A). Një aplikant për Modulin e Fluturimit Procedural Instrumental, i cili nuk ka një CPL (A), duhet të jetë mbajtës i një certifikate te përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Bazë Instrumental.

ATO duhet të sigurojë që aplikanti per kursin për një multi-motorr IR (A) i cili nuk ka mbajtur një klasë multi-motorr aeroplan apo kategorizim e tipit te kete marrë trajnimin multi-motorr te specifikuar në Nenpjesen H para fillimit të kursit te trajnimit për fluturim IR (A)

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë Modulin procedural te fluturimit instrumental ne një kurs modular IR (A) do t'i kërkohet qe të përfundoje të gjitha fazat mësimore në një kurs të vazhdueshëm te miratuar të trajnimit. Para fillimit të Modulit procedural te fluturimit Instrumental, ATO duhet të sigurojë kompetencat e aplikantit në aftësitë themelore te fluturimit instrumental.Trajnimi rifreskues, duhet të jepet ashtu siç kërkohet.

4. Kursi i mëimit teorik duhet të përfundojë brenda 18 muajve Moduli i.Fluturimit procedural Instrumental dhe testi i aftësisë duhet të perfundoje brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit në provimet teorike.

5.Kursi duhet të përfshijë:

- (a) instruksionin per njohuri teorike te nivelit te njohurive IR;
- (b) instruksionin e fluturimit instrumental.

NJOHURITE TEORIKE

6. Një Kurs i miratuar modular IR (A) duhet të përfshijë të paktën 150 orë instruksione të njohurive teorike.

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

7.Një kurs per nje motor të vetem IR (A) duhet të ketë të paktën 50 orë kohë instrumentale sipas udhëzimeve të cilat deri në 20 orë mund të jenë kohë instrumentale ne toke në një FNPT, ose deri në 35 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orë kohë instrumentale ne toke te FNPT II ose një FFS, mund të kryhet në një FNPTI.

8. Nje kurs per multi-motorr IR (A) do të përfshijë të paktën 55 orë kohë instrumentale nën udhëzimin, nga të cilat deri ne 25 orë mund të jenë kohë instrumentale ne toke në një FNPT I, ose deri në 40 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orë kohë instrumentale ne toke te FNPT II ose një FFS, mund të kryhet në një FNPT I.Instruksionet e mbetura te fluturimit instrumental duhet të përfshijnë të paktën 15 orë në aeroplanë multi-motorr.

9.Mbajtësi i një IR (A) per nje motorr te vetem i cili gjithashtu mban një kategorizim klase apo te tipit per multi-motorr që dëshiron të marrë një IR (A) per multi-motor për herë të parë duhet të përfundoje një

kurs në një ATO përbërë nga të paktën 5 orë instruksione fluturimi instrumental në aeroplanë me multi-motorr, nga të cilat 3 orë mund të jetë në një FFS ose FNPT II.

10.1.Mbajtësi i PPL (A) ose një Certificate te përfundimit të kursit për Modulin Bazë te

fluturimit Instrumental mund të ketë sasinë totale të trajnimit të kërkuar nga paragrafët 7 ose 8 te mësipërm, te reduktuar me 10 orë.

10.2.Mbajtësi i një IR (H) mund të ketë sasinë e përgjithshme të trajnimit të kërkuara nga paragrafët 7 ose 8 te mësipërm, reduktuar me 10 orë.

10.3.Totali i instruksioneve te fluturimit instrumental në aeroplan duhet të perputhet me paragrafin 7 ose 8, sipas rastit.

11.Ushtrimet e Fluturimit deri në testin e aftësisë IR (A) duhet të përbëhen nga:

- Moduli themelor i fluturimi Instrumental ; Procedurat dhe manovrat për fluturimin instrumental baze qe mbulon të paktën:

Fluturimin instrumental baze pa reference vizuale të jashtme;

- Fluturimin horizontal;
 - Ngjitjen;
 - Zbritjen;
 - Kthesen 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 para-fluturimit për fluturimet IFR, duke përfshirë përdorim të manualit te fluturimit dhe dokumenteve të përshtatshme te shërbimeve te trafikut në përgatitjen e një plani te fluturimit IFR

(ii) Procedurat dhe manovrat për operimin nën IFR, ne kushte normale, jonormale dhe te emergjencës mbulojnë të paktën:

- Kalimin nga fluturimi vizual në instrumental gjate ngritjes;

- Nisjen dhe mbërritjen standarde instrumentale;
- Procedurat IFR ne rrugë;
- Procedurat e mbajtjes;
- Afrimet instrumentale në minimumin e specifikuar;
- Procedurat e afrimeve te 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 multi-motorre në ushtrimet e mësipërme, duke përfshirë funksionimin e aeroplanit vetëm duke iu referuar instrumenteve me një motor jo funksionues te simuluar dhe motor te fikur dhe rindezja (ushtrimi i fundit që do të kryhen në një lartësi të sigurt pervec rastit nëse kryhet në një FFS ose FNPT II)

Aa. IR(A) – Kurs trajnimi fluturimi i Bazuar ne modularin Kompetence

TE PERGJITHSHME

1. Qellimi i kursit te trajnimit per fluturim i bazuar ne modularin Kompetence eshte te trajneroje mbajtesit e PPL ose CPL per kualifikim me instrumenta, duke marre ne fillim eksperiencen e mepareshme te instruktimit te fluturimit me instrumenta. Kjo eshte krijuar, qe te japi nivelin e aftesive te duhura per te operuar me avionet ne kushtet IFR dhe ne IMC. Kursi duhet te konsistoje ne kombinimin e instruktimit te fluturimit me instrumenta qe eshte dhena nga IR(A) ose nga FI(A) duke mbajtur privilegjet per te dhene trajnim per IR dhe instruktimit te fluturimit brenda nje ATO.

2. Nje aplikant, per kete modular baze kompetence IR(A), duhet te jete mbajtes i nje PPL(A) ose CPL(A).

3. Kursi i instruktimit teorik duhet te perfundoje brenda 18 muajve. Instruktimi i fluturimit me instrumenta dhe testi praktik duhet te perfundoje brenda periudhes se vlefshmerise se kalimit te provimit te njohurive teorike.

4. Kursi duhet te permbledhi:

- (a) instruktim te njohurive teorike te barabarte me nivelin e teorive te IR(A);
- (b) instruktim te fluturimit me instrumenta.

NJOHURITE TEORIKE

5. Nje kurs i aprovuar me baze kompetence modular IR(A) duhet te permbledhi te pakten 80 ore instruktim te njohurive teorike. Kursi i njohurive teorike mund te permbaje trajnim te bazuar ne kompjuter dhe elemente elektronike te mesimit. Nje sasi minimale te mesimit ne klase si kerkese nga ORA.ATO.305 duhet te aprvohet.

TRAJNIM FLUTURIMI

6. Metoda e harritjes se nje IR(A) ne baze te ketij kursi modular eshte i bazuar ne kompetence. Megjithate, kerkesat minimale te meposhteme duhet te plotesohen nga aplikanti. Trajnim shtese mund te kerkohet per te harritur kompetencat e kerkuara.

(a) Kursi modular kompetence baze i IR(A) per (avion me) nje motorr , duhet te perfshije 40 ore me instrumenta sipas instruksionit, nga e cila deri ne 10 ore mund te jene kohe pergatitje ne toke me instrumenta ne nje FNPT I , ose deri ne 25 ore ne nje FFS ose FNPT II. Nje maksimum prej 10 oresh te FNPT II ose FFS me kohe ne toke me instrumenta, duhet te behet ne nje FNPT I.

(i) Kur aplikanti ka:

(A) kompletuar instruktimin e fluturimit me instrument ate dhene nga nje IR(A) ose nje FI(A) qe ka privilegjet per te dhene trajnim per IR; ose

(B) kohet e fluturimit te meparshme sipas IFR si PIC ne avione sipas kualifikimit, privilegjeve te dhena, te fluturoje sipas IFR dhe ne IMC

keto ore, deri ne maksimalen e 30 oreshit, mund te kreditohen drejt 40 oreshit te mesiperm.

(ii) Kur aplikanti ka kohe te meparshme fluturimi me instrumenta , ndryshe nga instruktimi i specifikuar nga pika (a)(i), kjo kohe , deri ne 15 ore, mund te llogariten drejt 40 oreve te kerkuara.

(iii) Ne çdo rast praktika fluturuese duhet te perfshije te pakten 10 ore fluturim me instrumenta sipas instruktimit ne nje avion tek nje ATO.

(iv) Shuma totale e instruktimit te dyfishte me instrumenta , nuk duhet te jete me pak se 25 ore, nga te cilat 15 ore duhet te kryhen ne avion shume motorresh.

(c) Per te percaktuar shumen e oreve te kredituara dhe per te vendosur per nevojat e trajnimit , aplikanti duhet te kryej nje vleresim para hyrjes tek nje ATO.

(d) Perfundimi i instruktimit te fluturimit me instrumenta e dhene nga nje IRI(A) ose FI(A) ne perputhje me piken (a)(i) ose (b)(i) duhet te dokumentohet ne nje regjister specifik trajnimi te nenshkruar nga instruktori.

7. Instruksioni i fluturimit per modularin IR(A) te kompetences baze duhet te perfshije:

(a) procedurat dhe manovrat per fluturimet baze me instrumenta mbulojne te pakten:

(i) fluturim baze me instrumenta pa ndihmen e shikimit jashte;

(ii) fluturim horizontal;

(iii) marrje lartesis;

(iv) humbje lartesis;

(v) kthesat ne fluturim horizontal, marrje dhe humbje lartesis;

- (vi) fluturim ne rreth me instrumenta;
 - (vii) kthesa me anim te thelle;
 - (viii) radionavigim;
 - (ix) rivendosja e gjendjes normale nga veprime te pakontrolluara;
 - (x) panel instrumentash te kufizuar; dhe
 - (xi) njohja dhe rikontrolli nga renia fillestare, ose plotesisht ne tyre vertikale;
- (b) procedurat para fluturimit per fluturimet me IFR, duke perfshire perdorimin e manualin e fluturimit dhe dokumentat e duhura te sherbimit te trafikut ajror, per pergatitjen e nje plani fluturimi IFR ;
- (c) procedurat dhe manovrat per operime IFR per kushtet normale , jo normale dhe kondita emergjente , te mbulojne te pakten:
- (i) tranzicionin nga shikimi vizual ne fluturim me instrumenta ne ngritje;
 - (ii) procedurat standarte me instrumenta ne largim (nga aerodromi) dhe ne mbritje (ne aerodrom);
 - (iii) procedurat IFR ne rrugkalim;
 - (iv) procedurat e pritjes;
 - (v) afrimi me instrumenta (per ne ulje) dhe minimumet e specifikuara;
 - (vi) procedurat e rirregullimit te afrimit (per ne ulje); dhe
 - (vii) uljet nga afrim me instrumenta, perfshire rrotullimet;
- (d) manovrat ne fluturim , dhe vecanerisht karakteristikat e fluturimit;
- (e) n.q.s kerkohet , ushtrimet e mesiperme te operimeve me avione shumemotorresh, duke perfshire;
- (i) fluturimin (operimin) e avionit vetem duke iu referuar instrumentave me nje motorr te fikur;
 - (ii) fikjen dhe rilesimin e motorrit(te kryhet ne lartesi te sigurte, ne te kundert te kryhet ne nje FFS ose FNPT II).

8. Aplikantet per moduln e kompetencave baze te IR(A), qe kane nje Part-FCL PPL ose CPL dhe nje IR(A) te vlefshme e leshuar ne perputhje me kerkesat e Aneksit I te Konventes se Chicago-s per nje vend te trete, mund te kreditohet e plote perkundrejt kursit te trajnimit te permendur ne paragrafin 4. Me qellim qe te leshohet IR(A), aplikanti duhet te:

- (a) te kete kryer ne menyre te sukseshme testin praktik per IR(A) ne perputhje me Shtesen 7;

(b) gjate testimit te aftesive , ai/ajo duhet te demonstroje tek ekzaminuesi se ka harritur nje nivel te pranueshem te njohjes teorike te ligjeve te ajrit, meteorologji, planifikim te fluturimit dhe performanca(IR); dhe

(c) te kete te pakten nje eksperience minimale prej 50 ore fluturimi sipas IFR si PIC ne aviona.

VLERESIMI PARA HYRJES

9. Permbajtja dhe kohezgjatja e vleresimit para hyrjes duhet te percaktohet nga ATO, bazuar ne eksperiencen me instrumenta te aplikantit.

SHUME-MOTORRESH (AVION)

10. Mbjatesi i IR(A) me nje motorr, qe gjithashtu mban klasin e shume motorreshit ose tip kualifikimi dhe deshiron te marri nje IR(A) shume motorreshe per here te pare, duhet te kryeje nje kurs tek nje ATO ku perfshihen te pakten 5 ore me instrumenta sipas instruksionit te avionit shumemotorresh, prej te cilave 3 ore mund te jene ne nje FFS ose FNPT II dhe duhet te kaloje testin praktik.

B. IR (H) – KURSI I TRAJNIMIT MODULAR

1. Qëllimi i kursit te trajnimit modular te fluturimit IR(H) është të trajnojë pilotët në nivelin e njohurive të nevojshme për të operuar ne 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 nje ATPL (H). Para se të filloje fazën e instruksioneve ne avion ne kursin e IR(H), aplikanti duhet të jetë mbajtësi i kategorizimin te tipit te helikopterit të përdorur për testin e aftësisë IR(H), ose te kenë përfunduar trajnimin e miratuar te kategorizimin te tipit për kete te fundit. Aplikuesi duhet të mbajë një çertifikatë të përfundimit të kënaqshëm të MCC nëse testi i aftësisë do të kryhet në kushte me multi-pilote.

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular IR (H) duhet t'i kërkohet të përfundoje 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 te njohurive ne nivel te njohurive IR,
- (b) instruksionin e fluturimit instrumenal.

NJOHURI TEORIKE

6.Një kurs modular i miratuar IR (H) duhet të përfshijë të paktën 150 orë të mësimi.

TRAJNIMI FLUTURUES

7. Kursi per një motor te vetem-IR (H) duhet të përfshijë të paktën 50 orë kohë instrumentale nën instruktim, nga të cilat:

(a) deri në 20 orë mund të jene kohe instrumentale e tokes në një FNPT I (H) ose (A). Këto 20 orë kohë te instruksionit në FNPT I (H) ose (A) mund të zëvendësohen nga 20 orë kohë për instruksion IR (H) në një aeroplan te miratuar për këtë kurs; ose

(b) deri në 35 orë mund të jene kohë instrumentale e tokes 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 te certifikuar IFR.

8. Nje kurs per multi-motorr IR (H) duhet të përfshijë të paktën 55 orë kohë instrumentale nën instruksion, nga e cila :

(a) deri në 20 orë mund të jene kohe instrumentale ne toke në një FNPT I (H) ose (A). Këto 20 orë kohë instruksioni në FNPT I (H) ose (A) mund të zëvendësohen nga 20 orë kohë instruksioni IR (H) në një aeroplan, miratuar për këtë kurs; ose

(b) deri në 40 orë mund të jenë kohe instrumentale ne toke 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 IFR te certifikuar me multi-motorr.

9.1. Mbajtësit e një ATPL (H) duhet të kenë disa orë te instruksioneve të njohurive teorike të reduktuara me 50 orë.

9.2. Mbajtësit e nje IR (A) mund të kenë sasinë e trajnimeve te kërkuara, te reduktuara ne 10 ore.

9.3 Mbajtësi i PPL(H) me nje helikopter, i kualifikuar per naten, ose CPL(H) mund te kete sasine totale te kohes me instrumenta te kerkuar sipas instruksionit te reduktuar ne 5 ore.

10. Ushtrimet fluturuese deri në testin e aftësisë (H) IR duhet të përfshijnë:

(a) Procedurat e para-fluturimit per fluturimet IFR, duke përfshirë edhe përdorimin e manualit te fluturimit dhe dokumentet e përshtatshme te sherbimeve te trafikut ajror ne pergatitjen e nje plani te fluturimit IFR;

(b) Procedurat dhe manovrat për operime IFR, në kushte normale, jonormale si dhe te emergjencës mbulojnë të paktën:

-tranzicionin nga fluturimi vizual në fluturimin me instrumenta ne ngritje;

- nisjen dhe mberritjen standarde instrumentale;

-procedurat IFR te rruges;

-procedurat e mbajtjes;

-afrimin instrumental;

-procedurat e afrimit te humbur;

-Uljet nga afrimi instrumental, perfshi rrethrotullimin.

(c) Manovrat ne fluturim dhe karakteristikat e futurimit te vecante.

(d) Nese kerkohen operimet e helikopterit me shume motorre ne ushtrimet e mesiperme, perfshi operimet e helikopterit vetem me reference te intrumentave me nje motor te simuluar jo-operativ dhe motor te fikur dhe rindezje (ushtrimi i mevonshem te kryhet ne nje FFS ose FNPT II, ose FTD 2/3)

C. IR(AS) - KURSI I TRAJNIMIT MODULAR TE FLUTURIMIT

TE PERGJITHSHME

1.Qellimi i kursit te trajnimit fluturues modular eshte te trajnoje pilotet ne nivelin e aftesive te nevojshme per te operuar ne airshipe nen kushte IFR dhe ne IMC. Kursi konsiston ne dy module, qe mund te merren te vecanta ose te kombinuara :

(a) Moduli fluturues instrumental bazik

Kjo perfshin 10 ore te instruksioneve ne kohen instrumentale prej te cilave deri ne 5 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke ne BITD, FNPT I, ose II ose ne nje FFS. Me kryerjen e Modulit te Fluturimit Instrumental Bazik, kandidatit do ti leshohet nje Certificate e Kryerjes se Kursit.

(b) Moduli I Fluturimit Instrumental Procedural

Kjo perfshin kujtesen per temat e trajnimit per IR(As), 25 ore instruksioni ne kohen instrumentale, dhe kursin e njohurive teorike per IR(As)

2. Nje aplikant per nje kurs modular IR(As) duhet te mbaje nje PPL(As) duke perfshire privilegjet per te fluturuar naten ose nje CPL(As). Nje aplikant per Modulin e Fluturimit Instrumental Procedural, I cili nuk mban nje CPL(As) duhet te mbaje nje Certificate te Kryerjes se Kursit per Modulin Fluturues Instrumental Bazik.

3. Nje aplikant qe deshiron te ndermarre Modulin e Fluturimit Instrumental Procedural te nje kursi modular IR(As) do ti kerkohet te kryeje te gjitha fazat instrukionale ne nje kurs te aprovuar te vazhdueshem trajnimi. Para hyrjes ne Modulin e Fluturimit Instrumental Procedural, ATO do te siguroje kompetencen e aplikantit ne mjeshterine e fluturimit instrumental. Trajnimi rifreskues do ti jepet sic kerkohet.

4.Kursi i instruksioneve teorike do te kryhet Brenda 18 muajve. Moduli I Fluturimit Instrumental Procedural dhe testi i aftesise duhet te kryhet brenda periudhes se vlefshmerise te kalimit ne provimin teorik

5.Kursi duhet te perfshije:

(a) instruksionet e njohurive teorike ne nivelin e njohurive IR

(b) instruksionet e fluturimit instrumental

NJOHURITE TEORIKE

6. Nje kurs modular i aprovuar IR(As) duhet te perfshije te pakten 150 ore te instruksioneve te njohurive teorike.

TRAJNIMI FLUTURUES

7. Nje kurs IR(As) duhet te perfshije te pakten 35 ore te kohes instrumentale ne instruksione prej te cilave deri ne 15 ore mund te jene kohe instrumentale ne toke ne nje FNPT I, ose deri ne 20 ore ne nje FFS ose FNPT II. Nje maksimum prej 5 oresh kohe instrumentale ne toke I FFS ose FNPTII mund te zhvillohet ne nje FNPT I.

8. Mbajtesi i CPL(As) ose i nje Certifikate te Kryerjes se Kursit per Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik mund te kete sasi totale te trajnimit te kerkuar ne paragrafin 7 qe mund te reduktohet ne 10 ore. Instruksionet e fluturimit instrumental ne airship-e duhet te permbushin kerkesat e paragrafit 7.

9. Nese aplikanti eshte mbajtes IR ne nje kategori tjetere te avionit sasia totale e instruksioneve fluturuese te kerkuara mund te reduktohet ne 10 ore ne airship-e

10. Testi i aftesise per ushtrimet e ajrit per IR(As) duhet te permbaje:

a) Modulin baze te fluturimit instrumental si dhe procedurat dhe manovrat per instrumentat baze te fluturimit qe mbulojne te pakten:

Instrumentat baze te fluturimit pa sinjale baze vizuale:

- fluturimet horizontale,

- ngjitjet,

- zbritjet,

- kthesat ne fluturimin ne nivel, ngjitje, zbritje

shembujt e instrumentit,

radionavigacionin,

rikuperimin nga pozicionet e pazakonta

panelin e kufizuar

b) Moduli i fluturimit instrumental procedural:

i. procedurat e para-fluturimit per fluturime IFR, perfshire perdorimin e manualit te fluturimit dhe dokumentet e duhura te sherbimeve te trafikut ajror gjate pergatitjes se nje plani fluturimi IFR:

ii. procedurat dhe manovrat per operimin IFR nen kushtet normale, jonormale dhe emergjente qe mbulojne te pakten:

- kalimin nga fluturim vizual ne ate me instrument ne ngritje

- nisjet dhe mberritjet instrumentale standarte

- procedurat ne-rruge IFR

- procedura te mbajtjes ne ajer

- afrimin instrumental ne minimumin e specifikuar

- procedurat e afrimit te munguar
 - uljen nepermjet afrimit i instrumental perfshire rrotullimin:
- iii.manovrat ne fluturim dhe karakteristikat e vecanta fluturuese:
- iv.operimin e aiship-it ne ushtrimet e lartpermendura, perfshire operimin e airship-it vetem me reference instrumentale me nje motorr te simuluar jofunksional dhe fikjen e motorrit dhe rindezjen (ushtrimi i fundit do te kryhet ne nje lartesi te sigurte vetem nese do te kryhet ne nje FFS ose FNTF II)

Shtojca 7

TEST I AFTESISE IR

- 1.Aplikanti per nje IR duhet te kete marre instruksione per te njejtin klas apo tip avioni qe do te perdoret ne test.
- 2.Aplikanti duhet te kaloje te gjitha seksionet perkatese te testit te aftesise. Nese ndonje pjese e seksionit deshton, seksioni deshton. Nese ka deshtim ne me shume se nje seksion aplikantit do t'i kerkohet qe te ndermarre perseri testin e plote. Aplikanti i cili deshton vetem ne nje seksion duhet te perserise ate seksion. Deshtimi ne ndonje seksion te ritestimit, perfshire dhe ato seksione qe jane kaluar ne tentativen e meparshme, shkakton qe aplikanti te ndermarre perseri testin.Te gjitha seksionet perkatese te testit te aftesise duhet te perfundojne brenda 6 muajsh. Deshtimi per te arritur nje kalim ne te gjitha seksionet perkatese te testit me dy perpjekje do te kerkoje trajnime te metejshme.
- 3.Trajnime te metejshme mund te kerkohen pas nje deshtimi te testit te aftesise. Nuk ka limit te numrit te testeve te aftesise qe mund te provohen.

KRYERJA E TESTIT

- 4.Testi ka per synim te simuloje nje fluturim praktik. Linjen per te fluturuar duhet ta zgjedhi ekzaminuesi. Nje element esencial eshte aftesia e aplikantit per te planifikuar dhe per te kryer fluturimin nga materiali rutine informues. Aplikanti duhet te ndermarre planin e fluturimit dhe duhet te siguroje qe te gjitha paisjet dhe dokumentimi per zbatimin e fluturimit jane ne bord. Kohezgjatja e fluturimit duhet te jete te pakten 1 ore.
- 5.Aplikantit do ti duhet te zgjedhe per te perfunduar testin e aftesise per arsye te konsideruara te papershtatshme nga ekzaminuesi, aplikanti duhet te rimarre serish te gjithe testin. Nese testi ka perfunduar per arsye te konsideruara te pershtatshme nga ekzaminuesi, vetem ato seksione te paperfunduara duhet te testohen ne nje fluturim te metejshem.
- 6.Me zgjedhjen te ekzaminuesit, cdo manover apo procedure e testit duhet te perseritet vetem nje here nga aplikanti. Ekzaminuesi mund te nderprese testin ne cdo faze nese konsiderohet qe demonstrimi i testit te aftesise kerkon nje ritestim te plote.
- 7.Aplikanti duhet te mundesoje fluturimin e avionit nga nje pozicion ku perfomohen funksionet e PIC dhe te mund te kryeje testin sikur nuk ka asnje anetar tjeter ekuipazhi. Ekzaminuesi nuk duhet te jete pjese e operimit te avionit, pervec kur nderhyrja te jete e nevojshme ne interes te sigurise ose per te shmangur vonesa te papranueshme ne trafik. Pergjegjesia e fluturimit duhet te perzgjidhet ne perputhje me rregulloret kombetare.

8. Lartesia e percaktuar, minimumi i lartesisve te zbritjeve dhe i pikave te afrimit te munguar duhet te percaktohen nga aplikanti dhe te pranohen nga ekzaminuesi.
9. Aplikanti per nje IR duhet t'i tregojë ekzaminuesit kontrollet dhe detyrat e kryera, perfshire identifikimin e pajisjeve te radios. Gjate pergatitjes para fluturimit per testin, aplikantit i kerkohet te percaktojë parametrat e fuqise dhe shpejtesise. Te dhenat per perfomancen e ngritjes, afrimit dhe zbritjes duhet te llogariten nga aplikanti ne perputhje me manualin e operimeve ose manualin e fluturimit per avionin e perdorur.

TESTI FLUTURUES I TOLERANCES

10. Aplikanti duhet te demostrojë aftesine per te:
- operuar avionin brenda kufizimeve te tij;
 - perfunduar te gjitha manovrat me butesi dhe saktesi;
 - ushtruar gjykim te mire dhe mjeshtri ne pilotim;
 - zbatuar njohurite aeronautike dhe te mbaje kontrollin e avionit ne te gjitha kohet ne menyre qe rezultati i suksesshem i nje procedure apo manovre te mos vihet asnjehere ne dyshim.
11. Limitet ne vijim duhet te aplikohen, te korrigojohen per te marre parasysh kushtet turbulente, cilesite e sherbimit dhe perfomancen e avionit te perdorur.

Lartesia

Ne pergjithesi	± 100 kembe
Fillimi i levizjes rrotulluese ne nje lartesi te percaktuar	$+ 50 - 0$ kembe
Minimumi i lartesisve se zbritjes /MAP	$+ 50 - 0$ kembe

Gjurmimi

Ne ndihmen e radios	$\pm 5^\circ$
Precisioni i afrimit	gjysme shkalle devijim, kend planerimi asimuth

Drejtimi

te gjitha motoret qe operojne	$\pm 5^\circ$
simulim i fikjes se motorrit	$\pm 10^\circ$

Shpejtesia

Te gjithe motoret qe operojne	± 5 nyje
simulim i fikjes se motorrit	$+ 10$ nyje/ -5 nyje

PERMBATJA E TESTIT

Aeroplanet

SEKSIONI 1 — OPERIMET PARA FLUTURIMIT DHE NISJET	
Perdorimi i listave kontrolluese, mjeshtria ne pilotim, procedurat e anti ngrirjes dhe shkrirjes, etj., te aplikueshme ne te gjitha seksionet	
a	Perdorimi i manualit te fluturimit (ose ekuivalenti) vecanerisht perlogaritja e performances a/c, masa dhe balanca
b	Perdorimi i dokumentave te sherbimeve te trafikut ajror,dokumentat e motit
c	Pergatitja e planit te fluturimit ATC, plani i fluturimit IFR /regjistri
d	Inspektimet para fluturimit
e	Minimumi i motit
f	Parkimi
g	Diskutimi Para ngritjes, Ngritja
h (°)	Kalimi ne fluturimin instrumental
i (°)	Procedurat e nisjes instrumentale, regjistrimi e altimetrit
j (°)	Koordinimi-perputhja ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 2 — TRAJTIMI I PERGJITHSHEM (°)	
a	Kontrolli i aeroplaneve vetem me reference prej instrumentave, perfshire fluturimi e nivelit ne shpejtesi te ndryshme
b	Rrotullimi me ngjitje dhe zbritje me kthesa te qendrueshme te shkalles 1
c	Rikuperimi nga qendrimi te pazakonta, perfshire kthesa te qendrueshme 45° dhe kthesa te pjerreta ne zbritje
d (*)	Rikuperimi nga stollit ne fluturimin ne nivel, kthesa ne ngjitje /.zbritje dhe ne konfigurimin e zbritjes-e aplikueshme vetem per aeroplane
e	Panel i kufizuar, ngjitje ose zbritje e stabilizuar, kthesa te qendrueshme te shkalles 1 ne nje drejtimin te dhene, rikuperimi nga qendrimi te pazakonta — e aplikueshme vetem per aeroplanet

SEKSIONI 3 — PROCEDURAT NE-RRUGE IFR (°)	
a	Gjurmimi, perfshire kapjen, p.sh. NDB, VOR, RNAV
b	Perdorimi i ndihmes se radios
c	Fluturimit i Nivelit, kontrolli i drejtimit, pozicionimi,dhe shpejtesia ajrore, parametrat e fuqise, teknikat e guarnicioneve
d	Rregullimi I Parametrave te altimetrit
e	Kohezgjatja dhe rishikimi i ETAs (mbajtja en-route, nese kerkohet)
f	Monitorimi i progresit te fluturimit, te dhenat e fluturimit, perdorimi i karburantit, manaxhimi i sistemeve
g	Procedurat per mbrojtjen ndaj ngrirjes, e simuluar nese eshte e nevoishme
h	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 4 —PROCEDURAT PER AFRIM ME PRECISION (°)	
a	Rregjistrimi dhe kontrolli i paisjeve te lundrimit, identifikimi i paisjeve
b	Procedurat e arritjes, kontrolli i altimetrit
c	Konsultimi per afrimin dhe uljen, perfshire kontrollet per zbritjen/afrimin /uljen
d(°)	Procedurat e mbajtjes
e	Perputhja me proceduren e publikuar te afrimit
f	Kohezgjatja e afrimit
g	Lartesia, kontrolli i shpejtesise se drejtimit (afrim I stabilizuar)
h(°)	Veprimi i levizjes rrotulluese
i(°)	Procedura e afrimit te munguar /ulja
j	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 5 — PROCEDURAT PER AFRIM PA PRECISION (°)	
a	Rregjistrimi dhe kontrolli i paisjeve te lundrimit,identifikimi i paisjeve
b	Procedurat e arritjes, kontrolli i altimetrit
c	Konsultim per afrimin dhe uljen, perfshire kontrollet per zbritjen/afrimin /uljen
d(°)	Procedurat e mbajtjes
e	Perputhje me proceduren e publikuar te afrimit
f	Kohezgjatja e afrimit
g	Lartesia, kontrolli i shpejtesise se drejtimit (afrim i stabilizuar)
h(°)	Veprimi i levizjes rrotulluese
i(°)	Procedura e afrimit te munguar /ulja
j	Koordinimi-perputhja ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 6 —FLUTURIMI ME NJE MOTOR JOFUNKSIONAL (vetem aeroplanet multi-motor) (^o)

a	Renia e simuluar e motorrit pas ngritjes ose levizjes rrotulluese
b	Afrimi, levizja rrotulluese dheprocedurat e afrimit te munguar me nje motor jofunksional
c	Afrimi dhe ulja me nje motor jofunksional
d	Koordinimi-perputhja ATC, procedurat R/T

(*) Mund të kryhet në një FFS, FTD 2/3 ose FNPT II.

(⁺) Mund të kryhet në nenin 4 ose nenin 5

(^o) Duhet të kryhet duke iu referuar vetëm instrumenteve.

Helikopteret

SEKSIONI 1 — NISJA	
Perdorimi i listave kontrolluese, mjeshtria ne pilotim, procedurat e anti ngrirjes dhe shkrirjes, etj, te aplikueshme ne te gjitha seksionet	
a	Perdorimi i manualit te fluturimit (ose ekuivalent) vecanerisht perlllogaritja e performances se avioneve, masa dhe balanca
b	Perdorimi i dokumentave te sherbimeve te trafikut ajror, dokumentat e motit
c	Pergatitja e planit te fluturimit ATC, plani i fluturimit IFR /regjistri
d	Inspektimi para fluturimit
e	Minimumi i motit
f	Parkimi/ perputhja me ATC ose instruksione e instruktorit ne levizjet ne parking
g	Konsultimi para ngritjes, procedurat dhe kontrollet
h	Kalimi ne fluturimi instrumental
i	Procedurat per nisjen instrumentale
SEKSIONI 2 — SHERBIMET E PERGJITHSHME	
a	Kontrolli i helikopterit vetem me reference prej instrumentave perfshire:
b	Kthesat ne ngjitje dhe zbritje me kthesa te qendrueshem te shkalles 1
c	Rikuperimi nga qendrimet te pazakonta, perfshire kthesa te qendrueshme me kend planerimi 30° dhe zbritje ne kthesa te pjerreta
SEKSIONI 3 — PROCEDURAT NE-RRUGE IFR	
a	Gjurmimi, perfshire kapjen, p.sh. NDB, VOR, RNAV
b	Perdorimi i paisjeve te radios

c	Fluturimit nivel , kontrolli i drejtimit, qendrimi dhe shpejtesia ajrore, parametrat e fuqise
d	Regjistrimi i altimetrit
e	Kohezgjatja dhe rishikimi I ETAs
f	Monitorimi i progresit te fluturimit, te dhenat e fluturimit, perdorimi I karburantit, manaxhimi i sistemeve
g	Procedurat per mbrojtjen ndaj ngrirjes,e simuluar nese eshte e nevojshme
h	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 4 — AFRIMI PRECIZIV

a	Regjistrimi dhe kontrolli i paisjeve te lundrimit, identifikimi i paisjeve
b	Procedurat e arritjes, kontrolli i altimetrit
c	Konsultim per afrimin dhe uljen, perfshire kontrollet per zbritjen/afrimin /uljen
d (*)	Procedurat e mbajtjes
e	Perputhje me proceduren e publikuar te afrimit
f	Kohezgjatja e afrimit
g	Lartesia, kontrolli i shpejtesise se drejtimit (afrim i stabilizuar)
h (*)	Veprimi i levizjes rrotulluese
i (*)	Procedura e afrimit te munguar /ulja
j (*)	Koordinimi-perputhja ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 5 — PERAFRIMI JO PRECIZIV

a	Vendosja dhe kontrolli i paisjeve te lundrimit, identifikimi I paisjeve
b	Procedurat e arritjes, kontrolli i altimetrit
c	Konsultim per afrimin dhe uljen ,perfshire kontrollet per zbritjen/afrimin /uljen
d(*)	Procedurat e mbajtjes
e	Perputhje me proceduren e publikuar te afrimit
f	Kohezgjatja e afrimit
g	Lartesia, kontrolli I shpejtesise se drejtimit (afrim i stabilizuar)
h(*)	Veprimi i levizjes rrotulluese
i (*)	Procedura e afrimit te munguar /ulja
j	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 6 — PROCEDURAT EMERGJENTE DHE JONORMALE

Ky seksion mund te kombinohet me seksionin 1 deri 5. Testi duhet te marre ne konsiderate kontrollin e helikopterit, identifikimin e motorit te prishur, veprime te menjehereshme, ndjekjen e veprimeve , kontrollin dhe saktesine ne fluturim, ne situatat e meposhtme:

a	Simulimi i fikjes se motorrit pas ngritjes dhe ne / gjatë afrimit (**) (në një lartësi të sigurt me perjashtim te rastit kur bëhet në një FFS ose FNPT II / III, DFT 2,3)
b	Dështimi i pajisjeve te rritjes se stabiliteti / sistemit hidraulike (nëse aplikohen)
c	Paneli i kufizuar
d	Autorotacioni dhe rikuperimi në një lartësi të para-vendosur
e	Afrimi preciziv manual pa drejtuesin e fluturimit (***) Afrimi preciziv manual pa drejtuesin e fluturimit (***)
	(*) Për tu kryer në seksionin 4 ose seksionin 5. (**) vetëm Helikopter Multi-motor. (***) Të testohet vetëm një teme.

Airships

SEKSIONI 1 – OPERIMET E PARA FLUTURIMIT DHE NISJES

Përdorimi i listave te kontrollit, mjeshtëria e pilotazhit, perputhja e lidhjes me ATC. procedurat R / T. të aplikohen në të gjitha seksionet

a	Përdorimi i manualit te fluturimit (ose ekuivalent) vecanerisht perlllogaritjen e performances se a/c, masa dhe balanca
b	Përdorimi i paisjeve te sherbimeve te trafikut ajror,dokumentat e motit
c	Pergatitja e planit te fluturimit, plani i fluturimit IFR /regjistri
d	Inspektimet para fluturimit
e	Minimumi i motit
f	Konsultimi para ngritjes, procedura e clirimit, manovrimet ne toke
g	Ngritja
h	Kalimi ne fluturim me instrumenta

i	Procedurat e nisjes instrumentale , regjistrimi i altimetrit
j	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 2 — TRAJTIM I PERGJITHSHEM	
a	Kontrolli i airship-ve nga referencat e vetme prej instrumentave
b	Kthesa te shkalles se qendrueshem ne ngjitje dhe zbritje
c	Rikuperimi nga pozicione te pazakonta
d	Panel i limituar
SEKSIONI 3 — PROCEDURAT NE-RRUGE IFR	
a	Gjurmimi, perfshire kapjen, p.sh. NBD, VOR, RNAV
b	Perdorimi i paisjeve te radios
c	Fluturimi ne nivel, kontrolli i fuqise, shpejtesia dhe lartesia, teknika e rregullatoreve
d	Rregjistrimi i Altrimetit
e	Kohezgjatja dhe rishikimi i ETA-s
f	Monitorimi i progresit te fluturimit, i te dhenave te fluturimit , perdorimi i karburantit , menaxhimi i sistemeve
g	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 4 — PROCEDURAT PER E AFRIMIT ME PRECIZIONIN	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i paisjeve te lundrimet, identifikimi i paisjeve
b	Procedurat e mberritjes, kontrollet e altimetrit
c	Konsultimi per afrimin dhe uljen perfshire kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes
d ⁽⁺⁾	Procedura e mbajtjes
e	Perputhja me procedurat e publikuara te afrimit
f	Kohematja e afrimit
g	Afrimi i stabilizuar (kontrolli i lartesisë, shpejtesise dhe drejtimit
h ⁽⁺⁾	Veprimet e rrethrotullimit

i ⁽⁺⁾	Procedurat e afrimi/uljes se humbur
j	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 5 — PROCEDURAT JOPRECIZIVE TE AFRIMIT	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i paisjeve te lundrimet, identifikimi i paisjeve
b	Procedurat e mberritjes, rregjistrimi i altimetrit
c	Konsultimi per afrimin dhe uljen perfshire kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes
d ⁽⁺⁾	Procedura e mbajtjes
e	Perputhja me procedurat e publikuara te afrimit
f	Kohematja e afrimit
g	Afrimi i stabilizuar (kontrolli i lartesisë, shpejtesise dhe drejtimit)
h ⁽⁺⁾	Veprimet e rrethrotullimit
i ⁽⁺⁾	Procedurat e afrimi/uljes se humbur
j	Koordinimi-perputhja me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 6 — FLUTURIMI ME NJE MOTOR JOFUNKSIONAL

Ky seksion mund te kombinohet me seksionin 1 deri 5. Testi duhet te marre ne konsiderate airship-et, identifikimin e nje motori te prishur, veprimet e menjehereshme, ndjekjen e veprimeve dhe kontrollin dhe saktesine ne fluturim, ne situatat e meposhtme:

a	Simulim I fikjes se motorrit pas ngritjes ose gjate levizjes rotulluese
b	Afrimi, procedurat e levizjes rotulluese me nje motor jofunksional
c	Procedurat e afrimit, uljes, afrimit te munguar, me nje motorr jofunksional
d	Koordinimi-perputhja ATC, procedurat R/T
⁽⁺⁾ Mund te kryhet ne seksionin 4 ose seksionin 5	

Apendiksi 8

Kros kreditimi i pjeses IR te kontrollit te aftesise per kategorizimin sipas tipit ose klases

A.Aeroplanet

Kreditet duhet te leshohen vetem kur mbajttesi rivalidon privilegjevet IR per aeroplanet nje motoresh dhe me nje pilot, sipas rastit.

Kur nje kontroll aftesie perfshire IR eshte kryer,dhe mbajtesi ka te vlefshem:	Krediti eshte i vlefshem per pjesen IR ne nje kontroll linje per :
Kategorizim tipi MP;	Klasa SE (*) dhe
Kategorizim sipas tipit per aeroplane komplekse te performances se larte	Kategorizim sipas tipit SE (*), dhe Kategorizim i klases SP ME, tipit SP ME per aeroplane komplekse te performance jo te larte, kredite vetem per seksionin 3B te testit te aftesise per aeroplane komplekse performance jo te larte me nje pilot sipas shtoices 9 (*)
Kategorizim sipas tipit SP ME per aeroplane komplekse te performances jo te larte, qe operojne si me nje pilot te vetem	Klasa SP ME (*), dhe Kategorizim sipas tipit per aeroplane komplekse te performances jo te larte SP ME , dhe kategorizim sipas tipit (*) dhe klases SE
Kategorizim sipas tipit per aeroplane komplekse te performances jo te larte SP ME , kufizuar ne operimet MP	a. Klasa SP ME (*), dhe b. Kategorizim sipas tipit (*) SP ME per aeroplane komplekse te performances jo te larte, dhe c. kategorizimi (*) sipas tipit dhe klases SE
Klasifikim sipas tipit SP ME, qe operojne si pilot i vetem	Kategorizimi sipas tipit dhe klasa SE, dhe Klasa SP ME, dhe Kategorizim sipas tipit (*) SP ME per aeroplane komplekse te performances jo te larte
Kategorizimi i klases SP ME, e kufizuar ne operimet MP	Kategorizimi tipit dhe klases SE dhe Klases (*) SP ME, dhe Kategorizim sipas tipit (*) SP ME per aeroplane komplekse te performances jo te larte, dhe
Kategorizim i klases SP SE	Kategorizim i klases dhe tipit SE
SP SE klasifikim sipas tipit	Kategorizim i klases dhe tipit SE

(*) Me kusht që ne 12 muajt e mëparshëm aplikanti të ketë fluturuar të paktën tre nisje dhe afrime IFR në një klasë ose tip SP të aeroplanit që operohen me një pilot, ose, për aeroplanet jo kompleks me performancë jo të lartë me multi motor, aplikanti të ketë kaluar seksionin 6 të testit të aftësisë për aeroplanet jo kompleks me performancë jo-të lartë me një pilot të vetëm që fluturojnë vetëm me reference prej instrumenteve në operimet me një pilot

B. Helikopteret

Kreditet duhet të leshohen vetëm kur mbajtësi rivalidon privilegjet IR për helikopteret një motore me një pilot, dhe helikoptere multi motore, sipas rastit.

Kur është kryer kontroll i zotësisë, duke përfshirë IR, dhe mbajtësi ka të vlefshme:	Krediti është i vlefshëm për pjesën IR në një kontroll aftësie për:
Kategorizimin e tipit MPH	Kategorizim të tipit SE(*) dhe Kategorizim të tipit SE ME(*)
Kategorizimin e tipit SP ME operuar nga një pilot i vetëm	Kategorizim të tipit SE dhe Kategorizim të tipit SE ME
Kategorizimin e tipit SP ME i kufizuar në operime me shumë pilote	Kategorizim të tipit SE(*) dhe Kategorizim të tipit SE ME(*)

(*) Me kusht që brenda 12 muajve pararendës të paktën 3 nisje dhe afrime IFR të jenë kryer në një tip të SP të helikopterit në një operim me SP.

Shtojca 9

Trajnim, test aftesie dhe kontroll aftesie per MPL, ATPL, per kategorizimin e klases apo tipit dhe kontrollin e aftesise per IR

A. Te pergjithshme

1. Aplikanti per nje test aftesie duhet te kete marre instruksione per te njejtin klase apo tip avioni qe do te perdoret ne test.
2. Nese deshtohet me dy perpjekje ne te gjitha seksionet e testit do te kerkohen trajnime te metejshme.
3. Nuk ka limit te numrit te testeve te aftesise qe mund te provohen.

PERMBAJTJA E TRAJNIMIT, TESTI I AFTESISE /KONTROLLI I AFTESISE

4. Pervet rasteve kur percaktohet ndryshe, ne te dhenat operative te pershtatshmerise ne perputhje me Pjesen 21, planet mesimore te instruksioneve te fluturimit duhet te perputhen me kete shtojce. Planet mesimore mund te reduktohen per te dhene kredite per eksperiencat e meparshme per tipe te ngjashme avioni, te percaktuara ne te dhenat operative te pershtatshmerise te vendosura ne perputhje me Pjesen 21.
5. Pervet rasteve te testeve te aftesise per leshimin e nje ATPL, kur percaktohen te dhenat operative te pershtatshmerise te vendosura ne perputhje me Pjesen 21 per nje tip specifik, krediti mund te jepet per temat e testit te aftesise te ngjashme me tipe ose variante te tjera ku piloti eshte kualifikuar.

ZHVILLIMI I TESTIT/KONTROLLIT

6. Ekzaminuesi mund te zgjedhe ndermjet skenareve te ndryshme te testit te aftesise ose kontrollit te aftesise qe permbajne operime te simuluar perkatese te zhvilluara dhe te aprovuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar. Sic eshte percaktuar ne kete pjese simulatoret e plote fluturues dhe paisjet e tjera trajnuese duhet te perdoren kur te jete e nevojshme, ..
7. Gjate kontrollit te aftesise, ekzaminuesi duhet te verifikojte qe mbajtesi i kategorizimit te klases ose tipit ruan nje nivel te qendrueshem te njohurive teorike.
8. Ne qoftese aplikantit do ti duhet te nderprese se perfunduari nje test aftesie per arsye te konsideruara te papershtatshme nga ekzaminuesi, ne fluturimet e metejshme duhet te testohen vetem ato seksione te paperfunduara.
9. Me zgjedhjen e ekzaminuesit, cdo manover ose procedure e testit mund te perseritet vetem nje here nga aplikanti. Ekzaminuesi mund te ndaloje testin ne cdo faze nese konsiderohet se demonstrimi i aplikantit per aftesite fluturuese kerkon nje ritestim te plote.
10. Aplikantit do t'i kerkohet qe te fluturoje avionin ne nje pozicion ne te cilin te performohen funksionet perkatese si PIC ose pilotit i dyte, dhe te kryhet testi sikur nuk ka asnje anetar ekuipazhi ne rast se kryen testin/kontrollin ne kushtet e nje piloti te vetem. Pergjegjesia per fluturimin duhet te vendoset ne perputhje me rregulloret kombetare.

11. Gjate pergatitjes per para fluturimin e testit aplikantit i kerkohet te percaktoje parametrat e fuqise dhe shpejtesise. Aplikanti duhet ti tregoje ekzaminuesit kontrollet dhe detyrat e kryera, perfshire identifikimin e mjeteve te radiofonise. Kontrollet duhet te kryhen ne perputhje me listkontrollet e avionit ne te cilen kryhet testi dhe, nese eshte e aplikueshme, me konceptin e MCC. Te dhenat e performances per ngritjen, afrimin dhe uljen duhet te llogariten nga aplikanti ne perputhje me manualin e operimeve ose manualin e fluturimit per avionin e perdorur. Lartesia e percaktuar, minimumi i lartesive te zbritjes si dhe pika e afrimit te munguar duhet te percaktohen duke rrene dakort me ekzaminuesin.
12. Ekzaminuesi nuk duhet te marre pjese ne operimin e avionit pervec kur nderhyrja eshte e nevojshme ne interes te sigurise ose per te parandaluar vonesa te papranueshme ne trafik.

KERKESAT SPECIFIKE PER TESTE TE AFTESISE/KONTROLLE TE AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIN TE AVIONIT ME MULTI PILOT, PER KATEGORIZIMIN E TIPIT TE AVIONIT PER PILOT TE VETEM, KUR OPEROJNE NE OPERIME ME MULTI PILOT, PER MPL DHE ATPL.

13. Testi i aftesise per avionet me multi pilot ose aeroplane nje piloteshe kur operojne ne operime me multi pilot duhet te kryhen ne nje mjedis multi ekuipazh. Aplikanti tjetere ose nje tjetere pilot i kualifikuar per kategorizimin e tipit mund te funksionojte si pilot i dyte. Nese perdoret nje avion perdorur, piloti i dyte duhet te jete ekzaminuesi ose instruktori.
14. Aplikanti duhet te veproje si PF gjate gjithsej seksioneve te testit te aftesise, pervec procedurave emergjente dhe jonormale, te cilat mund te kryhen si PF ose PNF ne perputhje me MCC. Aplikanti per leshimin fillestar te nje kategorizim tipi te avionit per multi pilot ose ATPL, gjithashtu duhet te tregoje aftesine per te vepruar si PNF. Aplikanti mund te zgjedhe ose vendin e djathte ose vendin e majte per testin e aftesise nese te gjitha temat mund te zbatohen nga vendi i zgjedhur.
15. Ceshtjet e meposhtme duhet te kontrollohen ne menyre specifike nga ekzaminuesi per aplikantet per ATPL ose per nje kategorizim tipi per avionet multi pilot ose per operimet multi pilot ne nje aeroplan nje piloteshe duke zgjeruar detyrat si PIC, pavaresisht nese aplikanti vepron si PF ose PNF:
- a) menaxhimi i bashkepunimit te ekuipazhit;
 - b) mbajtja nen kontroll te pergjithshem te operimeve te avionit nepermjet nje mbikqyrje te duhur;
 - c) vendosja e prioriteteve dhe marrja e vendimeve ne perputhje me aspektet e sigurise dhe rregullave dhe rregulloreve perkatese per situatat operacionale, perfshire emergjencat.
16. Testi/kontrolli duhet te realizohet nen IFR, nese eshte i perfshire kategorizimi IR dhe te realizohet me mire ne nje ambient te simuluar te transportit tregtar. Nje element themelor per tu kontrolluar eshte aftesia per te planifikuar dhe kryer fluturimin nga diskutimi rutine i materialit.
17. Kur kursi i kategorizimit te tipit perfshin me pak se 2 ore trajnim fluturimi ne avion, testi i aftesise mund te kryhet ne nje FFS dhe mund te perfundohet perpara trajnimit te fluturimit ne avion. Ne kete rast, certifikata e perfundimit per kursin e kategorizimit te

tipit perfshire trajnimin e fluturimit ne avion duhet t'i dergohet Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar perpara se kategorizimi i tipit te ri te futet ne licensen e aplikantit.

B. KERKESAT SPECIFIKE PER KATEGORITE E AEROPLANEVE

NOTAT KALUESE

1. Ne rastet e aeroplanave me nje pilot, me perjashtim te aeroplanave kompleks me performance te larte me nje pilot, aplikanti duhet te kaloje te gjitha seksionet e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise. Nese ndonje pjese e seksionit deshton, ai seksion deshton. Deshtimi ne me shume se nje seksion kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjitha testin ose kontrollin. Cdo aplikant qe deshton vetem ne nje seksion duhet te ndermarre perseri seksionin e deshtuar. Deshtimi ne cdo seksion te ritestit ose ri kontrollit perfshire ato seksione qe jane kaluar ne nje perpjekje te kaluar ,kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjitha testin ose kontrollin. Per aeroplanet multi motorr nje pilotes, seksioni 6 i testit apo kontrollit perkates, adresuar fluturimit asimetrik, duhet te kalohet.
2. Ne rast te aeroplanave kompleks me performance te larte per multi pilot dhe me nje pilot aplikanti duhet te kaloje te gjitha seksionet e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise. Deshtimi ne me shume se 5 lende kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjitha testin ose kontrollin. Cdo aplikant i cili deshton ne 5 ose me pak lende duhet te ndermarre perseri lendet e deshtuara. Deshtimi ne ndonje lende te ri-testit ose ri-kontrollit perfshire ato lende qe jane kaluar ne perpjekjen e meparshme kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjitha testin ose kontrollin. Seksioni 6 nuk eshte pjese e testit te aftesise ATPL ose MPL. Nese aplikanti deshton ose nuk e merr seksionin 6, kategorizimi i tipit do te leshohet pa privilegjet e CAT II ose CAT III. Per te zgjeruar privilegjet e kategorizimit te tipit ne CAT II ose CAT III, aplikanti duhet te kaloje seksionin 6 ne tipin e dhene te avionit.

TOLERANCA E TESTIT FLUTURUES

3. Aplikanti duhet te demostroje aftesine ne:

- (a) Operimin e aeroplanit brenda kufizimeve te tij;
- (b) Kompletimin e te gjitha manovrave me butesi dhe saktesi;
- (c) Ushtrimin e gjykimit te mire dhe mjeshtrise ne pilotim ;
- (d) Zbatimin e njohurive aeronautike;
- (e) Mbajtjen e kontrollit te aeroplanit gjate gjitha kohes ne menyre qe rezultati i procedures apo manovres te jete gjithmone i suksesshem;
- (f) Kuptimin dhe aplikimin e koordinimit te ekuipazhit dhe procedurave te humbjes se aftesive shendetesore te pilotit, nese aplikohen;
- (g) Komunikimin e efektshem me anetare te tjere ekuipazhi, ne se aplikohet.

4. Limitet e meposhtme duhet te zbatohen, korrigjohen per te bere kompensim per kushtet turbulente dhe cilesite e trajtimit dhe performancen e aeroplanave te perdorur:

Lartesia

Ne pergjithesi ± 100 kembe
Fillimin e levizjes rrethrotulluese ne lartesine e percaktuar $+ 50$ kembe/ $- 0$ kembe
Minimumi i lartesis se zbritjes $+ 50$ /kembe $- 0$ kembe
Gjurmimi
Ne paisjet radios $\pm 5^\circ$
Afrimit i Precizuar gjysme shkalle devijim, trajektore e planerimitazimuth
Drejtimi
te gjithë motoret qe operojne $\pm 5^\circ$
me simulim te fikjes se motorreve $\pm 10^\circ$
Shpejtesia
te gjithë motoret qe operojne ± 5 nyje
me simulim te fikjes se motorreve $+ 10$ nyje/ -5 nyje

PERMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TE AFTESISË/KONTROLLIT TE AFTESISË

5. Aeroplanet me nje pilot, pervec aeroplanëve komplekse me performance te larte:

(a) Simbolet e meposhtme do te thone:

P = Trajnuar si PIC ose Pilot i dyte dhe si Pilot Fluturues (PF) dhe Pilot Jo fluturues (PNF)

X = per kete ushtrim dhet te perdoren Simulatoret e fluturimit, nese eshte e mundur, ne rast te kundert duhet te perdoret nje aeroplan nese eshte i pershtatshem per proceduren apo manovren

P # = Trajnimi duhet te plotesohet me inspektimin e mbikqyrur te avioneve

(b) Trajnimi praktik duhet te kryhet te pakten ne nivelin e trajnimit te paisjeve te treguara ne (P), ose mund te kryhen ne cdo nivel me te larte te pajisjeve te treguara nga shigjeta(—>).

Shkurtime e meposhtme perdoren per te treguar pajisjet e trajnimit te perdorura:

A= Aeroplan

FFS= Simulator i plote fluturues

FTD= Pajisjet fluturuese te trajnimit (perfshire FNTP II per kategorizim te klases ME)

- c) Pikat me yll (*) te seksionit 3B dhe, per multi motoret, seksioni 6, duhet te fluturohen vetem me reference prej instrumentave nese rivalidimi/rinovimi i IR eshte i perfshire ne testin e aftesisë ose kontrollin e aftesisë. Nese pikat me yll (*) nuk duhet te fluturohen vetem me reference prej instrumentave gjate testit te aftesisë ose kontrollit te aftesisë, dhe kur nuk ka kredit te privilegjeve IR, kategorizimi i klases apo tipit do te kufizohet vetem ne VFR.
- d) Seksioni 3B duhet te perfundoje per te rivaliduar kategorizimin e tipit ose klases per multi motorre, vetem VFR, kur eksperiencia e kerkuar e 10 sektoreve te linjes ne 12 muajt e meparshem nuk ka perfunduar. Seksioni 3A nuk kerkohet nese eshte kryer seksioni 3B.

- e) Kur shfaqet shkronja “M” ne testin e aftesise ose kontrollin e aftesise kolona do te tregojë ushtrimin e detyrueshem ose nje zgjedhje kur shfaqet me shume se nje ushtrim.
- f) Nje FFS ose FNTF II duhet te perdoret per trajnim praktik per kategorizimin e tipit ose klases per multi motor, nese ato behen nje pjese e nje kursi per kategorizimin e tipit ose klases. Konsideratat e meposhtme duhet te aplikohen ne miratimin e kursit:
- i.Kualifikimi i FFS ose FNTF II te percaktuara ne kerkesat perkatese ne Pjesen- ARA dhe Pjesen- ORA
 - ii.Kualifikimet e instruktoreve
 - iii.Sasia e trajnimeve FFS ose FNTF II te siguruar ne kurs ; dhe
 - iv.Kualifikimet dhe eksperiencat e meparshme ne te njejtin tip te pilotit ne trajnim.
- g) Kur nje test aftesie ose kontroll aftesie do te kryhet ne operimet me multi pilot, kategorizimi i tipit do te kufizohet ne operimet me multi pilot.

AEROPLANET NJE PILOTESH PERVEC AEROPLANEVE KOMPLEKSE TE PERFORMANCES SE LARTE	TRAJNIM PRAKTIK				TESTI I AFTESISE/KONTROLLI PER KATEGORIZIMIN E KLASES OSE TIPIT TEST AFTESIE/KONTROLL	
Manovrat/Procedurat				Inicialet e instruktoreve kur trajnimi perfundon	Ktr ne	Inicialet e ekzaminuesve kur eshte kryer testi
	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSIONI 1						
1 Nisja						
1.1 Para fluturimi perfshire : Dokumentacionin Masen dhe balancen Konkluzionin per kohen NOTAM						
1.2 Kontrolli para nisjes						
1.2.1 Te jashtme	P#		P			
1.2.2 Te brendshme			P		M	

- e) Kur shfaqet shkronja “M” ne testin e aftesise ose kontrollin e aftesise kolona do te tregojë ushtrimin e detyrueshem ose nje zgjedhje kur shfaqet me shume se nje ushtrim.
- f) Nje FFS ose FNTF II duhet te perdoret per trajnim praktik per kategorizimin e tipit ose klases per multi motor, nese ato behen nje pjese e nje kursi per kategorizimin e tipit ose klases. Konsideratat e meposhtme duhet te aplikohen ne miratimin e kursit:
- i.Kualifikimi i FFS ose FNTF II te percaktuara ne kerkesat perkatese ne Pjesen- ARA dhe Pjesen- ORA
 - ii.Kualifikimet e instruktoreve
 - iii.Sasia e trajnimeve FFS ose FNTF II te siguruar ne kurs ; dhe
 - iv.Kualifikimet dhe eksperiencat e meparshme ne te njejtin tip te pilotit ne trajnim.
- g) Kur nje test aftesie ose kontroll aftesie do te kryhet ne operimet me multi pilot, kategorizimi i tipit do te kufizohet ne operimet me multi pilot.

AEROPLANET NJE PILOTESH PERVEC AEROPLANEVE KOMPLEKSE TE PERFORMANCES SE LARTE	TRAJNIM PRAKTIK				TESTI I AFTESISE/KONTROLLI PER KATEGORIZIMIN E KLASES OSE TIPIT TEST AFTESIE/KONTROLL	
Manovrat/Procedurat				Inicialet e instruktoreve kur trajnimi perfundon	Ktr ne	Inicialet e ekzaminuesve kur eshte kryer testi
	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSIONI 1						
1 Nisja						
1.1 Para fluturimi perfshire : Dokumentacionin Masen dhe balancen Konkluzionin per kohen NOTAM						
1.2 Kontrolli para nisjes						
1.2.1 Te jashtme	P#		P			
1.2.2 Te brendshme			P		M	

SEKSIONI 2						
2 Pune ajrore (VMC)					M	
2.1 Fluturim horizontal në shpejtesi ajrore te ndryshme duke përfshirë fluturimin në shpejtesi ajrore të ulta kritike me dhe pa flatra (duke përfshirë afrimin ndaj VMCA ne se aplikohet)		P→	→			
2.2 kthesa të pjerrëta (360 ° ne te majtë dhe ne të djathte ne plan 45 °)		P→	→			
2.3 stoli dhe rikuperimi: (i) stoll i pastër (ii) Afrim per te krijuar stoll ne kthesa me rrafsh me konfigurim dhe me fuqi te zbritjes (iii) Afrim per te krijuar stoll,kthesa ngjitesse me flatra te ngritjes dhe fuqi te ngjitjes (vetem aeroplane me nje motor)		P→	→			
2.4 Trajtimi duke përdorur autopilot dhe drejtues te fluturimit (mund të kryhet në seksionin 3) nëse e aplikueshme		P→				
2.5 Procedurat e Perpuethshmerise-nderlidhjes me ATC, R/T						
SEKSIONI 3A						

3A Procedurat Ne-rrugë VFR (shih B.5 (c) dhe (d))						
3A.1 Plani I fluturimit, perlllogaritjet finale, leximi I hartave						
3A.2 Ruajtja e lartësisë, drejtimi dhe shpejtësia					M	
3A.3 Orientimi, kohematja dhe rishikimi i ETA						
3A.4 Përdorimi i mjeteve të radionavigimit (nëse aplikohen)						
3A.5 Menaxhimi i fluturimit (regjistri i fluturimi, kontrollet rutinë përfshirë sistemet e karburantit dhe ngrirjes)						
3A.6 Procedurat e Perpuethshmerise-nderlidhjes me ATC, R/T						
SEKSIONI 3B						
3B Fluturimi Instrumental		P→	→		M	
3B.1 * Nisja IFR						
AEROPLANET NJE PILOTESH PERVEC AEROPLANEVE KOMPLEKSE TE PERFORMANCES SE	TRAJNIM PRAKTIK				TESTI I AFTESISE/KONTROL LI PER KATEGORIZIMIN E KLASES OSE TIPIT	
Manovrat/Procedurat				Inicialet e instruktorev e kur eshte kryer trajnimi	Ktr	Inicialet e ekzaminuesve kur eshte kryer testi
	FTD	FFS	A		FFS A	
Qellimisht e lene bosh						
3B.2* Ne-rrugë IFR		P→	→		M	

3B.3* Procedurat e mbajtjes		P——>	——>		M	
3B.4* ILS ne NQ / A prej 200'(60 m), ose ne proceduren e minimale (mund të përdoret autopiloti për percaktimin e pikes se trajektores se planerimit)		P——>	——>		M	
3B.5* Afrimi Jopreciziv per MDH / A dhe të MAP		P——>	——>		M	
3B.6*Ushtrimet e Fluturimit përfshirë Dështimi I simuluar treguesit te pozicionit dhe busulles dhe: rikuperimi nga pozicioni i pazakontë	P——>	——>	——>		M	
3B.7*Dështimi i lokalizuesit ose trajektores se planerimit	P——>	——>	——>			
3B.8 * Procedurat e Perpuethshmerise-nderlidhies me ATC.						
SEKSIONI 4						
AEROPLANET NJE PILOTESH PERVEC AEROPLANEVE KOMPLEKSE TE PERFORMANCES SE	TRAJNIM PRAKTIK				TESTI I AFTESISE/KONTROLLI PER KATEGORIZIMIN E KLASES OSE TIPIT	
Manovrat/Procedurat				Inicial et e instruktoreve kur eshte kryer trajnim ii	Ktr ne	Inicialet e ekzaminuesve kur perfundon testi
	FTD	FFS	A		FFS A	
4 Arritja dhe ulja						
4.1Procedura e arritjes ne aerodrom		P——>	——>		M	Inicialet e ekzaminuesve kur eshte kryer testi
4.2 Ulje normale		P——>	——>		M	

4.3 Ulje pa flatra		P→>	→>		M	
4.4 Ulje me ere terthore (nëse ka kushte të përshtatshme)		P→>	→>		M	
4.5 Afrimi dhe ulje me fuqi boshe prej 2 000' mbi pistë (aeroplan me një motor vetëm)		P→>	→>		M	
4.6 Rrethrotullimi nga lartësia minimale		P→>	→>		M	
4.7 Rrethrotullimi dhe ulja naten (nëse aplikohen)	P→>	→>	→>		M	
4.8 Procedurat e perpuethshmeri-nderlidhje me ATC, R/T						

AEROPLANET NJE PILOTESH PERVEC AEROPLANEVE KOMPLEKSE TE PERFORMANCES SE	TRAJNIM PRAKTIK				TESTI I AFTESISE/KONTR OLLI PER KATEGORIZIMIN E KLASES OSE TIPIT	
Manovrat/Procedurat				Inicialet e instruktoreve kur trajnimi perfundon	Ktr ne	Inicialet e ekzaminues ve kur eshte kryer testi perfundon
	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSIONI 5						
5 Procedurat jo normale dhe të emergjencës (Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 4)					M	
5.1 Ngritja e refuzuar me një shpejtësi të arsyeshme		p————>	————>			
5.2Fikja e simuluar e motorrit pas ngritjes(vetëm aeroplanë me një motor)			p			

5.3 Ulje e detyruar e simuluar pa energji(vetëm aeroplanë me një motor)			P		P	
5.4 Emergjencave të simuluar: (i) zjarri ose tymi në fluturim, (ii) Mosfunksionimi I sistemeve sipas rastit	P——>	——>	——>			
5.5 Shuarja dhe ristartimi I motorreve (test aftësie vetëm ME) (në një lartësi të sigurt nëse kryhet në avion)	P——>	——>	——>			
5.68 Procedurat e perpuethshmeri-nderlidhje me ATC, R/T						
SEKSIONI 6						
6 Fluturim asimetrik I simuluar 6.1* (Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5) Fikje e simuluar e motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt nëse bëhet në FFS ose FNPT II)	P——>	——>	——>X		M	
6.2* Afrim dhe rrethrotullim asimetrik	P——>	——>	——>		M	
6.3 * qasje asimetrike dhe ulje e plotë e ndaluar	P——>	——>	——>		M	

5.3 Ulje e detyruar e simuluar pa energji(vetëm aeroplanë me një motor)			P		P	
5.4 Emergjencave të simuluar: (i) zjarri ose tymi në fluturim, (ii)Mosfunnksionimi I sistemeve sipas rastit	P——>	——>	——>			
5.5 Shuarja dhe ristartimi I motorreve (test aftësie vetëm ME) (në një lartësi të sigurt nëse kryhet në avion)	P——>	——>	——>			
5.68 Procedurat e perpuethshmeri-nderlidhje me ATC, R/T						
SEKSIONI 6						
6 Fluturim asimetrik I simuluar 6.1* (Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5) Fikje e simuluar e motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt nëse bëhet në FFS ose FNPT II)	P——>	——>	——>X		M	
6.2* Afrim dhe rrethrotullim asimetrik	P——>	——>	——>		M	
6.3 * qasje asimetrike dhe ulje e plotë e ndaluar	P——>	——>	——>		M	

- (g) Manovrat dhe procedurat do të kryhen në rolin e pilotit të vetëm për aeroplanet kompleks me performancë të lartë për pilot të vetëm në operimet me pilot të vetëm.
- (h) Në rastin e aeroplanëve kompleksë me performancë të lartë për pilot të vetëm, kur një test aftësie ose kontroll aftësie do të kryhet në operimet me multi pilot, kategorizimi i tipit duhet të kufizohet në operimet me multi pilot. Nëse kerkohen privilegjet e pilotëve të vetëm, manovrat/procedurat në 2.5, 3.9.3.4, 4.3.5.5 dhe se paku një procedure/manover nga seksioni 3.4 duhet të përfundojë me teper si pilot i vetëm.
- (i) Në rast të një kufizimi për një kategorizim të tipit i leshuar në përputhje me FCL.720.A(e) aplikanti duhet të plotësojë të njëjtat kërkesa si aplikantët e tjerë për kategorizim të tipit përveç për ushtrime praktike të lidhura me fazën e ngritjes dhe uljes.

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIN ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSIONI 1							
1. Përgatitja e fluturimit	P						
1.1 Llogaritja Performance							
1.2 Inspektimi i jashtëm vizual i aeroplanit, vendosja e çdo artikulli dhe piksynimi i inspektimit	P#			P			
1.3 Inspektimi kabinës se pilotit		P————>	————>	————>			
1.4 Përdorimi i listës se kontrollit para ndezjes së motorëve, procedurat e nisjes, kontroll i pajisjeve te radios dhe lundrimit, përzgjedhja dhe caktimi i frekuencave te lundrimit dhe komunikimit	P————>	————>	————>	————>		M	
1.5 Levizja ne parkim në përputhje me kontrollin e trafikut ajror ose udhëzimet							

e instruktorit			P—— —>	—— —>			
1.6 Kontrollë para ngritjes		P—— —>	—— >	—— —>		M	
SEKSIONI 2							

AEROPLANËT SHUMË-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFETESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
						Ktr ne	Inicialet e
MANOVRA/PROCEDURA	OTD	FTD	FFS	A	Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	FFS A	Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
2. Ngritjet							
2.1 Ngritje normale me regjistrim të flatrave të ndryshme, duke përfshirë ngritje të përshpejtuar			P—— —>	—— —>			
2.2 * Ngritje Instrumentale, kalimi në fluturimin instrumental kërkohej gjatë shpejtimit ose menjëherë pasi të ngrihet në ajër			P—— —>	—— —>			
2.3 ngritje në erë tërthore			P—— —>	—— —>			
2.4 Ngritje me masë maksimale të ngritjes (masë maksimale e ngritjes reale ose të simuluar)						M	
2.5 Ngritje me dështimin e simuluar të motorit: 2.5.1 * menjëherë pas arritjes V2 (Në aeroplanë të cilat nuk janë të certifikuar si kategori e transportit ose aeroplanë të kategorisë së udhëtarëve, fikja e motorit nuk duhet të							

simulohet deri ne arritjen							
----------------------------	--	--	--	--	--	--	--

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIN ATPL/MPL	
						Ktr ne	
MANOVRA/PROCEDURA	OTD	FTD	FFS	A	Inicialet e instruktove kur trajnimet kane përfunduar	FFS A	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
e minimumit te lartesisë prej mbi 500 ft mbipistë. Në aeroplanë që ka të njëjtën performancë si aeroplan i kategorisë së transportit lidhur me masën dhe dendësinë e lartesisë së ngritjes, instruktori mund të simulojnë fikjen e motorit menjëherë pas arritjes së V2)			P————>	————>			
2.5.2 * Ne mes V1 dhe V2			P	X		M Vetem FFS	
2.6 Ulje e refuzuar me një shpejtësi të arsyeshme para se të arrijë V1			P————>	————>X		M	
3. Manovrat e fluturimit 3.1 Kthesat me dhe pa spoilers							
3.2 Futje nën Mach buffets pas arritjes së numrit kritik Mach, dhe karakteristika të tjera të			P————>	————>X Ne kete ushtrim nuk mund te			

veçanta të fluturimit të aeroplanit (p.sh. Dutch Roll)				perdoret nje avion			
--	--	--	--	--------------------	--	--	--

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISË PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.3 Funkcionimin normal i sistemeve dhe kontrollet e panelit të inxhinierëve	P_____>	_____>	_____>	_____>			
Operacionet normale dhe jo normale të sistemeve të mëposhtme:						M	
3.4.0 Motori (helika nëse është e nevojshme)	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.1 Presionizimi dhe ajri i kondicionuar	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.2 Sistemi Pitot / statik	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.3 Sistemi i karburantit	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.4 Sistemi elektrik	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.5 Sistemi Hidraulik	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.7 Sistemi Anti-ngrirje/shkrirje, ngrohje e xhamave	P_____>	_____>	_____>	_____>			
3.4.8 Autopiloti /	P_____>	_____>	_____>	_____>		M (vetem	

drejtuesi i fluturimit	>					nje pilotes h	
------------------------	---	--	--	--	--	---------------------	--

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIN ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoveve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.9 Pajisjet paralajmëruese te stollit ose pajisjet e shmangies se stollit, dhe pajisje e rritjes së stabilitetit	P—— —>	——— >	——— >	——— —>			
3.4.10 Sistemi i paralajmërimit per afërsine e terrenit, radari i motit, radio altimetri, transponderi		P—— —>	——— >	——— —>			
3.4.11 Radiot, pajisjet e lundrimit, instrumentet, sistemet e menaxhimit të fluturimit	P—— —>	——— >	——— >	——— —>			
3.4.12 Rrotat e uljes dhe frenat	P—— —>	——— >	——— >	——— —>			
3.4.13 sistemi i slat dhe flatrave	P—— —>	——— >	——— >	——— —>			
3.4.14 njësia ndihmëse e energjisë	P—— —>	——— >	——— >	——— —>			
Qëllimisht e lene bosh							

3.6 Procedurat jo normale dhe emergjente:						M	Duhet te zgjidhet nje min.prej tre njesish, duke perfshir e nga 3.6.1 në 3.6.9
---	--	--	--	--	--	---	--

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktove kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.1 situata e zjarrit, p.sh. ne motor, APU, kabine, komartimentin e mallrave, kabinen e pilotit, zjarri ne krah dhe zjarri elektrik duke përfshirë evakuimin		P————>	————>	————>			
3.6.2 Kontrolli dhe largimi i Tymit		P————>	————>	————>			
3.6.3 prishja e motorit, fikja dhe rinisja në një lartësi të sigurt		P————>	————>	————>			
3.6.4 Derdhja e karburantit (e simuluar)		P————>	————>	————>			
3.6.5 ngritja/ulja me ere me drejtim te ndryshueshem			P	X	Vetem FFS		
3.6.6 simulim i prishjes se sistemit te presionit							

ne kabin / zbritja emergjente			P—— >	——>			
3.6.7 Paaftësia e anëtarit t ekuipazhit të fluturimit		P——>	——>	——>			

AEROPLANËT SHUME- PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoveve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzamin uesit kur testi ka perfundu ar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.8 Procedurat e tjera emergjente sipas manualit te fluturimit ne Aeroplanin edhene		P—— ——>	—— >	—— ——>			
3.6.9 Fenomeni i ACAS	P—— ——>	—— ——>	—— >	Nuk mund te perdor etavion		Vetem FFS	
3.7 kthesa te pjerrta me plan 45 °, 180 ° në 360 ° ne te majtë dhe ne të djathtë		P—— ——>	—— >	—— ——>			
3.8 Njohje e shpejte dhe Masat e marra kunder afrimin te stollit(deri në aktivizimin e pajisjes lajmeruese per stollin) në konfigurimin e ngritjes (flatrat në pozicionin e ngritjes), në konfigurimin e fluturimit horizontal dhe në konfigurimin e uljes (flatrat në pozicionin e uljes, rrota			P	X		M	

ne kabin / zbritja emergjente			P—— >	——>			
3.6.7 Paaftësia e anëtarit t ekuipazhit të fluturimit		P——>	——>	——>			

AEROPLANËT SHUME- PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFETESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoveve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzamin uesit kur testi ka perfundu ar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.8 Procedurat e tjera emergjente sipas manualit te fluturimit ne Aeroplanin edhene		P—— ——>	—— >	—— ——>			
3.6.9 Fenomeni i ACAS	P—— ——>	—— ——>	—— >	Nuk mund te perdor etavion		Vetem FFS	
3.7 kthesa te pjerrta me plan 45 °, 180 ° në 360 ° ne te majtë dhe ne të djathtë		P—— ——>	—— >	—— ——>			
3.8 Njohje e shpejte dhe Masat e marra kunder afrimin te stollit(deri në aktivizimin e pajisjes lajmeruese per stollin) në konfigurimin e ngritjes (flatrat në pozicionin e ngritjes), në konfigurimin e fluturimit horizontal dhe në konfigurimin e uljes (flatrat në pozicionin e uljes, rrota			P	X		M	

3.9.3.4 * manualisht, me një motor jofunksional te simuluar, fikje e motorit duhet simuluar gjatë afrimit përfundimtar para se të kalojnë sinjalizuesin outer marker (OM) deri zbritjen ne toke ose nepermjet procedures se plote te humbjes se afrimit							
AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzami nuesit kur testi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Në aeroplane të cilet nuk janë të certifikuar si aeroplanët e kategorisë së transportit (JAR / FAR 25) apo si te kategorisë së avionëve të udhëtarëve (SFAR 23), afrim me dështim te simuluar te motorit dhe rreththrotullimi tjetër duhet te fillohet në lidhje me afrimin jo-preciziv siç përshkruhet në 3.9.4. Rrethrotullimi duhet te fillohet me lartesine e publikuar pa pengesë (OCH / A), por jo më vonë se arritja e një lartësie minimale (MDH / A) e 500ft lartesi mbi nivelin e detit te fillimit te pistës .Në aeroplanë që ka të njëjtën performancë si një kategori aeroplani	P———— >	————>		M			

transporti lidhur me masen dhe dendesine e lartësisë së ngritjes, instruktori mund të simulojë dështimin e motorit në përputhje me 3.9.3.4.							
3.9.4 * Afrimi jo preciziv deri në MDH / A			P*—>	—>		M	

AEROPLANËT SHUMË-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFETESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
						Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
MANOVRA/PROCEDURA	OTD	FTD	FFS	A	Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kanë përfunduar	FFS A	
3.9.5 Afrimi me rrethrotullim në kushtet e mëposhtme: (a) * Afrimi në minimumin e lartësisë së autorizuar të afrimit me rrethrotullim në aerodromin në fjalë në përputhje me mjetet lokale të afrimit instrumental në kushte të fluturimit të simuluar instrumental; pasuar nga: (b) Afrim me rrethrotullim në një pistë tjetër me të paktën 90 ° devijim nga drejtimi i afrimit nga afrimi përfundimtar i përdorur në pikën (a), në lartësinë e autorizuar minimale të							

rrethrotullimit te afrimit. Verejtje: nëse (a) dhe (b) nuk janë të mundshme për arsye te ATC, mund te kryhet nje shembull i simulimit te nivelit te ulet te pamjes.							
--	--	--	--	--	--	--	--

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	Ktgr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSIONI 4							
4. Procedurat e Afrimeve te humbura							
4.1 Qarkullimi me të gjithë motorët që operojnë * pas një afrimi ILS per te arritur lartësinë e caktuar			p*—>	——>			
4.2 Procedura te tjera te afrimeve te humbura			p*—>	——>			
4.3 * Qarkullimi manual me simulim te mosfunksionimit kritik te motorit pas një afrimi instrumental ne arritjen e DH, MDH ose MAPT			p*——>	——>		M	
4.4 Refuzim i uljes ne 15 m (50 ft) mbi pragun e			p——	——>			

pistës dhe qarkullim			>				
SEKSIONI 5							
5. Uljet							
5.1 Uljet normale * edhe pas një afrimi ILS me kalimin në fluturim vizual për arritjen e DH			P				

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
						Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka perfunduar
MANOVRA/PROCEDURA	OTD	FTD	FFS	A	Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	FFS A	
5.2 Ulje e simuluar me stabilizator horizontal te bllokuar në çdo pozicion pa rregullator			P————>	Ne kete ushtrim mund te mos perdoret nje avion			
5.3 Ulje me ere terthore (a / c, sipas rastit)			P————> >	————>			
5.4 Shembuj te trafikut dhe ulje pa flatra dhe slatse te pahapura ose pjeserisht te hapura			P————> >	————>		M	
5.5 Ulje me simulim te fikjes kritike te motorit			P————> >	————>		M	
5.6 Ulje me dy motorë i fikur: - Aeroplanë me 3 motore: motori qendror dhe 1 motor i jashtëm sa te jete e mundshme sipas			P	X		M Vetem FFS (vetem test i	

të dhënave të AFM, - Aeroplanë me 4 motore: 2 motorëve në njëren anë						aftesise)	
---	--	--	--	--	--	---------------	--

Verejtje te pergjitheshme:

Kërkesa të veçanta për zgjerimin e një kategorizimi të tipit të afrimit instrumentel deri në një lartësi te caktuar prej më pak se 200 kembe (60 m), d.m.th operime Cat II / III.

AEROPLANËT SHUME-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISE PER KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kane përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSIONI 6							
Autorizimi shtesë mbi një kategorizim të tipit për afrim instrumental deri në një lartësi te caktuar prej më pak se 60 m (200 ft) (CAT II / III). Manovrat dhe procedurat e mëposhtme janë kërkesat minimale të trajnimit te cilat lejojnë afrim instrumental deri në një NQ prej më pak se 60 m (200 ft). Gjatë Procedurave të mëposhtme te afrimeve instrumentale dhe afrimeve te humbura duhet të përdoren të gjitha pajisjet e nevojshme te aeroplanit për certifikim të tipit te afrimit instrumental deri							

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
2.4 Perpuethshme ria-Nderlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 3		
3. Procedurat ne-rrugë VFR		
3.1 Plani I Fluturimit, llogarinë perfundimtare dhe leximi i hartes		
3.2 Ruajtja e lartësisë, drejtimi dhe shpejtësia		
3.3 Orientimi, dhe kohematja dhe rishikimi i ETA s		
3.4 Përdorimi i mjeteve të navigimit me radio (nëse aplikohen)		
3.5 Menaxhimi i Fluturimit (regjistri i fluturimit, kontrollet rutinë përfshirë karburantin, sistemet dhe ngrirja)		
3.6 Perpuethshme ria-Nderlidhja me ATC, Procedurat R/T		

suksesshem, dështimi i pajisjeve ajrore / tokësore para arritjes së DH dhe, qarkullim me simulim të deshtimit të pajisjeve fluturuese							
---	--	--	--	--	--	--	--

AEROPLANËT SHUMË-PILOTESH DHE AEROPLANËT KOMPLEKSE TË PERFORMANCËS LARTË ME NJE-PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI OSE KONTROLLI I AFTESISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT ATPL/MPL	
MANOVRA/PROCEDURA					Inicialet e instruktoreve kur trajnimet kanë përfunduar	Ktr ne	Inicialet e Ekzaminuesit kur testi ka përfunduar
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6,4 * ulje : me referencë vizuale percaktuar në NQ pas një afrimi instrumental. Në varësi nga sistemi specifik udhëzues i fluturimit, duhet të kryhet një ulje automatike			P—— —>	—— —>		M	
Shënim: Operimet CAT II/II duhen kryer në përputhje me kërkesat e aplikueshme të operimeve ajrore.							

7. Kategorizimi I klases - det.

Duhet të kryhet Seksioni 6 që të rivlerësohet një kategorizim I klases multi-motor për det, vetëm VFR, ku përvoja e kërkuar për 10 sektorët e rrugës brenda 12 muajve të kaluar nuk ka qenë plotësuar.

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
SEKSIONI 1		
1. Nisja 1.1 Para-fluturimi duke përfshirë: Dokumentacioni Masa dhe Balanca Te dhenat e motit NOTAM		
1.2 Kontrolllet e para-fillimit Te jashtme / Te brendshme		
1.3 Ndezja dhe shuarja e motorit Defektet normale		
1.4 Levizja ne parking		
1.5 Tempi i levizjes ne parking		
1.6 Ankorimi: Skele e Bankines detare		
1.7 Motori I fikur Lundrimi		
1.8 Kontrolllet para nisjes. Ndezja e motorit (sipas rastit)		

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
1.9 Procedura e ngritjes: Normale me pozicionim te flatrave sipas Manualit te Fluturimit Me ere terthore (ne se jane kushtet)		
2. Pune ajrore (VFR) 2.1 Fluturimit Drejtvizor dhe horizontal në shpejtesi ajrore të ndryshme duke përfshirë fluturim në shpejtesi ajrore të ulëta kritike me dhe pa flatra (duke përfshirë afrimin ne VMCA sipas rastit)		
2.2 kthesa të pjerrëta (360 ° ne te majtë dhe ne të djathtë në 45° rreshqitje)		
2.3 stall dhe rikuperim: (i) stall i pastër; (ii) Afrim për të shkaktuar stall në kthesë zbritëse me rreshqitje me konfigurimin afrimi dhe fuqise; (iii) Afrim për të shkaktuar stall në konfigurimin e uljes dhe fuqise; (iv) Afrim për të shkaktuar stall, kthesa ne ngjitje me flatra te ngritjes dhe fuqi ngjitese (aeroplan me një motor te vetëm)		

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
2.4 Perpuethshme ria-Nderlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 3		
3. Procedurat ne-rrugë VFR		
3.1 Plani I Fluturimit, llogarinë perfundimtare dhe leximi i hartes		
3.2 Ruajtja e lartësisë, drejtimi dhe shpejtësia		
3.3 Orientimi, dhe kohematja dhe rishikimi i ETA s		
3.4 Përdorimi i mjeteve të navigimit me radio (nëse aplikohen)		
3.5 Menaxhimi i Fluturimit (regjistri i fluturimit, kontrollet rutinë përfshirë karburantin, sistemet dhe ngrirja)		
3.6 Perpuethshme ria-Nderlidhja me ATC, Procedurat R/T		

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
SEKSIONI 4		
4. Mbërritjet dhe uljet 4.1 Procedura e arritjes ne Aerodrom (vetëm amfibët)		
4.2 Ulje Normale		
4.3 Ulje pa Flatra		
3.4 Përdorimi i mjeteve të navigimit me radio (nëse aplikohen)		
4.4 Ulje me ere terthore (nëse ka kushte të përshtatshme)		
4.5 Afrimi dhe ulja me fuqi boshe prej nje lartësie deri në 2 000 ' mbi ujë (vetëm aeroplannjë - motoresh)		
4.6 Qarkullimi nga lartësia minimale		
4.7 Ulje me uje te qete Ulje me uje te trazuar		
4.8 Perpuethshme ria-Nderlidhja me ATC,Procedu rat R/Tg		

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
SEKSIONI 5		
5. Procedurat jonormale dhe të emergjencës (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 4)		
5.1 Ngritje e refuzuar me një shpejtësi të arsyeshme		
5.2 Dështimi I simuluar I motorit pas ngritjes (vetëm aeroplan me nje motor)		
5.3 ulje e detyruar pa energji e simuluar (vetëm aeroplan me një motor)		
5.4 Emergjencave të simuluara: (i) zjarri ose tymi në fluturim; (ii) mosfunksionim i sistemeve sipas rastit		
5.5Perpuethsh meria- nderlidhja me ATC , procedurat R / T		

KATEGORIA PER KLASEN E DETIT	TRAJNIMI PRAKTIK	
Manovrat / Procedurat	Inicialet e Instruktorit me perfundimin e Trajnimit	Inicialet e Ekzaminuesit me perfundimin e Trajnimit
SEKSIONI 6		
6. Fluturim simuluar asimetrike (Ky seksion mund të kombinohet me nenet 1 deri 5)		
6.1 Dështimi I simuluar I motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt nëse bëhet në FFS dhe FNPT II)		
6.2 Shuarja e motorit dhe rindezja (test aftësi vetëm në ME)		
6.3 Afrimi asimetrik dhe qarkullimi		
6.4 Afrimi asimetrik dhe zbritja me ndalim të plotë		
6.5 Perpuethsh meria- nderlidhja me ATC , procedurat R / T		

C.Kerkesat specifike per kategorite e helikoptereve

- 1.Ne rastin e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise per kategorizimin e tipit dhe ATPL aplikanti duhet te kaloje seksionin 1 deri 4 dhe 6 (sipas rastit) te testit te aftesise ose kontrollit te aftesise.Deshtimi ne me shume se 5 lende kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjithë testin ose kontrollin.Nje aplikant qe deshton ne jo me shume se 5 lende duhet te ndermarre perseri lendet e deshtuara.Deshtimi ne cdo lende te ritestit ose rikontrollit ose deshtimi ne cdo lende tjeter qe tashme ka kaluar kerkon qe aplikantit te ndermarre perseri te gjithë testin ose kontrollin.Te gjitha seksionet e testit te aftesise ose testit te kontrollit duhet te perfundojne benda 6 muajve.
- 2.Ne rastin e kontrollit te aftesise per nje IR aplikanti duhet te kaloje seksionin 5 te kontrollit te aftesise.Deshtimi ne me shume se 3 lende kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjithë seksionin 5.Aplikanti i cili deshton ne jo me shume se 3 lende duhet te ndermarre perseri pikat e deshtuara.Deshtimi ne cdo lende te rikontrollit ose deshtimi ne cdo lende tjeter te seksionit 5 tashme te kaluar kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri kontrollin.

TOLERANCA E TESTIT TE FLUTURIMIT

- 3.Aplikanti duhet te demostroje aftesine per te:
 - a) operuar helikopterin me kufizimet e tij;
 - b) perfunduar te gjitha manovrat me butesi dhe saktesi;
 - c) ushtruar gjykimin e mire dhe mjeshterine ne pilotim;
 - d) ushtruar njohurite aeronautike;
 - e) mbajtur kontrollin e helikopterit gjate gjithë kohes ne menyre qe rezultati i suksesshem i procedures ose manovres te mos vihet ne dyshim;
 - f) kuptuar dhe aplikuar koordinimin e ekuipazhit dhe procedurave e paaftesise fizike te pilotit e, nese keto jane te aplikueshme;
 - g) komunikuar ne menyre efektive me anetare te tjere te ekuipazhit, nese kjo aplikohet
- 4.Limetet e meposhtme duhet te zbatohen, korrigjohen per te mundesuar ne kushtet turbulente dhe cilesite e trajtimit dhe performances se helikopterit te perdorur.

a)Limetet e fluturimit IFR

Lartesia:

Ne pergjithesi	± 100 kembe
Fillimin e levizjes rrotulluese ne lartesine e percaktuar	$+ 50$ kembe/ $- 0$ kembe
Minimumi i zbritjes se lartesise	$+ 50$ kembe/ $- 0$ kembe

Gjurmimi

Me ndihmen e radios	$\pm 5^{\circ}$
Precizioni i afrimit	gjysme shkalle devijim nga azimuth dhe trajektorja e fluturimit

Drejtimi

Operime normale	$\pm 5^{\circ}$
Operime jonormale/emergjente	$\pm 10^{\circ}$

Shpejtesia
Ne pergjithesi ± 10 knots
Shuarja e simuluar e motoreve + 10 nyje/-5 nyje

b) Limite te fluturimit VFR

Lartesia:
Ne pergjithesi ± 100 kembe

Drejtimi:
Operime normale $\pm 5^\circ$
Operime jonormale/emergjencat $\pm 10^\circ$

Shpejtesia:
E pergjithshme ± 10 nyje
Shuarja e simuluar e motoreve + 10 nyje/-5 nyje

Rreshqitje ne ajer per ulje:
T.O pezull I.G.E ± 3 kembe
Ulje ± 2 kembe

PERMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TE AFTESISE/KONTROLLIT TE AFTESISE

TE PERGJITHSHME

5. Simbolet e meposhtme nenkuptojne:

P= Trajnuar si PIC per leshimin e kategorizimit te tipit per SPH ose i trajnuar si PIC ose si pilot i dyte dhe si PF dhe PNF per leshimin e kategorizimit te tipit per MPH

6. Trajnimi praktik duhet te kryhet te pakten ne pajisjet e trajnimit te nivelit te treguar si (P) ose te kryhet deri ne cdo nivel pajisjesh me te larta te treguar nga shigjeta (—>).

Shkurtime e meposhtme perdoren per te treguar pajisjet e trajnimit te perdorura:

FFS = Simulator fluturues i plote

FTD = Pajisjet e trajnimit te fluturimit

H = Helikopter

7. Pikat me yll (*) duhet te fluturohen ne IMC reale ose te simuluar, vetem nga aplikantet te cilet deshirojne te rivalidojne ose rinovojne nje IR(H) ose te zgjerojne privilegjet e atij klasifikimi ose nje tipi tjeter.
8. Procedurat e instrumentave fluturues (seksioni 5) do te kryhen vetem nga aplikantet te cilet deshirojne te rivalidojne ose rinovojne nje IR(H) ose te zgjerojne privilegjet e ketij kategorizimi ne kategorizim te tipit tjeter. Nje FFS ose FTD 2/3 duhet te perdoret per kete qellim.
9. Kur shkronja “M” shfaqet ne kolonen e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise, kjo do te tregoje ushtrim te detyrueshem.
10. Nje FSTD duhet te perdoret per trajnimin dhe testimin praktik nese FSTD eshte nje pjese e kursit te kategorizimit te tipit. Konsideratat e meposhtme duhet te aplikohen ne kete kurs:

- i.Kualifikimi i FSTD sic eshte percaktuar ne kerkesat perkatese te Part –ARA dhe Part-ORA;
- ii.Kualifikimi i instruktorit dhe ekzaminuesit;
- iii.Vleren e trajnimit FSTD te kryer ne kurs;
- iv.Kualifikimet dhe eksperiencat e meparshme te pilotit ne trajnim ne tipe te ngjashme;
- v.Totalin e eksperiences se fluturimit te mbikqyrur pas leshimit te ri te nje kategorizimi te tipit.

HELIKOPTERET ME MULTI PILOT

- 11.Aplikantet per test aftesie per leshimin e kategorizimit te tipit per helikopter me multi pilot dhe ATPL (H) duhet te marrin vetem seksionin 1 deri 4 dhe , nese aplikohet, seksionin 6.
- 12.Aplikantet per rivalidim ose rinjohje te kategorizimit te tipit per helikopter me multi pilot per kontroll aftesie duhet te marrin vetem seksionin1 deri 4 dhe , nese aplikohet, seksionin 6.

HELIKOPTERET NJE/SHUME PILOTESH	TRAJNIMI PRAKTIK				TEST AFTESIE OSE KONTROLL AFTESIE	
				Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr ne	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
Manovrat/procedurat	FTD	FFS	H		FFS H	
1.1 Inspektim vizual i jashtem i helikopterit,vendndodhja e seciles pjese dhe qellimi i inspektimit			P		M (nese kryhen ne helikopter)	
1.2 Inspektimin e kabines se pilotit		P	—>		M	
1.3 Procedurat e nisjes,kontrolli paisjeve lundruese dhe radios, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave te lundrimit dhe te komunikimit	P	—>	—>		M	
1.4 Parkimi ne perputhje me instruksionet e kontrollit te trafikut ajror ose me instruksionet e instruktorit		P	—>		M	
1.5 Procedurat dhe kontrollet para ngritjes	P	—>	—>		M	
SEKSIONI 2 — Procedurat dhe manovrat e fluturimit						
2.1 Ngritjet (profile te ndryshme)		P	—>		M	

2.2 Uljet dhe ngritjet ne terren te pjerret ose me ere terthore		P	——>			
HELIKOPTERET NJE/SHUME PILOTESH	TRAJNIMI PRAKTIK				TEST AFTESIE OSE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/procedurat				Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr ne	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	FTD	FFS	H		FFS H	
2.3 Ngritjet me masen maksimale te ngritjes (masen maksimale reale ose te simuluar te ngritjes)	P	——>	——>			
2.4 Ngritjet me shuarjen e simuluar te motorit menjehere para arritjes TDP ose DPATO		P	——>			
2.4.1 Ngritjet me shuarjen e simuluar te motorit menjehere pas arritjes TDP		P	——>			
2.5 Kthesat ngjitesa dhe zbritese ne drejtime te specifikuara	P	——>	——>		M	
2.5.1 Kthesat me rreshqitje 30° 180° ne 360° majtas dhe djathtas, me reference vetem ne instrumenta	P	——>	——>		M	
2.6 Zbritje autorotative	P	——>	——>		M	
2.6.1 Ulje autorotative (vetem SEH) ose rikuperim i fuqise		P	——>		M	
2.7 Uljet, profile te ndryshme		P	——>		M	
2.7.1 Levizja rrotulluese ose shuarje e simuluar e motorit ne ulje para LDP ose DPBL		P	——>		M	
2.7.2 Uljet me shuarje te simuluar te motorit pas LDP ose DPBL		P	——>		M	

SEKSIONI 3 — Operimet normale dhe jonormale te sistemeve dhe procedurave te meposhtme

HELIKOPTERET NJE/SHUME PILOTESH	TRAJNIMI PRAKTIK				TEST AFTESIE OSE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/procedurat				Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr ne	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	FTD	FFS	H		FFS H	
3. Operimet normale dhe jonormale te sistemeve dhe procedurave te meposhtme:					M	
3.1 Motori	P	—>	—>		M	
3.2 Ajri i kondicionuar (ngrohje, ajrim)	P	—>	—>		M	
3.3 sistemi Pitot/ statik	P	—>	—>		M	
3.4 Sistemi i karburantit	P	—>	—>		M	
3.5 Sistemi elektrik	P	—>	—>		M	
3.6 Sistemi hidraulik	P	—>	—>			
3.7 Kontrolli i fluturimit dhe sistemi i rregullatoreve	P	—>	—>			
3.8 Sistemi i shkrirjes dhe antingrirjes	P	—>	—>			
3.9 Autopilotimi/Drejtuesi i fluturimit	P	—>	—>			
3.10 Paisjet e shtimit te stabilitetit	P	—>	—>			
3.11 Radari i motit, radioaltimetri i, transpoderi	P	—>	—>			

HELIKOPTERET NJE/SHUME PILOTESH	TRAJNIMI PRAKTIK				TEST AFTESIE OSE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/procedurat				Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr ne	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.12 Sistemi i lundrimt ajror	P	—>	—>			
3.13 Sistemi i uljes ne piste	P	—>	—>			
3.14 Njesia e fuqise ndihmese	P	—>	—>			
3.15 Radio, Paisjet lundruese, sistemi manaxhues i fluturimit	P	—>	—>			
SEKSIONI 4 — Procedurat dhe manovrat e fluturimit						
4.Procedurat jonormale dhe emergjente					M	Nje minimum I detyrueshem i tre temave do te zgjidhen nga ky seksion
4.1 Paisjet e zjarrit (perfshire evakuimin nese eshte e aplikueshme)	P	—>	—>			
4.2 Kontrolli i tymit dhe shuarja	P	—>	—>			
4.3 Shuarja e motorit, fikja dhe rindezja ne nje lartesi te sigurte	P	—>	—>			
4.4 Derdhja e karburantit (simuluar)	P	—>	—>			
4.5 Prishja e kontrolli te rotorit te bishtit (nese aplikohet)	P	—>	—>			

4.5.1 Prishja e rotorit te bishtit (nese aplikohen)	P	——>	Helikopter nuk mund te perdoren per kete			
HELIKOPTERET NJE/SHUME	TRAJNIMI PRAKTIK				TEST AFTESIE OSE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/procedurat				Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr ne	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	FTD	FFS	H		FFS H	
4.6 Humbja e aftesise se anetarit te ekuipazhit— vetem MPH	P	——>	——>			
4.7 Keqfunksionimet e transmisionit	P	——>	——>			
4.8 Procedura te tjera emergjente te percaktuara ne Manualin e duhur te fluturimit	P	——>	——>			
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit instrumental (per tu kryer ne IMC ose IMC te simuluar)						
5.1 Ngritja Instrumentale : kalimi ne fluturimin instrumenal kerkohet sa me shpejt te jete mundur pasi te ngrihet ne ajer	P*	——>*	——>*			
5.1.1 Shuarja e simuluar e motorit gjate nisjes	P*	——>*	——>*		M*	
5.2 Respektimi i linjave te nisjes dhe mberritjes dhe instruksionet ATC	P*	——>*	——>*		M*	
5.3 Procedurat e mbajtjes	P*	——>*	——>*			
5.4 Afrimet ILS deri ne lartesi te caktuar CAT I	P*	——>*	——>*			
5.4.1 Manualisht, pa drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*		M*	

5.4.2 Afrimit pr�ciz, Manualisht, me ose pa drejtues fluturimi	P*	—>*	—>*		M*	
HELIKOPTERET NJE/SHUME PILOTESH	TRAJNIMI PRAKTIK				TEST AFTESIE OSE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/procedurat				Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr ne	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.3 Me autopilot te shoqeruar	P*	—>*	—>*			
5.4.4 Manualisht, me nje motor jofunksional te simuluar. (Shuarja e motorit do te simulohet gjate afrimit final para kalimit te shenjave te jashtme deri ne perfundimin e procedures se afrimit te munguar)	P*	—>*	—>*		M*	
5.5 Afrimi jo preciz deri ne minimumin e lartesis se zbritjes MDA/MDH MDA/H	P*	—>*	—>*		M*	
5.6 Levizja rrotulluese me te gjith�e motoret qe operojne per arritjen e DA/DH ose MDA/MDH	P*	—>*	—>*			
5.6.1 Procedurat e tjera te afrimit te munguar	P*	—>*	—>*			Nje minimum I detyrueshem i tre temave do te zgjidhen nga ky
5.6.2 Levizja rrotulluese me nje motor te simuluar jofunksional ne arritjen e DA/DH ose MDA/MDH	P*				M*	
5.7 Autorotacioni IMCme rigjenerim fuqise	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Rikthimi nga qendrimet e pazakonta	P*	—>*	—>*		M*	
SEKSIONI 6 — Perdorimi opsional i pajisjeve						
6. Perdorimi opsional i pajisjeve	P	—>	—>			

D. Kerkesat specifike per kategorite e avioneve me ngritje vertikale me fuqi

1. Ne rastin e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise per kategorizimin e tipit per avionet me ngritje me fuqi, aplikanti duhet te kaloje seksionin 1 deri 5 dhe 6 (nese aplikohet) e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise. Deshtimi ne me shume se 5 lende kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjitha testin ose kontrollin. Aplikanti qe deshton ne jo me shume se pese lende do te ndermarre perseri pjeset e deshtuara. Deshtimi ne cdo lende te ristetit ose ri kontrollit ose deshtimi ne cdo lende tjeter tashme te kaluar kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjitha testin ose kontrollin. Te gjitha seksionet e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise duhet te perfundojne brenda 6 muajve.

TOLERANCA E TESTIT TE FLUTURIMIT

2. Aplikanti duhet te demostroje aftesine per te:
 - a) operuar avionin me ngritje me fuqi me kufizimet e tij;
 - b) perfunduar te gjitha manovrat me butesi dhe saktesi;
 - c) ushtruar gjykimin e mire dhe mjeshterine ne pilotim;
 - d) ushtruar njohurite aeronautike;
 - e) mbajtur kontrollin e avionit me ngritje vertikale me fuqi gjate gjithë kohes ne menyre qe rezultati i suksesshem i procedures ose manovres te mos vihet ne dyshim;
 - f) kuptuar dhe aplikuar koordinimin e ekuipazhit dhe pavlefshmerine e procedurave;
 - g) komunikuar efektshem me anetare te tjere te ekuipazhit.
3. Limitet e meposhtme duhet te zbatohen, korrigjohen per te bere kompesim per kushtet turbulente dhe cilesite e trajtimit dhe performances se aeroplanit te perdorur.

a) Limitet e fluturimit IFR

Lartesia:

Ne pergjithesi	± 100 kembe
Fillimin e levizjes rrotulluese ne lartesine e caktuar	$+ 50$ kembet/ $- 0$ kembe
Minimumi i lartesisë se zbritjes	$+ 50$ kembe/ $- 0$ kembe

Gjurrimi

Ne ndihmen e radios	$\pm 5^\circ$
Precizioni i afrimit azimuth	gjysem shkalle devijimi i trajektores se fluturimit dhe kendit

Drejtimi

Operime normale	$\pm 5^\circ$
Operime jonormale/emergjente	$\pm 10^\circ$

Shpejtesia

Ne pergjithesi	± 10 nyje
Shuarja e motoreve te simuluar	$+ 10$ nyje/ -5 nyje

b) Limitet e fluturimit VFR

Lartesia:

Ne pergjithesi ± 100 kembe

Drejtimi:

Operime normale $\pm 5^\circ$

Operime jonormale/emergjencat $\pm 10^\circ$

Shpejtesia:

E pergjithshme ± 10 nyje

Shuarja e simuluar e motoreve te + 10 nyje/-5 nyje

Rreshqitje ne ajer per ulje:

T.O pezull I.G.E ± 3 kembe

Ulje ± 2 kembe

PERMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TE AFTESISE/KONTROLLIT TE AFTESISE

4.Simbolet e meposhtme nenkuptojne:

P= Trajnuar si PIC ose si pilot i dYTE dhe si PF dhe PNF per leshimin e kategorizimin e tipit te zbatueshem

5.Trajnimi praktik duhet te kryhet te pakten me pajisjet e trajnimit te nivelit te treguar si (P) ose te kryhet deri ne cdo nivel pajisjesh me te larte te treguar nga shigjeta(—>).

6.Shkurtime e meposhtme do te perdoren per te treguar pajisjet e trajnimit te perdorura:

FFS = Simulator i plote i fluturimit

FTD =Pajisjet e trajnimit te fluturimit

OTD=Pajisje te tjera trajnuese

PL=Avioni me ngritje vertikale me fuqi

a)Aplikantet per testin e aftesise per leshimin e kategorizimit te tipit per avionet me ngritje vertikale me fuqi duhet te ndermarrin seksionet 1 deri 5 dhe, nese aplikohet, seksionin 6.

b)Aplikantet per kontrollin e aftesise per rivalidimin ose rinovim e kategorizimit te tipit per avione me ngritje vertikale me fuqi do te ndermarrin seksionin 1 deri 5 dhe, nese aplikohet seksionin 6 ose 7.

c)Pikat me yll (*) duhet te fluturohen vetem me reference te instrumentave. Nese kushtet nuk jane plotesuar gjate testit te aftesise ose kontrollit te aftesise, kategorizimi i tipit do te kufizohet vetem ne VFR.

7.Kur shkronja “M” shfaqet ne kolonen e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise, kjo do te tregoje ushtrimin e detyrueshem.

8.Pajisjet Trajnuese Simuluese te Fluturimit duhet te perdoren per trajnime praktike dhe testimin nese ato perbejne pjese te nje te kategorizimit te tipit. Konsideratat e meposhtme duhet te aplikohen ne miratimin e kursit:

- a.Kualifikimi i Pajisjeve Trajnuese Simuluese te Fluturimit sic eshte percaktuar ne kerkesat perkatese te Part –ARA dhe part- ORA;
- b.Kualifikimet e instruktorit

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instructorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEKSIONI 1 — Pergatitjet dhe kontrollet para fluturimit							
1.1 Inspektim vizual i jashtem i avionit me ngritje vertikale me fuqi,vendndodhja e seciles pjesë dhe qellimi i inspektimit				P			
1.2 Inspektimi i kabines	P	—>	—>	—>			
1.3 Fillimi i procedurave, kontrolli i paisjeve lundruese dhe radios, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave te lundrimit dhe komunikimit	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Parkimi ne perputhje me kontrollin e trafikut ajror ose instruksionet e instructorit		P	—>	—>			
1.5 Procedurat para ngritjes dhe kontrollet perfshire kontrollin e regjimit te fuqise	P	—>	—>	—>		M	
SEKSIONI 2 — Procedurat dhe manovrat fluturuese							
2.1 Profilet e ngritjes normale VFR;							

Operimet e pistes (STOL dhe VTOL) perfshire eren e terthorte Heliporte te ngritura Heliporte ne nivel toke		P	——>	——>		M	
2.2 Ngritje ne maksimumin e mases se ngritjes (reale ose mase maksimale e ngritjes e simuluar)		P	——>				

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.1 Ngritje e refuzuar: gjate operimeve ne pisten e ngritjes gjate operimeve ne heliporte te ngritura gjate operimeve ne nivel toke		P	——>			M	
2.3.2 Ngritje me shuarjen e motorit te simuluar pas kalimit te pikes vendimtare: gjate operimeve ne heliporte te ngritura gjate operimeve ne nivel toke		P	——>			M	
2.4 Zbritje autorotative te me menyren e helikopterit (avionit nuk duhet te perdoret per kete ushtrim)	p	——>	——>			vetem M FFS	

2.4.1 Zbritje me menyren e aeroplanit (avionit nuk duhet te perdoret per kete ushtrim)		P	————>			vetem M FFS	
2.5 Profilet e uljes normale VFR; Operimet e pistes (STOL dhe VTOL) perfshire eren e terthorte Heliporte te nivelit te tokes		P	————>	————>		M	
2.5.1 Ulje me shuarjen e motorit te simuluar pas kalimit te pikes vendimtare: Gjate operimeve ne heliport te ngritur,gjate operimeve ne heliport te tokes						M	
KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL	kur trajnimi ka perfunduar	FFS PL	
2.6 Levizja rrotulluese ose ulje me shuarjen e motorit te simuluar pas kalimit te pikes vendimtare		P	————>			M	
SEKSIONI 3 — Operimet normale dhe jonormale per procedurat dhe sistemet e meposhtme:							
3.Operimet normale dhe jonormaleper proceduratdhe sistemet e meposhtme (mund te kryhet ne nje FSTD nese kualifikohet per	:					M	Nje minimum I domosdoshem prej tre temash te ketij seksioni duhet te

							zgjidhen
3.1 Motori	P	——>	——>				
3.2 Presionizimi dhe ajri i kondicionuar (nxehtesia, ajrimi)	P	——>	——>				
3.3 Pitot/sistemi statik	P	——>	——>				
3.4 Sistemi i karburantit	P	——>	——>				
3.5 Sistemi i energjise	P	——>	——>				
3.6 Sistemi hidraulik	P	——>	——>				
3.7 Kontrolli i fluturimit dhe sistemi I trimsave	P	——>	——>				
3.8 Sistemi i shkrirjes/anti ngrirjes, nxehja e mburojave me shkelqim	P	——>	——>				
3.9 Autopilotimi/Drejtues fluturues	P	——>	——>				

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGJITJE TIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
Manovrat/procedurat	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
Pajisjet lajmeruese per stallin ose pajisjet per shmangien e stallit, dhe pajisjet e rritjes se stabilitetit	P	——>	——>			M	

3.11 Radari i motit, radios altimetri ,transponderi,sistemi i paralajmerimit te afersise me token	P	————>	————>				
3.12 Sistemi i rrotave te uljes	P	————>	————>				
3.13 Njesia ndihmese e energjise	P	————>	————>				
3.14 Pajisja e Radio lundrimet, sistemi instrumental dhe I manaxhimit te fluturimit	P	————>	————>				
3.15 Sistemi i flatrave	P	————>	————>				
SEKSIONI 4 — Procedurat jonormale dhe emergjente							
4.Procedurat jonormale dhe emergjente (mund te kryhen ne nje FSTD nese eshte i kualifikuar per kete ushtrim)						M	Nje minimum I domosdoshem prej tre temash duhen zgjedhur nga ky seksion
4.1 Situatat e zjarrit, motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit dhe zjarri elektrik perfshire evakuimin nese aplikohet)	P	————>	————>				
4.2 Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	————>	————>				

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.3 Prishja e motorit, fikja dhe rindezja (nje avion						Vetem FFS	

nuk mund te perdoret per kete ushtrim) perfshire OEI kalimin nga rregjimet e helikopterit ne aeroplan dhe anasjelltas	P	——>	——>				
4.4 Derdhja e karburantit (e simuluar, nese eshte e aplikueshme)	P	——>	——>				
4.5 Ere me drejtim te ndryshueshem ne ngritje dhe ulje (nuk duhet te perdoret avion per kete ushtrim)			P			Vetem FFS	
4.6 Renie e simuluar e presionit te kabines/zbritje emergjente (avioni nuk duhet te perdoret per kete ushtrim)	P	——>	——>			Vetem FFS	
4.7 Fenomeni ACAS (avioni nuk duhet te perdoret per kete ushtrim)	P	——>	——>			Vetem FFS	
4.8 Paaftesia e anetareve te ekuipazhit	P	——>	——>				
4.9Keqfunksionimete transmisionit	P	——>	——>			Vetem FFS	
4.10 Rigjenerimi nga nje stall i plote (ndezje dhe fikje e motor) ose pas aktivizimit te pajisjeve paralajmeruese te stallit ne ngjitje,lundrimdhe konfigurimin e afrimit (avioni nuk do perdoret per kete ushtrim)	P	——>	——>			Vetem FFS	

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.11 Procedurat e tjera te emergjences te detajuara ne Manualin e dhene te fluturimit	P	——>	——>			Vetem FFS	
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit instrumental (per tu kryer ne IMC ose IMC te simuluar							
5.1 Ngritjes me ane te instrumentave:kalimi ne fluturim me instrumenta kerkohet menjehere pas ngritjes ne fluturim	P*	——>*	——>*				
5.1.1 Shuarja e simuluar e motorit gjate nisjes pas pikes se vendimtare	P*	——>*	——>*			M*	
5.2 Respektimi i linjave te nisjes dhe mberritjes dhe instruksionet e ATC	P*	——>*	——>*			M*	
5.3 Procedurat e mbajtjes	P*	——>*	——>*				
5.4 Afrimi i Precizionit ne lartesine e percaktuar ne jo me pak se 60 m (200 ft)	P*	——>*	——>*				
5.4.1 Manualisht,pa drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*			M* (vetem test aftesie)	
5.4.2 Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	——>*	——>*				

5.4.3 Me perdorimin e autopilotit	P*	——>*	——>*				
-----------------------------------	----	------	------	--	--	--	--

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4.4 Manualisht, me nje motor te simuluar jofunksional, shuarja e motorit duhet te simulohet gjate afrimit final para kalimit te shenjave te jashtme (OM) dhe te vazhdoje, ose deri ne prekjen e tokes, ose nepermjet perfundimit te procedurave te afrimit te humbur	P*	——>*	——>*			M*	
5.5 Afrimi jo preciziv nen minimumin e zbritjes se lartesisë MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5.6 Levizja rrotulluese me te gjithë motoret qe operojne ne arritjen e DA/DH ose MDA/MDH	P*	——>*	——>*				
5.6.1 Procedura te tjera te afrimit te munguar	P*	——>*	——>*				
5.6.2 Levizja rrotulluese me nje motor tesimuluar jofunksional ne arritjen e DA/DH oseMDA/MDH	P*	——>*	——>*				
5.7 Autorotacioni IMC me rikuperim te fuqise per uljen ne piste, vetem	P*	——>*	——>*				

me menyren e helikoptereve (nje avion nuk duhet te perdoret per kete ushtrim)							
5.8 Rikuperime nga qendrimet e pazakonta (kjo varet nga cilesia e FFS)	P*	——>*	——>*			M*	

SEKSIONI 6 — Autorizimi shtese per kategorizimin e tipit per afrimin instrumental deri ne nje lartesi te percaktuar jo me pak se 60 m (CAT II/III)

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6. Autorizimi shtese per kategorizimin e tipit per afrime instrumentale deri ne nje lartesi te percaktuar jo me pak se 60 m (CAT II/II)							
Manovrat dhe procedurat e meposhtme jane minimumi i kerkesave te trajnimit per te lejuar afrimin instrumental deri ne nje DH jo me pak se 60 m (200 ft) Gjate procedurave te meposhtme te afrimit instrumental dhe te afrimit te munguar, duhet te perdoren te gjithe paisjet e avioneve me ngritje vertikale me fuqi te nevojshem per tipin e certifikimit te afrimit instrumental deri ne nje DH prej me pak se 60 m.							
6.1 Ngritja e Refuzuar ne minimumin e autorizuar RVR		P	——>			M*	

6.2 Afrimet ILS per kushtet e fluturimit instrumental te simuluar deri ne DH e aplikuar duke perdorur sistemin udhezues te fluturimit. Duhet te vrojtohen procedurat standarde te koordinimit te ekuipazhit (SOP).		P	————>			M*	
--	--	---	-------	--	--	----	--

KATEGORIA E AVIONEVE ME NGRITJE VERTIKALE ME FUQI	TRAJNIM PRAKTIK					TESTI I AFTESISE DHE KONTROLI I AFTESISE	
Manovrat/procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialete ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
Levizja rrotulluese pas afrimit sic eshte percaktuar ne 6.2 me arritjen e DH.Trajnimi duhet te perfshije gjithashtu levizjen rrotulluese per shkak te RVR se pamjaftueshme,eres me drejtim te ndryshueshem, shmangien e avionit ne tejkalimin e limiteve te afrimit per nje afrim te suksesshem, prishjen e pajisjeve te tokes/fluturimit perpara arritjes se DH dhe levizja rrotulluese me prishjen e simuluar te pajisjeve te fluturimit.		P	————>	————>		M*	
Uljet me referenca vizuale te percaktuara ne DH duke ndjekur afrimin instrumental.Ne varesi te sistemit specifik udhezues te fluturimit,duhet te kryhet nje ulje automatike		P	————>			M*	

SEKSIONI 7 — Pajisjet opsionale

7.Perdorimi i paisjeve opsionale		P	————>	————>			
----------------------------------	--	---	-------	-------	--	--	--

E. Kërkesat specifike per kategorite e airship-eve

1. Ne rastet e testeve te aftesise ose kontroleve te aftesise per kategorizimin e tipit per avionet me ngritje vertikale me fuqi, aplikanti duhet te kaloje seksionin 1 deri 5 dhe 6 (nese aplikohet) te testit te aftesise ose kontrollit te aftesise. Deshtimi ne me shume se 5 lende kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjithe testin ose kontrollin. Aplikanti qe deshton ne jo me shume se pese lende duhet te ndermarre perseri lendet e deshtuara. Deshtimi ne cdo lende te ritestit ose ri kontrollit ose deshtimi ne cdo lende tjeter tashme te kaluar kerkon qe aplikanti te ndermarre perseri te gjithe testin ose kontrollin. Te gjitha sekionet e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise duhet te perfundojne brenda 6 muajve.

TOLERANCA E TESTIT TE FLUTURIMIT

2. Aplikanti duhet te demostroje aftesine per te:
 - a) operuar avionin me ngritje vertikale me fuqi me kufizimet e tij;
 - b) perfunduar te gjitha manovrat me butesi dhe saktesi;
 - c) ushtruar gjykimin e mire dhe mjeshterine ne pilotim;
 - d) ushtruar njohurite aeronautike;
 - e) mbajtur kontrollin e helikopterit gjate gjithe kohes ne menyre qe rezultati i suksesshem i procedures ose manovres te mos vihet ne dyshim;
 - f) kuptuar dhe aplikuar kordinimin e ekuipazhit dhe procedurat e paaftesise fizike te pilotit;
 - g) komunikuar efektshem me anetare te tjere te ekuipazhit.
3. Limitet e meposhtme duhet te zbatohen, korrigjohen per te bere kompesim per kushtet turbulente dhe cilesite e trajtimit dhe performances se airship-it te perdorur.

a) Limitet e fluturimit IFR

Lartesia:

Ne pergjithesi	± 100 kembe
Fillimin e levizjes rrotulluese ne lartesine e percaktuar	$+ 50$ kembe/ $- 0$ kembe
Minimumi i lartesis se zbritjes	$+ 50$ kembe/ $- 0$ kembe

Gjurmimi

Me ndihmen e radios	$\pm 5^\circ$
Precizioni i afrimit azimuth	gjysem shkalle devijimi i trajektores se fluturimit dhe kendit

Drejtimi

Operime normale	$\pm 5^\circ$
Operime jonormale/emergjente	$\pm 10^\circ$

b) Limitet e fluturimit VFR

Lartesia:

Ne pergjithesi	± 100 kembe
----------------	-----------------

Drejtimi:

Operime normale $\pm 5^\circ$

Operime jonormale/emergjencat $\pm 10^\circ$

PERMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TE AFTESISE/KONTROLLIT TE AFTESISE

4.Simbolet e meposhtme nenkuptojne:

P = Trajnuar si PIC ose pilot i dyte dhe si PF dhe PNF per leshimin e kategorizimin te tipit sic aplikohet.

5.Trajnimi praktik duhet te kryhet te pakten ne pajisjet e trajnimit te nivelit te treguar si (P) ose te kryhet deri ne cdo nivel pajisjesh me te larte te treguar nga shigjeta ($\longrightarrow$).

6.Shkurtimet e meposhtme do te perdoren per te treguar pajisjet e trajnimit te perdorura:

FFS = Simulator i plote i fluturimit

FTD =Pajisje e trajnimit te fluturimit

OTD=Pajisje te tjera trajnuese

As=Airship

a)Aplikantet per testin e aftesise per leshimin e kategorizimin te tipit per airshipe duhet te ndermarrin seksionet 1 deri 5 dhe, nese aplikohet, seksionin 6.

b)Aplikantet per per kontrollin e aftesise per rivalidimin ose rinovimin e kategorizimit te

tipit per airship-e duhet te ndermarrin seksionin 1 deri 5 dhe, nese aplikohet seksionin 6 ose

7

c)Pikat me yll (*) duhet te fluturohen vetem me reference te instrumentave. Nese keto kushte nuk jane plotesuar gjate testit te aftesise ose kontrollit te aftesise, kategorizimi i tipit do te kufizohet vetem ne VFR.

7.Kur shkronja “M” shfaqet ne kolonen e testit te aftesise ose kontrollit te aftesise, kjo duhet te tregoje ushtrimin e detyrueshem.

8.Duhet te perdoret Nje FSTD per trajnimin praktik dhe testimin nese FSTD eshte nje pjese e kursit te kategorizimit te tipit.Konsideratat e meposhtme duhet te aplikohen ne kete kurs:

a)Kualifikimi i FSTD sic eshte percaktuar ne Part –OR

b)Kualifikimin e instruktorit

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	

SEKSIONI 1- Pergatitjet dhe kontrollet para fluturimit

1.1 Inspektimi para fluturimit				P			
1.2 Inspektimi i kabines se pilotit	P	—>	—>	—>			
1.3procedurat e nisjes, kontrolli I pajisjeve lundruese dhe radios, perzgjedhja dhe regjistrimi I frekuencave te		P	—>	—>		M	
1.4Procedura e lirimit nga piketa dhe manovrat ne token			P	—>		M	
1.5 Procedurat dhe kontrollet para ngritjes	P	—>	—>	—>		M	

SEKSIONI 2 — Procedurat dhe manovrat fluturuese

2.1 Profili normal VFR I ngritjes			P	—>		M	
2.2 Shuarja e simuluar e motorit ne ngritje			P	—>		M	
2.3 Ngritje me peshe te madhe > 0 (Peshe e madhe T/O)			P	—>			
2.4 Ngritje me rendese < 0 (E lehte T/O)			P	—>			

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.5 Procedura e ngjitjes normale			P	——>			
2.6 Ngjitja ne presion te larte			P	——>			
2.7 Njohja e lartesisë se presionit			P	——>			
2.8 Fluturimi ne ose afer lartesisë se presionit			P	——>		M	
2.9 Zbritje dhe afirim normal			P	——>			
2.10 Profili i uljes normale VFR			P	——>		M	
2.11 Ulje me peshe > 0 (Heavy Ldg.)			P	——>		M	
2.12 Ulje me peshe < 0 (E lehte Ldg.)			P	——>			
Qellimisht e lene bosh						M	

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As			
SEKSIONI 3 — Operimet normale dhe jonormale te sistemeve dhe procedurave te meposhtme							
3. Operimet normale dhe jonormale te sistemeve dhe procedurave te meposhtme (mund te kryhet ne nje FSTD nese eshte i kualifikuar per ushtrimin):						M	Minimum i detyrueshem prej tre pikash do te zgjidhen nga ky seksion
3.1 Motori	P	—>	—>	—>			
3.2 Presionizimi i brendshem	P	—>	—>	—>		M	
3.3 Sistemi Pitot/ statik	P	—>	—>	—>		M	
3.4 Sistemi i karburantit	P	—>	—>	—>		M	
3.5 Sistemi elektrik	P	—>	—>	—>			
3.6 Sistemi hidraulik	P	—>	—>	—>			
3.7 Sistemi I kontrollit te fluturimit dhe	P	—>	—>	—>			
3.8 Sistemi Ballonet	P	—>	—>	—>			
3.9 Drejtori I Fluturimit/Autopiloti	P	—>	—>	—>			

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As			
3.10 Paisjet e rritjes se atabilitetit	P	—>	—>	—>			
3.11 Radari i motit, radio altimetri, transponderi, sistemi i paralajmerimit te afersise me token	P	—>	—>	—>			
3.12 Sistemi I rrotave te uljes	P	—>	—>	—>			
3.13 Njesia ndihmese e fuqise	P	—>	—>	—>			
3.14 Paisjet e radios dhe lundrim, sistemi i instrumentave dhe menaxhimit te fluturimit	P	—>	—>	—>			
Qellimisht e lene bosh							

SEKSIONI 4 — Procedurat normale dhe jonormale

4. Procedurat jonormale dhe te emergjences(mund te kryhet ne nje FSTD ne se eshte e kualifikuar						M	Minimum I detyrueshem prej 3 pikash do te zgjidhet nga ky seksion
4.1 Situatat e zjarrit, motori, APU, kabina e ngarkesave, ,kabina e pilotimit dhe zjarri elektrik perfshire	P	—>	—>	—>			

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.2 Kontrolli dhe pastrami I tymit	P	——>	——>	——>			
4.3 Prishja e motorit, fikja dhe rindezja në faza te vecanta te fluturimit perfshire prishjen e shumfishte te motorit	P	——>	——>	——>			
4.4 Paaftesimi I anetareve te ekui pazhit	P	——>	——>	——>		M	
4.5 Defektet e Trasmisionit/k utise se agregateve	P	——>	——>	——>		M	
4.6 Procedura te tjera te emergjences sic jane pershkruar ne manualin e dhene te	P	——>	——>	——>		M	
SEKSIONI 5 — Procedura e fluturimit me Instrumenta (Për tu kryer në IMC ose në IMC te simuluar)							
5.1 Ngritja me Instrumenta: Kalimi në fluturimin me instrumenta kërkohet sapo te kryhet ngritja ne ajer	P*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1 Shuarja e simuluar e motorit në ngritje	p*	——>*	——>*	——>*		M*	

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instrukturit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.2 Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimeve të ATC	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.3 Procedurat e mbajtjes	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4 Afrimi preciziv deri në një lartësi te caktuar prej jo më pak se 60 m (200 ft)	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1 Manualisht pa drejtues fluturimi	p*	——>*	——>*	——>*		M* (vetem Test aftësie)	
5.4.2 Manualisht me drejtues fluturimi	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3 Me perdorim te autopilotit							
5.4.4 Manualisht, me simulimin me nje motor jofunksional, difekti ne motor duhet të simulohet gjatë afrimit përfundimtar përpara se të kaloje shenjat e jashtme (OM) dhe ne vazhdim me prekje te tokes, ose deri në përfundimin e	p*	——>*	——>*	——>*		M*	

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.5 Afrim jo preciz deri - deri në lartësine minimale te zbritjes	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.6 Levizje rrotulluese me te gjithë motored funksionale ne	p*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1 Afrime te humbura te tjera	p*	——>*	——>*	——>*			
5.6.2 Levizje rrotulluese me një motor të simuluar jashte funksionit në arritjen DA /MDH	p*					M*	
5.7 Paisjet e radios dhe lundrimet, sistemi i instrumentave dhe menaxhimit te fluturimit	P	——>	——>	——>			

SEKSIONI 6— Autorizim shtese ne kategorizimin e tipit per afrime instrumentale deri ne nje lartesi te caktuar prej jo me pak se 60m (CAT II/III)

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr FFS As	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As			
6. Autorizime të tjera shitesë mbi një kategorizim të tipit për afrime me instrumenta deri në një lartësi të caktuar prej më pak se 60 m (CAT II / III). Manovrat e mëposhtmedhe procedurat janë kërkesat minimale të trajnitimit për të lejuar afrimet instrumentale deri në një DH prej më pak se 60 m (200 ft). Gjatë këtyre afrimeve me instrumenta dhe Procedurave të afrimeve të humbura, do të përdoren të gjitha pajisjet airshipit të nevojshme për Certifikimin sipas tipit të afrimeveInstrumentale deri në një DH prej më pak se 60m(200ft)							
6.1 Ngritje e refuzuar në minimumin e autorizuar RVR		P	→			M*	
6.2Afrimet ILS në kushte të simuluar të fluturimit me instrumenta deri në NQ e aplikueshme, duke përdorur sistemin e udhëzimit të fluturimit. Do të respektohen Procedurat standarde të koordinimit të		fjllP	→			M*	

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.3 Levizja rrotulluese pas afrimeve siç tregohet në 6.2 me arritjen e DH. Trajnimi duhet të përfshijë gjithashtu një levizje rrotulluese për shkak të RvR se pamjaftueshme, eres me drejtim te ndryshueshem, devijimin e avionit ne kalimin e kufijv te afrimit për një afrim te suksesshem dhe prishja e paisjeve (tësimuluar), tokësore /ajrore para arritjes DH dhe, levizje rrotulluese me prishje te simuluar te pajisjeve ajrore.		p*	————>*			M*	M*
6.4 Ulje (t) Me referencë vizuale te percaktuar në NQ pas një afrimi instrumental. Në varësi nga sistemi specifik udhëzues i		p*	————>*			M*	

KATEGORITE AIRSHIP	TRAJNIMI PRAKTIK					TEST AFTESIE DHE KONTROLL AFTESIE	
Manovrat/Procedurat					Inicialet e instruktorit kur trajnimi ka perfunduar	Lktr	Inicialet e ekzaminuesit kur kursi ka perfunduar
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEKSIONI 7 – Pajisjet opsionale							
7.Përdorimi i pajisjeve opsionale		P	————>				

Aneksi II

KUSHTET PËR KONVERTIMIN E LICENCAVE EKZISTUESE DHE KATEGORIZIMEVE KOMBËTARE PËR AEROPLANËT DHE HELIKOPTERËT

A.AEROPLANET

Një licensë piloti e leshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një licensë Pjesë- FCL me kusht që aplikuesi të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

- a)Për ATPL (A) CPL dhe (A), të plotësojë si test kontroll aftësie kërkesat e rivalidimit të Pjesës-FCL- kategorizimin sipas tipit / klasës dhe instrumentave, në përputhje me privilegjet e licencës mbajtur;
- b)Të demonstrojë njohuri të pjesëve përkatëse kerkesave 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 Kombetare e mbajtur	Koha totale e eksperincës së Fluturimit	Cdo Kërkesë tjetër	Zëvendësimi i licensave Part-FCL dhe kushtet(ne se aplikohet)	Heqja e Kushteve	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	

ATPL(A)	> 1 500 si PIC ne avionë me shume pilotë	Asnjë	ATPL(A)	E pa aplikueshme	(a)
ATPL(A)	> 1 500 në avionë me shume pilotë	Asnjë	Si në (c)(4)	Si në (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 në avionë me shume pilotë	Të demonstrojë njohuri për planifikimin e fluturimit dhe të performancës siç kërkohet nga FCL.515	ATPL(A), me kategorizim te tipit te kufizuar për Co-pilot	Të demonstrojë aftësinë për të vepruar si PIC si kërkohet në shtojcën 9 të Part-FCL	(c)
CPL/IR(A) dhe një test teorik për ICAO ATPL te kaluar ne Shtetin Anetar te leshimit te licenses		(i)Të demonstrojë njohuritë për planifikimin e fluturimit dhe performancën si kërkohet në FCL. 310 dhe FCL.615(b) (ii)Të plotësojë kërkesat e tjera në FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) me kredite te ATPL teori	E pa aplikueshme	(d)

CPL/IR(A)	> 500 në avione me shumë pilotë, ose në operime me shumë pilotë ose në avionë me një pilot te kategorisë se rregullt CS-23 ose ekuivalentet në përputhje me kërkesat e Part –CAT dhe Part-ORO per transportin ajror tregetar.	(i) Të ketë kaluar nje ekzaminim për njohuri ATPL(A) në shtetin anetar leshues të licensës(*) (ii) Te plotësojë kriteret e cituara në FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) me Kredite ATPL në teori	E pa aplikueshme	(e)
-----------	---	---	------------------------------------	------------------	-----

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 si PIC në avionë me nje pilot të vetem	Demonstrojnë njohuri për planifikimin e fluturimit dhe performancën e fluturimit për nivelin CPL / IR	As (4)(f)	Mbajne nje kategorizim të tipit multi-pilot në përputhje me Part-FCL	(g)

CPL(A)	> 500 si PIC ne aeroplanë me një pilot	Kategorizim nate, nese eshte e aplikueshme	CPL(A), me kategorizim te klases/tipit I kufizuar ne aeroplane me nje pilot		(h)
CPL(A)	< 500 si PIC ne aeroplanë me një pilot	(i) Kategorizimi i nates, sipas rastit (ii)Demonstron njohuri te performances se fluturimit dhe planifikimin sic kerkohet ne FCL.310	Si (4)(h)		(i)

PPL/IR(A)	≥ 75 ne perputhje me IFR		PPL/IR(IR kufizuar ne PPL)	eDemonstrojne njohuri te performances se fluturimit dhe planifikimin si kerkohet ne FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 ne aeroplan	Demonstrojne perdorimin e paisjeve te radiolundrimit	PPL(A)		(k)

(*) Mbajtesit e CPL qe mbajne nje kategorizim te tipit per avione me shume- pilot nuk nevojitet qe te kalojne ekzaminimin per ATPL (A) per njohuri teknike, nderkohe qe ata vazhdojne te operojne te njejtin tip avioni, por nuk do t'i jepen kredite per teorine ATPL (A), per nje Licence Part- FCL. Nese ato kerkojne nje tjeter kategori tipi, per nje avion te ndryshem me shume-pilote, ata duhet te jene ne perputhje me kollonen (3), rreshti (e)(i), te tabelës se mesiperme.

2. Certifikatat e Instruktorëve

Nje certifikate për instruktorë e lëshuar nga Sqiperia në përputhje me kërkesat kombetare duhet të konvertohet në nje certifikate Pjesa-FCL duke u siguruar që aplikanti i plotëson kërkesat e mëposhtme:

Certifikatat kombetare ose privilegjet e mbajtura	Eksperienca	Ndonje kerkese tjeter	Zevendesimi me certifikaten e Part-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Sic kerkohet ne Part-FCL per certifikatën përkatëse	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Certifikatë SFI

Nje certifikate SFI e lëshuar nga Shqiperia në përputhje me kerkesat kombetare duhet të konvertohet ne nje certifikate Part-FCL duke parashtruar që mbajtësi të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

Certifikata Kombetare te mbajtura	Eksperienca	Ndonje kusht tjetër	Zevendesimi i certifikates Part-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 ore si pilot në MPA	(i) të mbajë ose të ketë mbajtur nje CPL, MPL ose ATPL për avione të lëshuara nga Shqiperia (ii) të ketë përfunduar përmbajtjen e Simulatorit të fluturimit për kursin e zbatueshem te kategorizimin e tipit përfshirë MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 vjetet e fundit eksperience si një SFI	Të ketë përfunduar përmbajtjen e Simulatorit të fluturimit për kursin e kategorizimit te tipit te aplikueshem duke përfshirë MCC.	SFI(A)

Konvertimi do të jetë i vlefshem për një periudhë maksimumi 3 vjet. Rivalidimi do të jetë subjekt i plotësimit të kërkesave përkatëse të përshkruara në Part-FCL.

4. STI Certifikata

Një certifikate STI e lëshuar nga Shqiperia në përputhje me kerkesat kombetare mund të konvertohet në nje certifikate Part-FCL nese mbajtesi ploteson kerkesat e paracaktuara ne tabelen e mëposhtme:

Certifikata Kombetare të mbajtura	Eksperienca	Ndonje kusht tjetër	Zevendësimi certifikates
(1)	(2)	(3)	(4)

STI(A)	> 500 ore si pilotë në SPA	(i) Te mbaje ose te kete mbajtur nje license piloti të leshuar nga Shqiperia; (ii) Te kete kryer nje kontroll aftesie ne perputhje me shtojcen 9 në Part-FCL në një FSTD të pershtashëm me instruksionet që nevojiten.	STI(A)
STI(A)	3 vjet eksperience se fundmi, si STI	Te kete kryer nje kontroll aftesie ne perputhje me Shtojcen 9 të Part-FCL në një FSTD të pershtashëm me instruksionet që nevojiten.	STI(A)

Rivalidimi i certificates duhet të jetë subjekt i plotësimit të kërkesave përkatëse të përshkruara në Part-FCL.

B. Helikopteret

1. Licenca e Pilotit

Nje licence piloti e leshuar nga Shqiperia ne perputhje me kerkesat kombetare duhet te konvertohet ne nje license Part –FCL duke percaktuar qe aplikanti te permbushe kerkesat e meposhtme:

- (a) Te plotesoje si test aftesie kriteret e rivalidimit te Part-FCL për kategorizimin e tipit dhe instrumentave, ne perputhje me privilegjet e licenses qe mban;
- (b) Te demonstroje njohuri te pjeseve perkatese te kerkesave operacionale dhe Part-FCL;
- (c) Të demonstroje aftesine e gjuhes ne perputhje me FCL.055;
- (d) Te permbushe kerkesat e detajuara si me poshte:

Licensa kombetare te mbajtura	Eksperienca totale e oreve te fluturimit	Ndonje kriter tjetër	Zevendesimi I licenses Part-FCL dhe kushtet (ku aplikohet)	Heqja e kushteve	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) e vlefshme	> 1 000 si PIC ne helikoptere me shume-pilote	Asnje	ATPL(H) dhe IR	E paaplikueshme	(a)

ATPL(H) pa privilegjet e IR(H)	> 1 000 si PIC ne helikoptere me shume-pilotë	Asnje	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) e vlefshme IR(H)	> 1 000 ne helikoptere me shume-pilotë	Asnje	ATPL(H), dhe IR me kategorizimin e tipit te kufizuar ne bashke--pilot	Te demonstroje aftesine për te operuar si PIC si kerkohet ne shtojcen 9 te Part-FCL.	(c)
ATPL(H) pa privilegjet e IR(H)	> 1 000 ne helikoptere me shume-pilotë	Asnje	ATPL(H) klasifikimi sipas tipit I kufizuar ne bashke-pilot	Te demonstroje aftesine për te vepruar si PIC sic kerkohet nga Shtojca 9 në Part-FCL	(d)
ATPL(H) e vlefshme IR(H)	> 500 ne helikoptere me shume-pilotë	Te demonstroje njohuri te planifikimit te fluturimeve si kerkohet në FCL.515 dhe FCL.615(b)	Si(4)(c)	Si (5)(c)	(e)
ATPL(H) pa privilegje IR(H)s	> 500 ne helikoptere me shume-pilotë	Si (3)(e)	Si (4)(d)	si (5)(d)	(f)

CPL/IR(H) dhe te kete kaluar testin teorik për ICAO ATPL(H) ne Shtetin Anetar qe ka leshuar licensen		(i)Te demostroje njohuri te planifikimit te fluturimit dhe performances si kerkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b); (ii) te plotesoje kerkesat qe mbeten nga FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) me kredite ne teori me kusht qe testi i teorise ne ICAO ATPL(H) te jete i vleresuar si pjese e nivelit ATPL Part-FCL	Nuk aplikohet	(g)
CPL/IR(H)	> 500 ore si pilotë ne helikoptere me shume Pilote	(i) Te kaloje nje testim për njohurite teorike ne ATPL(H) Part-FCL ne Shtetin Anetar leshues te licenses(*) (ii) te permbushe kriteret e mbetura te FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) me kredite ne 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	Asnje	CPL/IR(H) me kategorizimin sipas tipit te kufizuar për nje pilot të vetëm në helikopterë	Te perftojë kategorizimin sipas tipit për multi pilotë sic kerkohet në Part- FCL	(i)

CPL/IR(H)	< 500 si PIC në helikoptere me nje pilot të vetëm	Të demonstroje njohuri te planifikimit të fluturimit dhe performances 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 te kufizuar për helikopter me nje pilot te vetem		(k)
CPL(H)	< 500 si PIC në helikopter me nje pilot të vetëm	Kategorizimin për natën të demonstroje njohuri te performances së fluturimit dhe planifikimin sic kërkohet në FCL.310	si(4) (k)		(l)
CPL(H) pa kategorizimin per naten	> 500 si PIC në helikopter me nje pilot të vetëm		Si (4)(k) dhe te kufizuar per operime VFR ditën	Te perftojë kategorizimin sipas tipit te kerkuar sipas Part- FCL dhe nje klasifikim per natën	(m)
CPL(H) pa kategorizimin per nate	< 500 si PIC në helikopter me nje pilot të vetëm	Të demonstroje njohuri te performances së fluturimit dhe planifikimit sic 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 instrumenta	PPL/IR(H) (IR I kufizuar si PPL)	Të demonstroje njohuri të performances së fluturimit dhe planifikimit sic kërkohe në FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 në helikopterë	Të demonstroje përdorimin e ndihmës së radio-lundrimit.	PPL (H)		(p)

(*) Mbajtesve të CPL që ndërkohë mbajnë një kategorizim të tipit për avione me shumë pilotë nuk u kërkohe 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 licensë Part-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), rrjeshti (h)(i) të tabelës së mësipërme.

2. Çertifikata e Instruktorëve

Një certifikatë instruktore e lëshuar nga AAC Shqiptare 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 kërkohe në Part-FCL për certifikatat përkatëse.		FI(H)/IRI(H)/TRI(H) (*)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekti plotësimit të kriterëve dhe kërkesave përkatëse të vendosura në Part-FCL.

3. Certifikatë SFI

Një certifikatë SFI e lëshuar nga AAC Shqiptare në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë Part-FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:

Certifikatat kombetare te mbajtura	Eksperinca	Ndonje kriter tjetër	Zevendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 orë si MPH	(i) Te mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL e leshuar nga Republika e	SFI(H)
SFI(H)	3 vjet te fundit eksperince si nje SFI	Te kete zhvilluar permbajtjen e Stimulatorit te kursit te klasifikimit perkates sipas tipit përfshirë	SFI(H)

Rivalidimi i certifikates duhet te jete subjekt i plotesimit te kriterëve përkatëse te vendosura ne Part-FCL.

4. Certifikata STI

Një certifikate SFI e lëshuar nga AAC Shqiptare ne përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikate Part-FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:

Certifikata kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonje kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikates
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 osë si pilot në SPH	(i) Të mbajë ose të ketë mbajtur nje license për pilotë të lëshuar nga Republika e Shqiperise ; (ii) Të ketë kryer nje kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në Part-FCL në nje FSTD të përshtatshme	STI(H)

STI(H)	3 vjetet e fundit eksperience si nje SFI	Të ketë kryer nje kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në Part-FCL në nje FSTD të pëtshtashme për instruksionet qe kërkohen	STI(H)
--------	--	--	--------

Rivalidimi I certificates duhet te behet me plotesimin e kerkesave perkatese te Part-FCL.

ANEKSI III

KUSHTET PËR PRANIMIN E LICENCAVE TE LËSHUARA NGA OSE PËR INTERES TË ATYRE VENDEVE QE S'JANE VENDE TE BE-se

A. VALIDIMI I LICENSAVE

Të përgjithshme

1. Një licencë piloti e lëshuar ne përputhje me kërkesat e Aneksit 1 te Konventës së Çikagos nga ato vende qe s'jane vende te BE-se ose ZPEA-se sipas pecaktimeve te Marreveshjes Shumepaleshe, mund të validohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ose ai i shtetit anetar te ZPEA-se, sipas percaktimeve te Marreveshjes Shumepaleshe, sipas rastit.

Pilotët duhet të aplikojne tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar kur ata jetojne ose banojne ne RSH, ose, nëse nuk qendrojnë në territorin e Republikës së Shqipërisë, duhet të aplikojne tek Autoriteti kompetent i shtetit te BE-se, ose ZPEA-se sipas percaktimeve te Marreveshjes Shumepaleshe, ku operatori për të cilin ata fluturojnë ose do te fluturojnë ka vendin e tij kryesor të biznesit, ose ku avioni qe ata fluturojne ose kane qellim te fluturojne eshte regjistruar.

2. Periudha e validimit te licencës nuk duhet të kalojë periudhën 1 vjecare, duke siguruar që licensat bazë të qëndrojnë te vlefshme.

Kjo periudhe mund të zgjatet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që e ka lëshuar vlefshmërinë, kur, gjatë periudhës së vlefshmërisë, piloti ka aplikuar, ose është duke iu nënshtruar trajnimit, për lëshimin e një licence në përputhje me Pjesën- FCL. Kjo zgjatje do të mbulojë periudhën e kohës së nevojshme për lëshimin e licencës në përputhje me Pjesën- FCL.

Mbajtësit e një licence të pranuar nga AAC Shqiptare duhet të ushtrojnë privilegjet e tyre në përputhje me Pjesën-FCL.

Licensat e Pilotëve për Transport Ajror Tregtar dhe aktivitete të tjera tregtare

3. Në rastin e licencave të Pilotëve për Transport Ajror Tregtar dhe aktiviteteve të tjera Tregtare, mbajtësi duhet të permbushë kërkesat e mëposhtme:

- (a) të kryeje, si test aftësie, kërkesat për rivalidimin për kategorizimin e tipit ose klasës në përputhje me Part-FCL përkatësisht sipas liçensës që mban;

(b) të demonstrojë se ai / ajo ka fituar njohuri të pjesëve përkatëse kerkesave operacionale dhe Part-FCL

(c) të demonstrojë se ai / ajo ka fituar njohuri të gjuhës Angleze, në përputhje me FCL.055;

(d) të mbajë një certifikatë të vlefshme mjekësore klasi 1, të lëshuar në përputhje me Part-MED;

(e) në rastin e avionëve, të përputhet me kërkesat e eksperiencës të përcaktuara në tabelën e mëposhtme:

Liçensa te mbajtura	Eksperiencia Totale e orëve të fluturimit	Privilegjet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 orë si PIC në avionë me shumë pilotë	Transport ajror tregtar në avionë me shume-pilot si PIC	(a)
ATPL(A) ose CPL(A)/IR (*)	> 1 500 orë si PIC ose bashke-pilot në avionë me shumë pilotë sipas kërkesave të operimeve .	Transport ajror tregtar në avionë me shume-pilot si bashke-pilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 orë si PIC në Transportin ajror tregtar deri sa të përftojë nje IR	Transport ajror tregtar në avionë me pilot-të vetëm si PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 orë si PIC ose si bashke-pilot në avionë me pilotë të vetëm sipas kërkesave të operimeve	Transportit ajror tregtar në avionë me pilot-të vetëm si bashke-pilot sipas kërkesave operacionale	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 orë në avionë të tjerë përvec TMGs, duke përfshirë 200 orë në rolin e aktivitetit për të cilin është kërkuar pranimi, dhe 50 orë në atë rol në të paktën 12 muajt e fundit.	Ushtrimi i privilegjeve në avionë në operime të tjera përveç Transportit Ajror Tregtar	(e)
(1)	(2)	(3)	

CPL(A)	> 1 500 orë si PIC në Transportin ajror tregtar duke përfshirë 500 orë në operime avione deti	Transporti Ajror Tregtar në avionë me pilotë të vetëm si PIC	(f)
--------	---	--	-----

(*) Mbajtësit e licencave CPL(A) IR në avione me shumë pilotë duhet të kenë demonstruar përpara pranimit nivelin e njohurive të ICAO ATPL (A).

(f) Në rastin e helikopterëve, të permbushë kërkesat e përvojës, të përcaktuara në tabelën e mëposhtme:

Licensa të mbajtura	Eksperiencia totale e orëve të fluturimit	Privilegjet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IRt ë vlefshme	> 1 000 orë si PIC në helikopterë me shumë pilotë	Transport ajror tregtar në helikopterë me shumë pilotë si PIC në operime VFR dhe IFR	(a)
ATPL(H) pa privilegje IR	> 1 000 orë si PIC në helikopterë me shumë pilotë	Transport ajror tregtar në helikopterë me shumë- pilotë si PIC në operime VFR	(b)
ATPL(H) IR të vlefshme	> 1 000 orë si Pilotë në helikopterë me shumë- pilotë	Transport ajror tregtar në helikopterë me shumë- pilotë si bashke-pilot në VFR dhe operimet IFR	(c)
ATPL(H) Pa privilegje IR	> 1 000 orë si Pilotë në helikopterë me shumë- pilotë	Transport ajror tregtar në helikopterë me shumë- pilotë si bashke-pilot në VFR dhe operimet IFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 orë si Pilotë në helikopterë me shumë- pilotë	Transport ajror tregtar në helikopterë me shumë- pilotë si bashke-pilot	(e)

CPL(H)/IR	> 1 000 orë si PIC në Transport ajror tregtar derisa te përftojë një IR	Transport ajror tregtar në helikopterë me shumë- pilotë si PIC	(f)
ATPL(H) me ose pa privilegje IR , CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 orë në helikopterë të tjerë përveç atyre të certifikuar nën CS-27/29 ose ekuivalente, duke përfshirë 200 orë në rolin veprimtarisë për të cilën është kërkuar pranimi, 50 orë në atë rol në 12 muajt e fundit .	Të ushtrojë privilegjet në helikopterë në operime të tjera përveç Transportit Ajror Tregtar .	(g)

(*) Mbajtësit e licencave CPL(A) IR në helikopterë me shume pilotë duhet te kenë demonstruar përpara pranimit nivelin e njohurive të ICAO ATPL (A).

Licensat e Pilotëve për aktivitete jo tregtare me nje kategorizim për Instrumenta.

4. Ne rastin e Licencave të pilotëve Privatë, ose licencave CPL dhe ATPL me një kategorizim për instrumenta dhe nëse piloti ka për qëllim vetëm për të ushtruar privilegjet e Pilotit Privat, mbajtësi duhet të përmbushë kriteret e mëposhtme :

(a) të kete kryer testin e aftësisë për kategorizimin e instrumentave dhe kategorizimin e tipit apo klasë të lidhura me privilegjet e licencës së mbajtur në përputhje me shtojcën 7 dhe Shtojcën 9 të Part-FCL;

(b) të demonstrojë që ai/ajo ka fituar njohuri të Ligjit Ajror, Kodet aeronautike të Motit, Planifikimit të Fluturimit dhe Performances (IR), dhe Performanca Njerezore;

(c) Demonstrojë se ai / ajo ka fituar aftësitë e gjuhës angleze në përputhje me FCL.055;

(d) të mbajë të paktën një certifikatë mjeksore të klasit të 2 të lëshuar në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Cikagos ;

(e) të kete një përvojë minimale prej të paktën 100 orë të kohës së fluturimit me instrumenta si pilot në komandë (PIC) në kategorinë përkatëse të avionit.

Licencat e pilotit për aktivitetet jo-tregtare pa një kategorizim të instrumentave

5. Në rastin e Licencave të pilotëve Privatë, ose licencave CPL dhe ATPL pa një kategorizim për instrumenta dhe nëse piloti ka për qëllim vetëm për të ushtruar privilegjet e Pilotit Privat, mbajtësi duhet të përmbushë kriteret e mëposhtme :

- (a) të tregojë se ai / ajo ka fituar njohuri të Ligjit Ajror dhe Performances Njerëzore,
- (b) të ketë kaluar testin e aftësisë për PPL të përcaktuara në Part-FCL;
- (c) të përmbushë kërkesat përkatëse të Part-FCL për lëshimin e një kategorizimi të tipit ose klases në përputhje me privilegjet e licencës mbajtur;
- (d) të ketë të paktën një certifikatë mjekësore Klasa 2 lëshuar në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos;
- (e) të tregojë se ai / ajo ka fituar aftësi të gjuhës në përputhje me FCL.055;
- (f) të ketë një përvojë minimale prej të paktën 100 orë si pilot në kategorinë përkatëse të avionit.

Validimi i licencës së pilotit për detyra specifike me kohëzgjatje të kufizuar .

6. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafëve të mësipërm, në rastin e fluturimeve të prodhuesit, Republika e Shqipërisë dhe Shtetet e tjera anetare mund të pranojë një licencë të lëshuar në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos nga ato vende që s'jane vende të BE-se për një periudhë maksimale prej muaj 12 për detyra specifike me kohëzgjatje të kufizuar, të tilla si instruksionet e fluturimit për hyrjen fillestare në shërbim, demonstrimin, udhëtimet pa pasagjer, me kusht që aplikuesi të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

- (a) të mbajë një licencë të përshtatshme dhe një certifikatë mjekësore me kategorizimet përkatëse dhe kualifikimet e lëshuara në përputhje me Aneksin 1 të Konventës së Çikagos;
- (b) të jete i punësuar, direkt ose indirekt, nga një prodhues avionesh.

Në këtë rast, privilegjet e mbajtësit do të kufizohen në kryerjen e instruksioneve të fluturimeve dhe testimin për lëshimin fillestar të kategorizimeve të tipit, mbikëqyrjen e fluturimeve fillestare të linjës nga pilotët e operatorëve ,fluturimet pa pasagjer, fluturimet e proves ose fluturimet e demonstrimit.

B. KONVERTIMI I LICENSAVE

1. Një licencë PPL/BPL/SPL, një CPL ose ATPL e lëshuar në përputhje me kërkesat e Aneksit 1 të Konventës së Çikagos nga ato vende që s'jane vende të BE-se, ose ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepalëshe, mund të konvertohet në një PPL-FCL / BPL / SPL të Pjesës-FCL, për pilotë në kategorizimin sipas tipit ose klases me një pilot të vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

2. Mbajtësi i licencës duhet të përmbushë kërkesat minimale të mëposhtme, për kategorinë e avionëve përkatëse:

- (a) të kalojë një provim me shkrim në Ligjin Ajror dhe Performancën Njerëzore;
- (b) të kryejë sukseshëm testin përkatës të aftësisë PPL, BPL or SPL, në përputhje me Part-FCL;
- (c) të përmbushë kërkesat për lëshimin kategorizimit përkatës të klasës ose tipit, në përputhje me nënpjesën H,
- (d) të mbajë të paktën një certifikatë mjekësore Class 2, të lëshuar në përputhje me Pjesën-Mjekësore;
- (e) të demonstrojë se ai / ajo ka fituar aftësinë gjuhësore në përputhje me FCL.055;
- (f) të ketë bërë të paktën 100 orë kohë fluturimi si pilot.

C. PRANIMI I KATEGORIZIMIT TË TIPIT OSE KLASËS

1. Një kategorizim i klasës apo tipit i vlefshëm përfshirë në një licencë të lëshuar nga ato vende që s'jane vende të BE-se mund të futen në një licencë Part-FCL me kusht që aplikuesi:

- (a) plotëson kërkesat e eksperiencës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të aplikueshem të klases ose tipit në përputhje me Part FCL;
- (b) kalon testin përkatës të aftësisë për lëshimin e kategorizimit të aplikueshem të klases ose tipit në përputhje me Part FCL;
- (c) është në praktikë aktuale të fluturimit;
- (d) Të ketë jo më pak se:
 - (i)Për kategorizimin e klases për avione , 100 orë eksperiencë si pilot në atë klasë ;
 - (ii)Për kategorizimin sipas tipit për avione , 500 orë eksperiencë si pilot në atë tip;
 - (iii)Për Helikopterët me një motor të certifikuar me masë ngritje deri në 3175 kg,100 orë eksperiencë fluturimi si pilot në atë tip;
 - (iv)Për të gjithë helikopterët e tjerë, 350 orë përvojë fluturimi si pilot në atë klasë.

ANEKSI IV

PJESA MJEKSORE

NENPJESA A

KERKESAT E PERGJITHSHME

SEKSIONI 1

Të përgjithshme

MED. A. 001 Autoritetet kompetente

Për qëllim të kësaj Pjese, autoriteti kompetent është :

(a)Për qendrat Aeromjekësore (AeMC):

- 1)autoriteti kompetent, ne rastin e nje shteti te BE-se ose Shteti te ZPEA-se sipas percaktimeve te Marreveshjes Shumepaleshe, eshte autoriteti i autorizuar nga shteti ku AMC ka vendin e saj kryesor të biznesit;
- 2)kur AeMC është e vendosur në ato vende qe s’jane vende te BE-se, autoriteti kompetent eshte Agjensia. Per sa kohe Republika e Shqiperise nuk shtet anetar i BE-se, AAC duhet te bashkepunoje dhe komunikoje rregullisht me Agjencine, per qellimet e kesaj pjese, duke konsideruar edhe Marrevshjen e Punes me Agjencine ne fuqi.

(b)Për ekzaminuesit Aeromjekësore (AME)

- 1)Autoriteti kompetent ne rastin e nje shteti te BE-se, ose Shteti te ZPEA-se sipas percaktimeve te marreveshjes shumepaleshe, eshte autoriteti i autorizuar nga shteti ku AME-të kanë vendin e tyre kryesor të praktikës;
 - 2)nëse vendi kryesor i praktikës së një AME-je është i vendosur në ato vende qe s’jane vende te BE-se, autoriteti kompetent eshte ai i përzgjedhur nga shteti i BE-se ose Shteti i ZPEA-se sipas percaktimit te marreveshjes shumepaleshe, në të cilin AME aplikon për lëshimin e certifikatës/ autorizimit AME; Per sa kohe Republika e Shqiperise nuk shtet anetar i BE-se, AAC duhet te bashkepunoje dhe komunikoje rregullisht me Agjencine, per qellimet e kesaj pjese, duke konsideruar edhe Marrevshjen e Punes me Agjencine ne fuqi.
- c)për praktikuesit e përgjithshem mjekësor (GMP), autoriteti kompetent eshte AAC e Republikes se Shqiperise, kur AAC eshte autoriteti tek i cili GMP njofton aktivitetin e tij / saj;
- d) për praktikuesit e shëndetit profesional mjekësor (OHMP) te vlerësimit te përshtatshmërisë së ekuipazhit të kabinës,autoriteti kompetent eshte AAC e Republikes se Shqiperise, kur ky eshte autoriteti ku praktikuesit e shëndetit profesional mjekësor bëjne me dije aktivitetin e tyre.

MED A.005 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për:

- a)lëshimin, vlefshmërinë, rivalidimin dhe rinjohjen e certifikatës mjekësore të nevojshme për ushtrimin e privilegjeve të licencës së piloteve ose të piloteve student.
- b)përshtatshmërinë mjekësore të anëtarit të ekuipazhit të kabinës;
- c)certifikimin e AME-ve;
- d)kualifikimin e praktikuesit të përgjithshëm mjekësor (GMP), dhe praktikuesit të shëndetit profesional mjekësor (OHMP) .

MED. A.010 Përkufizime

Në funksion të kësaj Pjese, përdoren përkufizimet e mëposhtme:

- "Konkluzioni i Akredituar mjekësor"* nënkupton konkluzionin e arritur nga një ose më shumë ekspertë mjekësorë e pranueshme nga autoriteti licencues, në bazë të kritereve objektive dhe jo-diskriminuese, për qëllimet e çështjes në fjalë, në konsultim me operatorët e fluturimit apo ekspertë të tjerë të nevojshëm .
- "Vlerësim"* nënkupton konkluzionin e përshtatshmërisë mjekësore të personit, bazuar në vlerësimin e historisë mjekësore të personit dhe / ose ekzaminimeve aeromjekësore, siç kërkohet në këtë pjesë dhe ekzaminimet e mëtejshme të nevojshme, dhe / ose teste mjekësore të tilla si, (por jo e kufizuar në EKG), matja e tensionit të gjakut, testimi i gjakut, X-ray.
- 'Siguri në ngjyra'* nënkupton aftësinë e aplikantit për të dalluar në gadishmëri ngjyrat e përdorura në lundrimin ajror dhe identifikimin e saktë të dritave me ngjyra në aviacion.
- "Specialisti i syrit"* nënkupton një okulist ose një specialist të shikimit, i kualifikuar në optometri dhe i trajnuar për të njohur kushtet patologjike.
- "Ekzaminim"* nënkupton një kontroll, prekje, perkursion, dëgjim apo me anën e mjeteve të tjera të hetimit sidomos për diagnostikimin e sëmundjes.
- 'Hetimi'* nënkupton vlerësimin e një gjendje patologjike të dyshuar të një aplikuesi me anë të ekzaminimeve dhe testeve në mënyrë që të verifikojë praninë ose përjashtimin e një gjendjeje mjekësore.
- "Autoriteti licencues"* nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar që ka lëshuar licensën, ose tek i cili një person aplikon për lëshimin e një license, ose, kur një person nuk ka aplikuar ende për lëshimin e një license, në përputhje me këtë Pjesë,
- 'Kufizimi'* nënkupton një kusht të vendosur në certifikatën mjekësore, në licensë, ose në raportin mjekësor të ekuipazhit të kabinës, i cili duhet të respektohet ndërkohë që ushtrohen privilegjet e licencës, ,
- 'Gabime Perthyese'* nënkupton shmangien nga emetropia, e matur në dioptrinë në meridianin më ametropik dhe me metodat standarde.

MED.A.015 Konfidencialiteti Mjekësor

Të gjithë personat e përfshirë në ekzaminim mjekësor, vlerësimi dhe certifikimi duhet të sigurojnë që konfidencialiteti mjekësor të respektohet në të gjitha kohët.

MED.A.020 Ulje në përshtatshmërinë mjekësore

(a) Mbajtësit e licencës nuk do të ushtrojnë privilegjet e licensës së tyre dhe Kategorizimet përkatëse ose certifikatat në çdo kohë kur ato:

- (1) janë në dijeni të ndonjë rënie në përshtatshmërinë e tyre mjekësore që mund ti bëj ata të papërshtatshëm në ushtrimin në mënyrë të sigurt të privilegjeve;
- (2) marrin ose përdorin ndonjë ilaç të papërkthyer i cili ka mundësi të ndërhyjë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi;
- (3) përdorimi i ndonjë trajtimi mjekësor, kirurgjikal apo tjetër që ka të ngjarë të ndërhyjë me sigurinë e fluturimit.

(b) Përveç kësaj, mbajtësit e licencës duhet, pa vonesë të paarsyeshme, të kërkojnë këshilla aeromjekësore kur:

- (1) i janë nënshtruar një operacioni kirurgjikal apo një procedure tjetër invazive;
- (2) kanë filluar përdorimin e rregullt të ndonjë ilaçi;
- (3) kanë pësuar ndonjë lëndim madhor personal duke përfshirë aftësinë për të funksionuar si një anëtar i ekuipazhit të fluturimit;
- (4) janë duke vuajtur nga ndonjë sëmundje që përfshin pamundësinë për të funksionuar si një anëtar i ekuipazhit të fluturimit;
- (5) janë shtatzënë;
- (6) Janë shtruar shtruar në qendra mjekësore apo klinika ;
- (7) Kur kërkohet përdorimi fillestar i lenteve korrigjuese .

(c) Në këto raste:

- 1)mbajtësit e certifikatave mjekësore Klasa 1 dhe Klasa 2 duhet të kërkojnë rekomandime nga një AeMC ose AME. AeMC ose AME që do të vlerësojë përshtatshmërinë mjekësore të mbajtësit të licencës dhe do të vendosin nëse ata janë të aftë që të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të tyre;
- 2)mbajtësit e certifikatave mjekësore LAPL duhet të kërkojnë këshillën nga një AeMC ose AME, ose GMP i cili ka nënshkruar certifikatën mjekësore. AeMC, AME ose GMP do të vlerësojë përshtatshmërinë mjekësore të mbajtësit të licencës dhe do të vendosin nëse ata janë të aftë që të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të tyre.

(d) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës nuk duhet të kryejnë detyrat në një avion dhe, kur është e aplikueshme, nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e detyrës të ekuipazhit të kabinës së tyre, kur ata janë të vetëdijshëm për çdo rënie në përshtatshmërinë e tyre mjekësore, deri në masën që kjo gjendje

mund t'i bëjë ata të paaftë për të kryer detyrat e tyre të sigurisë dhe përgjegjësitë.

(e) Përveç kësaj, nëse në kushtet mjekësore të përcaktuara në (b) (1) për të (b) (5), anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet, pa vonesë të paarsyeshme, të kërkojnë këshillën e një AME, AeMC, ose OHMP sipas rastit . AME, AEMC ose OHMP do të vlerësojnë përshtatshmërinë mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit kabinës dhe do të vendosin nëse ata janë të aftë për të rifilluar detyrat e tyre të sigurisë.

MED.A.025 Detyrat dhe detyrimet e AeMC, AME, GMP dhe OHMP

(a) Kur kryen ekzaminimet mjekësore dhe / ose vlerësime, AEMC, AME, GMP dhe OHMP duhet të:

(1) të sigurojë se komunikimi me aplikuesin mund të zhvillohet pa barriera gjuhësore;

(2) të bëjë personin të vetëdijshëm për pasojat e deklaratave të paplota, të pasakta ose të rreme në historinë e tyre mjekësore.

(b) Pas përfundimit të ekzaminimeve aeromjekësore ekzaminimeve dhe / ose vlerësimeve, AEMC AME, GMP dhe OHMP duhet të:

(1) të këshillojë personin nëse është i aftë, i paaftë ose duke iu referuar autoritetit licencues, AeMC ose AME;

(2) të informojë aplikuesin për çdo kufizim që mund të sjellë kufizime në trajnimet e fluturimit apo privilegjet e licencës, ose deshmime e aplikueshme të ekuipazhit të kabinës;

(3) nëse personi është vlerësuar si i papërshtatshëm, do t'i bëjë me dije atij / asaj të drejtën e tij / saj për një shqyrtim sekondar; dhe

(4) në rastin e kandidatëve për një certifikatë mjekësore, duhet të paraqesin pa vonesë një raport të nënshkruar, ose të vërtetuar elektronikisht, ku raportojnë rezultatin e vlerësimit dhe një kopje të certifikatës mjekësore të autoritetit licencues.

(c) AEMC, AME, GMP dhe OHMP duhet të mbajnë shënime me detajet e ekzaminimeve mjekësore dhe vlerësimet e kryera në përputhje me këtë pjesë dhe rezultatet e tyre në përputhje me legjislacionin kombëtar.

(d) Kur kërkohet për certifikimin mjekësor dhe / ose funksionet mbikëqyrëse, AME, GMP dhe OHMP do t'i paraqesë vlerësuesit mjekësor të organit kompetent, sipas një kërke, të gjitha të dhënat dhe raportet aeromjekësore, si dhe çdo informacion tjetër përkatës.

SEKSIONI 2

KERKESAT PËR CERTIFIKATAT MJEKËSORE

MED.A.030 Certifikata Mjekësore

- (a) Një pilot student nuk duhet të fluturojë vetëm përveç rasteve kur piloti student mban një certifikatë mjekësore, siç kërkohet për licencën përkatëse.
- (b) Për aplikantët dhe mbajtësit e licencave të pilotëve të avioneve të lehtë (LAPL) duhet të mbajnë të paktën një certifikatë mjekësore LAPL.
- (c) Kandidatët për/ dhe mbajtësit e licencës për pilotë private (LPP), një licence për pilot planeri (SPL), ose një licence për pilot balone (BPL) duhet të mbajnë të paktën një certifikatë mjekësore, klasa 2.
- (d) Aplikantët për /dhe mbajtësit e një SPL ose një BPL të përfshira në planer tregtare ose fluturime balone do të mbajnë të paktën një Certifikatë mjekësore Klasa 2.
- d) Nëse një kategorizim për natën është shtuar në një PPL ose LAPL, mbajtësi i licencës duhet të jetë i sigurtë për ngjyrat.
- (f) Kandidatët për /dhe mbajtësit e licencës pilot-tregtare (CPL), një licence për pilot për multi-ekuipazh (MPL), të licenses se pilotit të transportit ajror, (ATPL) duhet të mbajnë një certifikatë mjekësore Klasi 1.
- (g) Nëse një kategorizim për instrumenta është shtuar në një LPP, mbajtësi i licencës do t'i nënshtrohet ekzaminimeve të pastra audiometrike në përputhje me periodicitet dhe standardet e nevojshme për mbajtësit e certifikatës mjekësore Klasa 1.
- (h) Një mbajtës i licencës nuk duhet të mbajë në çdo kohë më shumë se një certifikatë mjekësore të lëshuar në përputhje me këtë Pjesë.

MED.A.035 Aplikimi për një Certifikatë Mjekësore

- (a) Kërkesat për një certifikatë mjekësore duhet të bëhen në një format të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.
- (b) Aplikuesit për një certifikatë mjekësore do t'i japin AeMC, AME GMP sipas rastit:
 - (1) mjetet dhe kopje të identitetit të tyre;
 - (2) një deklaratë të nënshkruar;
 - (3) faktet mjekësore lidhur me historikun e tyre mjekësor;
- (ii) nëse ato i janë nënshtruar më parë një ekzaminimi për një certifikatë mjekësore dhe, nëse po, nga kush dhe me çfarë rezultati;
- (iii) si dhe për rastet nëse ata kanë qenë ndonjëherë të vlerësuar si të papërshtatshëm ose nëse kanë pasur një certifikatë mjekësore të pezulluar ose të revokuar.
- (c) Kur aplikohet për një rivalidim apo rinovim të certifikatës mjekësore, aplikantët duhet të paraqesin certifikatën mjekësore te AeMC, AME, ose GMP para ekzaminimeve përkatëse.

MED.A.040 Lëshimi, rivalidimi, rinjohja e certifikates mjekesore

(a) Një certifikatë mjekësore duhet të lëshohet, rivalidohet ose rinjohet vetëm pasi ekzaminimet mjekësore të kërkuara dhe / ose vlerësimet të kenë përfunduar dhe pasi të jete bere një vlerësim mbi përshtatshmërinë.

(b) Lëshimi fillestar :

(1) Certifikata Mjekësore Klasi 1 duhet të lëshohet vetëm nga një AeMC.

(2) Certifikata Mjekësore Klasi 2 duhet të lëshohet vetëm nga një AeMC ose një AME.

(3) Certifikata Mjekësore për LAPL duhet të lëshohet nga një AeMC, një AME ose nëse lejohet nën legjislacionin kombëtar të Republikës së Shqipërisë ku licenca lëshohet nga një GMP.

(c) Rivalidimi dhe rinovimi:

(1) Certifikatat mjekësore Klasi 1 dhe 2 duhet të rivalidohen ose rinjohen nga një AeMC ose një AME.

(2) Certifikatat mjekësore LAPL duhet të rivalidohen apo rinjohen nga një AeMC, një AME ose, nëse lejohet në legjislacionin kombëtar të Republikës së Shqipërisë ku është lëshuar licenca, nga një GMP.

(d), AeMC, AME ose GMP duhet të lëshojë, rivlerësojë ose rinovojë një certifikatë mjekësore nëse:

(1) aplikanti i ka dhënë atyre një historik të plotë mjekësor dhe, nëse kërkohet nga AME, AeMC ose GMP, rezultatet e ekzaminimeve mjekësore dhe testet kryera nga ose ndonjë mjek specialist;

AeMC, AME GMP kanë kryer vlerësimin aeromjekësor në bazë të ekzaminimeve mjekësore dhe testeve siç kërkohet për certifikatën përkatëse mjekësore për të verifikuar se aplikanti është në përputhje me të gjitha kërkesat përkatëse të kësaj Pjese.

(e) AME, AeMC, ose në rastin e referimit, autoriteti licensues mund t'i kërkojë aplikuesit t'i nënshtrohet ekzaminimeve mjekësore shtesë apo investigimeve plotësuese, para lëshimit, rivlefshmërisë apo rinjohjes së një certifikatë mjekësore.

(f) Autoriteti licensues mund të lëshojë apo të rinovojë një certifikatë mjekësore, si të përdorshme nëse:

(1) një rast është referuar;

(2) ka identifikuar se korrigjimet në të dhënat në certifikatë janë të nevojshme.

MED.A.045 Vlefshmëria , ri-vlefshmëria dhe rinjohja e certifikatave mjekesore.

(a) Vlefshmëria

(1) Certifikatat mjekësore Klasa 1 do të jenë të vlefshme për një periudhë prej 12 muajsh.

(2) Periudha e vlefshmërisë së certifikatave mjekësore Klasa 1 do të reduktohet në 6 muaj për mbajtësit e licencës që:

(i) janë angazhuar në operime të Transportit Ajror Tregtare me pasagjerë me pilote të vetëm dhe kanë arritur moshën 40 vjeç;

(ii) Kanë arritur moshën 60 vjeç..

(3) Certifikata Mjekësore Klasi 2 do të jetë e vlefshme për një periudhë :

(i) 60 muaj deri sa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç . Një certifikatë mjekësore e lëshuar para arritjes së moshës 40 vjeç do të pushojë së qeni e vlefshme, pasi mbajtësi i licencës arrijë moshën 42 vjeç;

(ii) 24 muaj mes moshës 40 dhe 50. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para arritjes së moshës 50 vjeç do të pushojë së qenuri e vlefshme, pasi mbajtësi i licencës arrijë moshën 51 vjeç ; dhe

(iii) 12 muaj pas moshës 50 vjeç.

(4) Certifikata mjekësore për LAPL do të jetë e vlefshme për një periudhë prej:

(i) 60 muaj deri sa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para arritjes së moshës 40 vjeç do të pushojë së qenuri e vlefshme, pasi mbajtësi i licencës arrijë moshën 42 vjeç;

(ii) 24 muaj pas moshës 40.

(5) Periudha e vlefshmërisë së një certifikate mjekësore, duke përfshirë çdo ekzaminim apo hetim të veçantë të lidhur me të, do të:

(i) përcaktohet nga mosha e aplikantit në datën kur kyhet ekzaminimi mjekësor ; dhe

(ii) llogaritet nga data e ekzaminimit mjekësor në rastin e lëshimit fillestar dhe ri- vlefshmërisë, dhe nga data e skadimit të certifikatës së mëparshme mjekësore në rastin e rivlerësimit.

(b)Vlefshmëria

Ekzaminimet dhe / ose vlerësimet për rivlefshmërinë e një certifikatë mjekësore mund të ndërmerren deri në 45 ditë para datës së skadimit të certifikatës mjekësore.

(c)Rinovimi

(1) Nëse mbajtësi i një certifikate mjekësore nuk përputhet me paragrafin (b), do të kërkohej një ekzaminim për rinjohje dhe / ose vlerësimi.

(2) Në rastin e certifikatave mjekësore Klasi 1 dhe 2 :

(i) nëse certifikata mjekësore ka skaduar për më shumë se 2 vjet, AeMC ose AME vetëm do të kryejë ekzaminimin e ripërtëritjes pas vlerësimit të të dhënave aeromjekësore të aplikuesit;

(ii) nëse certifikata mjekësore ka skaduar për më shumë se 5 vjet, kërkesat e ekzaminimit për lëshimin fillestar do të zbatohen dhe vlerësimi do të bazohet në kërkesat e rivlefshmërisë.

(3) Në rastin e certifikatave mjekësore LAPL, AEMC AME GMP do të vlerësojë historinë mjekësore të aplikuesit dhe do të kryejë ekzaminimin aeromjekësor dhe / ose vlerësim në përputhje me MED.B.095.

MED.A.050 Referimet.

- a) Nëse një aplikant për një certifikatë mjekësore Klasa 1 Klasa 2 i referohet autoritetit licensues në përputhje me MED. B.001, AeMC ose AME duhet të transferojë dokumentacionin përkatës mjekësor në autoritetin licensues.
- b) Nëse një aplikant për certifikatë mjekësore për LAPL i referohet një AME ose AeMC në përputhje me MED.B.001 GMP duhet të transferojë dokumentacionin përkatës mjekësor në një AeMC ose AME.

NENPJESA B

KERKESAT PER CERTIFIKATEN MJEKESORE TE PILOTEVE

SEKSIONI 1

Të përgjithshme

MED.B.001 Kufizimet në certifikatën mjekësore

(a) Kufizimet në certifikatat mjekësore Klasi 1 dhe 2

(1) Nëse aplikuesi nuk i përmbush plotësisht kërkesat për klasën përkatëse të certifikatës mjekësore, por është konsideruar që nuk rrezikon sigurinë e fluturimit, AEMC ose AME duhet:

(i) në rastin e kandidatëve për një certifikatë Mjekësore Klasa 1, t'i referohen vendimit për përshtatshmërinë e aplikantit autoritetit licensues sic është treguar në këtë Nenpjese;

(ii) në rastet kur referimi tek autoriteti licensues nuk është treguar në këtë nenpjese, duhet vlerësuar nëse aplikanti është në gjendje që të kryejë detyrat e tij / saj në mënyrë të sigurtë kur ushtrojnë detyrën me një ose më shumë kufizime të vendosura në certifikatën mjekësore, dhe me pas lëshon certifikatën mjekësore me kufizimin(et) sipas rastit.

(iii) në rastin e kandidatëve për një certifikatë mjekësore Klasa 2, duhet vlerësuar nëse aplikanti është në gjendje që të kryejë detyrat e tij / saj në mënyrë të sigurtë kur ushtrojnë detyrën me një ose më shumë kufizime të vendosura në certifikatën mjekësore, dhe me pas lëshon certifikatën mjekësore me kufizimin (et), në konsultim me autoritetin licensues;

(iv) AeMC ose AME mund të rivalidojë ose të rinjohë një certifikatë mjekësore me kufizim të njëjtë pa e referuar aplikantin në autoritetin licensues.

(b) Kufizimet në certifikatat mjekësore LAPL

(1) Në qoftë se një GMP, pas shqyrtimit të nevojshëm të historikut mjekësor të aplikantit, konstaton

se aplikuesi nuk i përmbush plotësisht kërkesat për përshtatshmërinë mjekësore, GMP do të raportojë aplikantin te një AeMC ose AME, me përjashtim të atyre që kërkojnë një kufizim lidhur vetëm me përdorimin e lenteve korrigjuese.

(2) Nëse një aplikant për një certifikatë mjekësore për LAPL është referuar, AeMC ose AME duhet të marrë parasysh MED.B.095, dhe duhet të vlerësojë nëse aplikanti është në gjendje të kryejë detyrat e tij në mënyrë të sigurtë, kur vepron në përputhje me një ose më shumë kufizime të miratuara në Certifikatën mjekësore dhe të lëshojë certifikatën mjekësore me kufizim (e) sipas nevojës. AeMC ose AME gjithmonë duhet të marrë në konsideratë nevojën për të kufizuar pilotin që të transportojë pasagjerë (Operime të limituara me Pasagjerë, OPL).

(3) GMP mund të rivalidojë ose ri-njohe një certifikatë mjekësore LAPL me të njëjtin kufizim pa ia referuar aplikantin një AeMC ose AME.

(c) Ne rastin kur behet vlerësimi, nëse është i nevojshëm një kufizim, konsideratë të veçantë do t'i jepet:

(1) konkluzionit të akredituar mjekësor që tregon se në rrethana të veçanta dështimi i aplikantit për të përmbushur çdo kërkesë, qofshin numerike ose ndryshe, është i tillë që ushtrimi i privilegjeve të licensës së aplikuesit nuk rrezikon sigurinë e fluturimit;

(2) aftësi se aplikantit, përvosjes dhe aftësi në operime që duhen kryer .

(d) Kodet e kufizimit në operim.

(1) Kufizime në Operime me shumë-pilot (OML - vetëm Klasa 1)

(i) Kur mbajtësi i LPP, ose ATPL MPL nuk i përmbush plotësisht kërkesat për një certifikatë mjekësore Klasa 1 dhe i është referuar autoritetit licensues, ai do të vlerësohet nëse certifikata mjekësore mund të lëshohet me një OML të vlefshme vetëm si/ ose me bashkë-pilot të kualifikuar”. Ky vlerësim do të kryhet nga autoriteti licensues.

(ii) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me një OML duhet të veprojë vetëm në një avion me operime multi-pilot, kur piloti tjetër të jetë kualifikuar plotësisht në llojin përkatës të avionit kur nuk është subjekt i një OML dhe nuk e ka arritur moshën 60 vjeç.

(iii) Për OML Klasa 1 e certifikatave mjekësore mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga autoriteti licensues.

(2) Kufizime Operacionale Sigurie për PiloTet (OSL -. Klasa 2 dhe privilegjet LAPL)

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me një kufizim OSL do të veprojë vetëm në qoftë se një Pilot tjetër plotësisht i kualifikuar për të vepruar si pilot-ne-komandues në klasën përkatëse ose llojin e avionit ndodhet në bord dhe nëse avioni është e pajisur me kontrolle të dyfishta dhe pilote të tjerë zënë vendin në kontroll.

ii) OSL për certifikatat mjekësore Klasa 2 mund të vendoset ose hiqet nga një AeMC ose Ame në konsultim me autoritetin licensues.

(3) Kufizime Operacionale me pasagjerë (OPL - Klasa 2 dhe privilegjet LAPL)

- (i) mbajtësi i një certificate mjekësore me një kufizim OPL do të veprojë vetëm në një avion pa pasagjerë në bord.
- (ii) një OPL për certificate mjekësore Klasa 2 mund të imponohet nga një AeMC ose AME në konsultim me autoritetin licensues.
- (iii) një OPL për kufizime në certifikatën mjekësore në LAPL mund të vendoset nga një AeMC ose AME.
- (d) Çdo kufizim tjetër mund të vendoset mbajtësit të një certificate mjekësore nëse kërkohet për të garantuar sigurinë e fluturimit.
- (f) Çdo kufizim i vendosur mbajtësit të një certifikatës mjekësore do të specifikohet aty.

SEKSIONI 2

Kerkesat Mjekësore për certificate mjekësore Klasa i 1 dhe Klasa 2

MED.B.005 Te përgjithshme

(a) Aplikantët për një certifikatë mjekësore duhet të jenë pa ndonjë:

- (1) keqformim, kongjenital ose të fituar;
- (2) sëmundje ose paafësi aktive apo të fshehur, akute, kronike;
- (3) plagë, dëmtim nga operacionet;
- (4) efekt ose efekte anësore të ndonjë medikamenti diagnostikues parandalues ose terapeutik të marre me rekomandim ose pa rekomandim;

që do të sjellë një shkallë të paafësisë funksionale e cila ka gjasa të ndërhyjë në ushtrimin e sigurte të privilegjeve të licensës në fuqi ose mund të bëjnë që aplikanti papritmas të mos jete në gjendje për të ushtruar privilegjet e licensës në mënyrë të sigurtë.

(b) Në rastet kur vendimi për gjendjen shëndetësore të një aplikanti për një certifikatë mjekësore Klasa 1 i është raportuar autoritetit licensues, ky autoritet mund të delegojë një vendim të tillë në një AeMC, përveç në rastet kur një OML është e nevojshme.

MED.B.010 Sistemi kardiovaskular

(a) *Ekzaminimi*

(1) Duhet një standard i 12-te, një elektrokardiogramë pushimi (EKG) dhe të bëhet një raport për treguesit klinike, dhe gjithashtu:

- (i) për një certifikatë mjekësore Klasa 1, një ekzaminim për leshimin e parë të një certifikatë mjekësore, pastaj çdo 5 vjet deri në moshën 30 vjet, çdo 2 vjet deri në moshën 40

vjeç, një vit deri në moshën 50, për të gjitha rivalidimet apo rinovimet ekzaminime të metejshme.

(ii) për një certifikatë mjekësore Klasa 2, në lëshimin e parë pas moshës 40 vjeç dhe më pas çdo 2 vjet pas moshës 50 vjeç.

(2) Vlerësimi i zgjeruar kardiovaskular do të kërkohej kur tregohet klinikisht.

(3) Për një certifikatë mjekësore Klasa 1, një vlerësim i zgjeruar kardiovaskular do të kryhet në ekzaminimin e parë për rivalidimin apo rinovimin në moshën 65 vjeçare dhe çdo 4 vjet më pas.

(4) Për një certifikatë mjekësore Klasa 1, vlerësimi i lipideve të serumit, duke përfshirë kolesterolin, do të kërkohej në ekzaminimin për lëshimin e parë të një certifikatë mjekësore dhe në shqyrtimin e parë pasi të jete arritur moshë 40 vjeç.

(b) sistemi kardiovaskular – i Përgjithshëm

(1) Aplikantët nuk duhet të vuajnë nga ndonjë çrregullim kardiovaskular i cili ka të ngjarë që të ndërhyjë me ushtrimin e sigurtë të privilegjeve të licencës që duan të mbajnë.

(2) Aplikantët për një certifikatë mjekësore klasë 1 që kanë diagnozën e ndonjë prej kushteve të mëposhtme duhet të referohen te organi licencues::

(I) Aneurismi i aortës së krahërorit apo aorta abdominale mbi-veshore, para ose pas operacionit;

(ii) Anomalitë e rëndësishme funksionale të ndonjë prej valvulave të zemrës,

(iii) Transplanti i zemrës ose të zemrës / mushkërive.

(3) Aplikantët për një certifikatë mjekësore Klasi 1 me një historik mjekësor ekzistues ose që kanë diagnozën e ndonjë prej kushteve të mëposhtme duhet të referohen te organi licencues:

(I) sëmundja periferike arteriale para ose pas operacionit;

(II) aneurism i aortës abdominale, para ose pas operacionit;

(iii) anomali të rëndësishme të funksionimit kardiak.

(iv) pas operacionit të valvulës kardiake;

(v) anomalitë e perikardit, miokardit ose endokardiumit;

(vi) anomalitë e lindura të zemrës, para ose pas operacionit korrigjues;

(vii) sinkoni vasovagal;

(viii) venoza arteriale apo tromboza;

(ix) emboli pulmonare;

(x) gjendja kardiovaskulare që kërkon terapi sistemike me antikoagulante.

(4) Aplikantët për certifikatë mjekësore të Klasit 2 me diagnozën ekzistuese të njërit prej kushteve të përcaktuara në pikën (2) dhe (3) më sipër, do të vlerësohen nga një kardiolog përpara vlerësimit të përshtatshmërisë që mund të vlerësohet në konsultim me Autoritetin Licensues.

(c) *Presioni i gjakut*

(1) presioni i gjakut duhet të regjistrohet në secilin ekzaminim;

(2) presioni i gjakut të aplikantit duhet të jetë brenda kufijve normale.

(3) aplikuesit për një certifikatë mjekësore Klasa 1:

(I) me hipotension simptomatik; ose

(ii) presion të gjakut i cili në vizita ekzaminuese vazhdimisht tejkalon 160 systolic mmHg dhe / ose 95 mmHg diastolic, me ose pa trajtim; do të vlerësohen si të papërshtatshëm.

4) Përdorimi i ilaçeve për kontrollin e presionit të lartë të gjakut do të kërkojë një periudhë pezullimi të përkohshëm të certifikatës mjekësore për të stabilizuar mungesën e efekteve anësore të rëndësishme.

(d) *Sëmundje koronare arteriale*

(1) Nëse dyshohet që aplikantët për një certifikatë të klases 1 mjekësore, kanë:

(I) ishemi të miokardit;

(ii) sëmundje të vogla asimptomatike koronare arteriale që nuk kërkojnë trajtim anti-anginal.

ata do t'i referohen autoritetit licensues dhe do t'i nënshtrohen vlerësimit kardiologjik i cili mund të marrë në konsideratë përjashtimin e ishemi të miokardit para një vlerësimi të arsyeshëm.

(2) Aplikantët për një certifikatë mjekësore Klasa 2 që kanë diagnozën e ndonjë prej gjendjeve të paragrafit (1) u nënshtrohen vlerësimit kardiologjik para një vlerësimi të aftësive.

(3) Aplikantët që përputhen me ndonjë nga kushtet e mëposhtme do të vlerësohen si të përshtatshëm:

(I) ishemia miokardit;

(II) sëmundje koronare arteriale asimptomatike;

(Iii) simptomat e sëmundjes së arteries koronare të kontrolluara nga mjekimi.

(4) Aplikantët për lëshimin fillestar të një certificate mjekësore Klasa 1 që kanë një historik diagnoze të njerit prej kushteve të mëposhtme do të vlerësohen si të papërshtatshëm:

(I) ishemia e miokardit;

(ii) infarkt miokardi;

(Iii) rivaskularizimi për sëmundjen e arterieve koronare.

(5) Aplikantët për një certificate mjekësore Klasa 2 të cilët janë asimptomatike ose që vijnë pas një infarkt miokardi ose një kirurgji për arteriet koronare do t'i nënshtrohen vlerësimit të imtesishëm kardiologjik përpara një vlerësimi pershtatshmerie i cili mund të kryhet në konsultim me autoritetin licensues. Aplikantët për rivalidimin e një certificate mjekësore Klasa 1 do t'i referohen autoritetit licensues.

(e) Ritmi / Aktiviteti Çrregullimet

(1) Aplikuesit për një certificate mjekësore Klasa 1 do t'i referohen autoritetit licensues, kur ata kanë ndonjë çrregullim të konsiderueshëm të ritmit kardiakal, duke përfshirë çdo çrregullim të mëposhtem:

(i) çrregullimin e ritmit supraventricular, duke përfshirë mosfunksionim të përhershëm ose të themeluar sinoatrial, dridhje atrial dhe / ose pauza në vibrim dhe sinuse asimptomatike;

(ii) i gjithë blloku i krahut të majtë ;

(iii) Mobitz tip 2 i bllokut atrioventricular;

(iv) takikardi komplekse e gjerë dhe / ose i e ngushtë ;

(v) para-çrregullim ventrikulit;

(vi) zgjatja asimptomatike QT;

(vii) Modeli Brugada në elektrokardiografi.

(2) aplikuesit për një certificate mjekësore *Klasa 2* të cilët perputhen me ndonjë nga diagnozat e detajuara në paragrafin (1) u nënshtrohen vlerësimeve kardiologjike përpara se të bëhet një vlerësim pershtatshmerie.

(3) Aplikuesit që i përkasin kategorive të mëposhtme:

(I) Bllok jo i plotë ;

(II) Bllok i plote i djathtë;

- (III)Devijim i vazhdueshem i boshtit të majtë;
- (IV)Bradicardia simptomatike e sinusit;
- (V) Takikardia asimptomatike e sinusit;
- (VI)Komplekse uniforme të izoluar ektopike ventrikulare ose supra ventrikulare;
- (VII)Bllok atrioventikular i shkallës së parë;
- (VIII)Bllok atrioventikular tipi I të Mobitz

mund të vlerësohen si të përshtatshëm dhe mund të jenë subjekt të ndonjë vlerësimi të kënaqshëm kardilogjik.

(4) Aplikantët me një historik mjekësor të:

- (i) terapise të amputimit;
- (ii) implantimit të stimulues kardial;

duhet t'i nënshtrohen vlerësimit të kënaqshëm kardiovaskular përpara një vlerësimi të arsyeshëm të përshtatshëm. Aplikuesit për një certifikatë mjekësore Klasa 1 do t'i referohen autoritetit licensues. Aplikuesit për një certifikatë mjekësore Klasa 2 do të vlerësohen në konsultim me autoritetin licensues.

(5) Aplikantët që i përkasin kategorive të mëposhtme do të vlerësohen si të përshtatshëm:

- (i)sëmundje simptomatike sinoatriale;
- (ii) bllok atrioventrikular I të plotë;
- (iii) zgjatje të QT simptomatike;
- (iv) një sistem Implantimi automatik për defibrilim;
- (v) një stimulues ventricular kardial, anti-takikardik.

MED.B.015 Sistemi i frymëmarrjes

(a) Aplikantët me dëmtim të konsiderueshëm të funksionit të mushkërive do të vlerësohen si të papërshtatshëm. Një vlerësim përshtatshëm mund të konsiderohet sapo funksioni polmonar të jetë rikuperuar dhe të jetë i kënaqshëm.

(b) Për një certifikatë mjekësore Klasa 1, aplikantët janë të detyruar të ndërmarrin teste të funksionit të mushkërive për treguesit klinike.

(c) Për një certifikatë mjekësore Klasa 2, aplikantët janë të detyruar të ndërmarrin teste të funksionit të mushkërive .

(d) Aplikuesit me një histori diagnoze të krijuar nga:

(1) ilaçe për asma;

(2) sëmundje inflamatore aktive të sistemit të frymëmarrjes;

(3) sarkoidosis aktive;

(4) pneumotoraks;

(5) sindroma e gjumit apnese;

(6) kirurgjia gjenerale e toraksit;

(7) pneumonectomi;

duhet t'i nënshtrohen vlerësimit të frymëmarrjes me një rezultat të kënaqshëm përpara një vlerësimi të arsyeshëm të përshtatshmërisë. Aplikantët që kanë një diagnostikim të kushteve specifike të përcaktuara në paragrafin (3) dhe (5) do u nënshtrohen vlerësimit të imtesishëm kardiologjik përpara se të cilësohen si të aftë.

(e) Vlerësimet Aeromjekësore:

(1) aplikantët për një certifikatë mjekësore klasë 1 me ndonjë nga kushtet e detajuara në pikën (d) duhet t'i referohen autoritetit licencues;

(2) aplikantët për një certifikatë mjekësore Klasa 2 me ndonjë nga kushtet e përshkruara në pikën (d) do të vlerësohen në konsultim me autoritetin licencues.

(f) Aplikantët për një certifikatë mjekësore Klasa 1 të cilët kanë pësuar një pneumonectomy totale do të vlerësohen si të papërshtatshëm.

MED.B.020 Sistemi Tretes

(a) aplikantët nuk duhet të kenë ndonjë sëmundje funksionale ose strukturore të traktit gastro-intestinal ose adnexes së tij, sepse mund të ndërhyjë në ushtrimin e sigurte të privilegjeve të licencës së kërkuar .

(b) Aplikantët me historik të sëmundjeve ose ndërhyrje kirurgjikale në ndonjë pjesë të traktit digjektiv ose adnexës së tij, do të vlerësohen si të papërshtatshëm pasi ka të ngjarë që të shkaktojnë paaftësi në fluturim, apo çdo pengim të veçantë për shkak të ngushtimit ose kompresimit ,

(c) Aplikantët duhet të jenë të paprekur nga hernia që mund të çojë në simptoma që ulin kapacitetin.

(d) aplikuesit me çrregullime të sistemit gastro-intestinal duke përfshirë:

(1) çrregullimet e përsëritura dispeptike që kërkojnë ilaçe;

(2) pankreatitis;

(3) gurët simptomatike të tëmthit.

(4) diagnozën ose historikun e sëmundjes kronike inflamatore të zorrëve;

5) pas operacionit kirurgjikal në traktin digjestiv ose adneksa së tij, duke përfshirë edhe kirurgjinë me prerje të plotë ose të pjesshme apo një shmangje të ndonjë prej organeve;

do të vlerësohen si të papërshtatshëm. Një vlerësim pershtashmërie mund të konsiderohet vetëm pas një rikuperimi të plotë pas operacionit dhe i një vlerësimi të kënaqshëm të aparatit tretës.

(e) Vlerësimi Aero-mjekësor:

(1) aplikantët për një certifikatë mjekësore klasa 1 që perputhen me diagnozën e kushteve të përcaktuara në paragrafet (2), (4) dhe (5) do t'i referohen autoritetit licensues;

(2) Përshtatshmëria për aplikantët me pancreatitis do të vlerësohet në konsultim me autoritetin licensues.

MED.B.025 Sistemi Metabolik dhe Endokrin

(a) Aplikantët nuk duhet të kenë çrregullime metabolike, funksionale ose strukturore, çrregullime tretese ose endokrine të cilat ka të ngjarë që të ndërhyjnë me ushtrimin e sigurte të privilegjeve të licensës së aplikuar.

(b) Aplikantët me disfiksione metabolike ose endokrine ushqyese mund të vlerësohen si të papërshtatshëm për të demonstruar stabilitetin e gjendjes dhe vlerësim të kënaqshëm aero-mjekësor.

(c) diabeti melitus

(1) Aplikantët që janë me diabet melitus dhe kërkojnë marrjen e insulinës do të vlerësohen si papërshtatshëm.

(2) Aplikantët me diabet melitus që nuk kërkojnë marrjen e insulinës do të vlerësohen si të papërshtatshëm nëse nuk mund të demonstron se është arritur kontrolli i sheqerit në gjak.

(d) Vlerësimi aeromjekësor:

1. aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasit 1 që kërkojnë mjekim përveç insulinës për kontrollin e sheqerit në gjak do të referohen autoritetit licensues;

2. përshtatshmëria e klasit të dytë për aplikantët që kërkojnë mjekim përveç insulinës për kontrollin e sheqerit në gjak do të vlerësohen në konsultim me autoritetin licensues.

MED.B.030 Hematologjia

- (a) Aplikantet nuk duhet te kene asnje semundje hematologjike qe ka gjasa qe te nderhyje ne nje ushtrim te sigurte te privilegjeve te licences se perdorur.
- (b) Per leshimin e certificates mjekesore te klasit te pare, duhet te testohet hemoglobina ne cdo ekzaminim.
- (c) Aplikantet ne kushte hematologjike te tilla si:
 - (1) Koagulimi, hemorragjia ose crregullime trombike;
 - (2) Leucemi kronike;

mund te vleresohen si subjekt te pershtatshem per nje vleresim aeromjekesor te kenaqshem.

(d) Vleresimi Aero mjekesor:

- (1) aplikantet per nje certificate mjekesore te klasit 1 qe u perkasin ndonjeres nga kategorite e specifikuara ne piken e mesiperme (c) do t'i referohen autoritetit licensues;
- (2) pershtatshmeria e Klasit 2 per aplikantet qe perputhen me nje nga kategorite e specifikuara ne piken e mesiperme (c) do te vleresohet ne konsultim me autoritetin licensues.
- (e) Aplikantet e klasit 1 me nje nga kushtet hematologjike te specifikuara me poshte do t'i referohen autoritetit licensues:
 - (1) hemoglobin jonormale, perfshire por jo e limituar ne anemi, piketomi ose hemoglobinopati;
 - (2) zgjerim limfatik madhor;
 - (3) zgjerim i shpretkes.

MED.B.035 Sistemi urogjenital

- (a) Aplikantet nuk duhet te kene semundje funksionale ose strukturale te veshkave ose sistemit urogjenital ose adnexa qe mund te nderhyjne ne nje ushtrim te sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- (b) Analizat e urines duhet te behen pjese e cdo ekzaminimi aeromjekesor. Urina nuk duhet te permbaje elemente jonormale te konsideruara me rendesi patologjike.
- (c) Aplikantet qe kane ndjekur procedura kirurgjikale per veshkat ose te rrugeve urinare ka te ngjare qe te shkaktojne paaftesi, ne vecanti, pengesa per shkak te shtypjes dhe ngushtimit, ndaj do te vleresohen si të papershtatshem.
- (d) Aplikantet me nje crregullim urogjenital, te tille si:
 - (1) semundje renale;
 - (2) nje ose me shume gure urinar ose me historik mjekesor te Kolicit renal;

mund te vleresohen si subjekt te pershtatshem per nje vleresim renal/urologjik te kenaqshem.

(e) Aplikantet te cilet i jane nenshtruar nje operacioni kirurgjikal ne aparatn urinar duke perfshire prerje te pjesshme ose te plote ose nje diversion te organeve do te vleresohen si të papershtatshem dhe do te rivleresohen pas rigjenerimit te plote perpara berjes se vleresimit te pershtatshmerise. Aplikantet per certificate mjekesore te klasit te 1 do ti referohen per rivleresim autoritetit licensues.

MED.B.040 Semundjet infektuese

- (a) Aplikantet nuk duhet te kene nje historik mjekesor ose diagnoze klinike te ndonje semundje infektuese e cila ka gjasa qe te nderhyje gjate ushtrimit te sigurte te privilegjeve te licenses se mbajtur dhe te perdorur.
- (b) Aplikantet qe jane me Hiv pozitiv duhet te vleresohen si subjekte te gatshem per nje vleresim aero mjekesor. Aplikantet per nje certificate mjekesore te klasit te 1 duhet ti referohen autoritetit licensues.

MED.B.045 Gjinekologjia dhe obstetrika

- (a) Aplikantet nuk duhet qe te kene ndonje semundje funksionale ose strukturale obsterike ose gjinekologjike qe mund tenderhyjne ne ushtrimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- (b) Aplikantet te cilet i jane nenshtruar nje operacioni gjinekologjik do te vleresohen si te papershtatshem deri ne rigjenerim te plote.
- (c) *Shtatezania*
 - (1) Ne rast shtatezanie, nese nje AeMC ose AME konsideron qe mbajtesi i licenses eshte i pershtatshem per ushtrimin e privilegjeve te saj, ai/ajo duhet te limitoje periudhen e vlefshme te certifikates mjekesore deri ne fund te javes se 26 te shtatezanise. Pas kesaj pike, certifikata do te pezullohet. Pezullimi do te hiqet pas nje rigjenerimi te plote ne fund te shtatezanise.
 - (2) Mbajtesit e certifikates mjekesore te klasit te 1 do te ushtrojne vetem privilegjet e licenses se tyre deri ne javen e 26 te shtatezanise me nje OML. Pamvarsisht MED.B.001 ne kete rast, OML mund te vendoset dhe te hiqet nga AeMC ose AME.

MED.B.050 Sistemi Muskoskeletalë

- (a) Aplikantet nuk duhet te posedojne asnje anomali te kockave, nyjeve, muskujve ose tendinave, e lindur ose e fituar e cila mund te nderhyje ne ushtrimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- (b) Nje aplikant duhet te kete nje lartesi te mjaftueshme per tu ulur, te kraheve, gjatesise se kembeve dhe force muskulore per ushtrimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- (c) Nje aplikant duhet te kete nje funksionim te kenaqshem te sistemit muskoskeletalik per te mundesuar ushtrimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur. Pershtatshmeria e aplikantit do te vleresohet ne konsultim me autoritetin licensues.

MED.B.055 Psikiatria

- (a)Aplikantet nuk duhet te kene nje historik mjekesor te sajuar ose diagnoza klinike te ndonje semundje psikiatrike ose paaftesise, gjendje ose crregullime akute ose kronike, te lindura ose te fituara, qe mund te nderhyjne gjate ushtrimit te sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- (b)Aplikantet me crregullime mendore, te sjelljes per shkak te alkolit, perdorimit tjeter ose abuzimit te substancave psikotropike do te vleresohen si te papershtatshem, deri ne pritje te sherimit dhe clirimit nga perdorimi i substancave dhe vleresimit te kenaqshem psikiatrik pas trajtimit te suksesshem.
- (c)Aplikantet me kushte psikike te tilla si:
 - (1)crregullim i humorit;
 - (2)crregullime neurotike;
 - (3)crregullime personaliteti;
 - (4)crregullime mendore dhe ne sjellje.

duhet ti nenshtrohen nje vleresimi te kenaqshem psikiatrik para se te jete bere vleresimi i pershtatshmerise.

- (d)Aplikantet me historik te veprimeve te vetedemtimit te qellimshem qofte ne nje rast te vetem ose te perseritur, do te vleresohen si te papershtatshem. Aplikantet duhet ti nenshtrohen vleresimit te kenaqshem psikiatrik para se te merret ne konsiderate vleresimi i pershtatshmerise.
- (e)Vleresimi aero -mjekesor:
 - (1)aplikantet per certificate mjekesore te klasit te pare qe i perkasin njerës nga kategorite e detajura me siper ne piken b, c ose d, duhet ti referohen autoritetit licensues.
 - (2)pershtatshmeria e klasit te dyte per aplikantet qe i perkasin njerës nga kategorite e detajuara me siper ne piken b,c ose d do te vleresohen ne konsultim me autoritetin licensues
- (f)Aplikantet me nje historik te sajuar ose diagnoza klinike te skizofrenise, crregullime dilusionale do te vleresohen si te papershtatshem.

MED.B.060 Psikologjia

- a)Aplikantet nuk duhet te kene mangesi te caktuara psikologjike, te cilat mund te nderhyjne ne ushtrimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- b)Nje vleresim psikologjik do te kerkohet si pjese plotesuese e ekzaminimit nga nje specialist psikiatrik ose neurologjik .

MED.B.060 Neurologjia

- a)Aplikantet nuk duhet te kene historik te sajuar mjekesor ose diagnoza klinike te ndonje gjendjeje neurologjike, qe mund te nderhyjne ne ushtrimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.
- b)Aplikantet me nje historik te sajuar ose diagnoze klinike te :
 - (1)epilepsise;

(2)episode te perseritura te shqetesimit te ndergjegjes per shkaqe te pasigurta;
duhet te vleresohen si te papershtatshem.

c)Aplikantet me nje historik te percaktuar ose diagnoze klinike te :

- (1)epliepise pa perseritje pas moshes 5 ;
- (2)epilepsise pa perseritje dhe nga te gjitha trajtimet per me shume se 10 vjet;
- (3)anomalite epileptiform EEG dhe valet fokale te ngadalta;
- (4)semundjeve progressive dhe jo progressive te sistemit nervor;
- (5)episodit te vetem te shqetesimit te ndergjegjes per shkaqe te pasigurta;
- (6)humbjes se ndergjegjes pas lendimit te kokes ;
- (7)lendimeve kurrizore dhe periferike nervore;

duhet t'i nenshtrohen vleresimeve te metejsheme para se te behet vleresimi i pershtatshmerise.Aplikantet per certificate mjekesore te klasit te 1-re do t;i referohen autoritetit licensues. Aplikantet do te vleresohen ne konsultim me autoritetin licensues mbi pershtatshmerine e klasit te 2-te.

MED.B.070 Sistemi pamor

(a) Aplikantet nuk duhet te kene ndonje anomali te funksionit te syve te adnexes ose te ndonje gjendjeje aktive patologjike, te lindur ose te fituar, ose pas kirurgjise se syve ose traumes, te cilat do te nderhyjne ne ushtimin e sigurte te privilegjeve te licenses se perdorur.

(b) *Ekzaminimi*

(1) Per certifikaten mjekesore klasi 1:

- (i)ekzaminimi i plote i syve duhet te jete pjese plotesuse e ekzaminimit fillestar dhe duhet te behet peridikisht, ne varesi te refrakcionit dhe performances se syve;
- (ii)nje ekzaminim rutine i syve duhet te jete pjese plotesuese e te gjithë ekzaminimeve rivaliduese dhe rinjohese.

(2) Per certifikaten mjekesore klasi 2:

- (i)nje ekzaminim rutine e syve do te formoje pjese plotesuese e ekzaminimeve fillestare , rivaliduese dhe rinovuese;
- (ii)ekzaminim i plote i syve duhet te behet kur eshte treguar klinikisht.

(c)Mprehtesia vizuale e larget, me ose pa korrigjim,duhet te jete:

- (1) Ne rastin e certifikates mjekesore te klasit te 1, 6/9 (0.7) ose me mire ne secilin sy te ndare dhe mprehtesia vizuale ne te dy syte duhet te jete 6/6 (1.0) ose me e mire
- (2) Ne rastin e certifikates mjekesore klasi 2, 6/12 (0.5) ose me mire ne secilin sy te ndare dhe mprehtesia vizuale ne te dy syte duhet te jete 6/9(0.7) ose me e mire. Aplikanti me vizion nen standarten ne njerin sy do te vleresohet si i pershtatshem ne konsultim me autoritetin licensues ne subjekt te vleresimit te kenaqshem oftalmik.
- (3) Aplikantet per nje certificate mjekesore fillestare me nje vizion nen standarten ne njerin sy do te vleresohen si te papershtatshem.Per rivalidim, aplikantet me vizionin

nen standarten te njerit sy do ti referohen autoritetit licensues dhe mund te vleresohen si te pershtatshem nese nuk ka gjasa qe kjo nderhyjn ne ushtrimin e sigurte te licenses se mbajtur.

- (d) Aplikanti duhet te jete i afte te lexoje nje table N5 ne 30-50 cm dhe tabelen N14 ne 100 cm, me korrigjim, nese pershkruhet
- (e) Aplikantet per nje certifikate mjekesore te klasit te 1 do te kerkohet qe te kene fushe normale te vizionit dhe funksione normale binokulare.
- (f) Aplikantet te cilet i jane nenshtruar kirurgjise te syve mund te vleresohen si te papershtatshem ne subjekt te vleresimeve te kenaqshme oftalmike
- (g) Aplikantet me diganoza klinike te keratoconus mund te vleresohen si te pershtatshem per t'iu nenshtruarekzaminimeve te kenaqshme nga nje oftamologjist. Aplikantet per nje certifikate mjekesore te klasit te pare do ti referohen autoritetit licensues
- (h) Aplikantet me :

1. Astigmatizem;

2. Ansimetropi

mund te vleresohen si te pershtatshem per t'iu nenshtruar vleresimeve te kenaqshme oftalmike.

- (a) Aplikantet me diplopi duhet te vleresohen si te papershtatshem.
- (b) Syzet dhe lentet e kontaktit. Nese funksioni visual i kenaqshem eshte arritur vetem me perdorimin e korrigjimit:
 - (1) vizion i larget, syzet dhe lentet e kontaktit do te vendosen ndersa ushtrojne privilegjet e licenses se perdorur;
 - i. per vizion te afert, nje pale syze per perdorim per afer duhet te mbahen gjate ushtrimit te privilegjeve te licenses ;
 - (2) nje set rezerve te syzeve ekuivalente korrigjuese duhet te jene gati per perdorim te menjehershem gjate ushtrimit te privilegjeve te licenses ;
 - (3) korrigjimi duhet te provoje funksionin optimal visual ,te tolerohet mire dhe te jete i pershtatshem per qellimet e avionit;
 - (4) nese lentet e kontaktit jane veshur, ato duhet te jene per shikim te larget, monofokale, jo te ngjyrosura dhe te jene te toleruara mire;
 - (5) aplikantet me nje gabim refraktiv te madh do te perdorin lente kontakti ose lentet e syzeve me indeks te larte;
 - (6) jo me shume se nje pale syze duhet te perdoren per te permbushur kerkesat pamore;
 - (7) lentet orthokeratologjike nuk duhet te perdoren.

MED.B.075 Ngjyra e vizionit

- (a) Aplikanteve do t'u kerkohet qe te demostrojne aftesine per te perceptuar ngjyrat qe jane te nevojshme per performancen e sigurte te detyrave.
- (b) Ekzaminimi
 - (1) Aplikantet duhet te kalojne testin Ishihara per leshimin fillestar te certifikates mjekesore.

- (2) Aplikantet te cilet deshtojne ne kalimin e testit Ishihara do ti nenshtrohen testit te metejshe per perceptimin e ngjyrave per te percaktuar nese jane ngjyra te sigurta.
- (a) Ne rast te certifikatave mjekesore te klasit te 1, aplikantet duhet te kene nje perceptim normal te ngjyrave ose te jene te sigurte per ngjyren. Aplikantet te cilet deshtojne ne testin e metejshe te perceptimit te ngjyrave duhet te vleresohen si te papershtatshem. Aplikantet per certifikate mjekesore te klasit te pare duhet ti referohen autoritetit licensues.
- (b) Ne rast te certifikates mjekesore te klasit te dyte, kur aplikanti nuk ka nje perceptim te kenaqshem te ngjyrave, privilegjet fluturuese te atij/asaj do te limitohen vetem gjate dites.

MED.B080 Otorino-laringologjia

- (a) Aplikantet nuk duhet te kene asnje anomali ne funksionimin e vesheve, hundes, sinuseve dhe fytit, perfshire kavitetin oral, dhembet dhe fytin, ose ndonje gjendje aktive patologjike, e lindur ose e fituar, akute dhe kronike, ose ndonje post kirurgjie ose traumat te cilat mund te nderhyjne ne privilegjet e licenses se aplikueshme.
- (b) Degjimi duhet te jete i kenaqshem per ushtrimin e sigurte te licenses se perdorur.

(c) Ekzaminimi

- (1) Degjimi duhet te testohet ne te gjitha ekzaminimet.

- i. Ne rast te certifikatave mjekesore klasi 1 dhe certifikatave mjekesore klasi 2, kur nje klasifikim instrumentash do te shtohet ne licensen e mbajtur, degjimi do te testohet me audiometer me ton te paster ne ekzaminimin fillestar dhe ne ekzaminimet rivaliduese pauses ose rinjohese, cdo 5 vjet deri ne moshen 40 dhe cdo 2 vjet pas kesaj.
- ii. Kur testohet ne audiometrin me ton te paster, aplikantet fillesatare nuk duhet te kene nje humbje degjimi per me shume se 35 dB ne ndonje nga keto frekuenca 500, 1000 ose 2000 Hz ose per me shume se 50 dB ne 3000 Hz ne asnjeren vesh. Aplikantet per rivalidim ose rinjohje me humbje te madhe degjimi duhet te demostrojne aftesine e kenaqshme te funksionit te degjimit.

- (2) Ekzaminimi i plote i veshit, hundes dhe fytit duhet te ndermerret per leshimin fillestar per certifikate mjekesore klasi 1 dhe periodikisht me pas kur te tregohet klinikisht.

(d) Aplikantet per certifikate mjekesore te klasit te 1 me:

- (1) nje proces aktiv patologjik, akut ose kronik te veshit te brendshem ose te mesem;
- (2) shpim te pashuar ose mosfunksionim te membranës timpanike;
- (3) shqetesim te funksionit vestibular;
- (4) kufizim madhor te kalimit të hundes;
- (5) mosfunksionim te sinusit;
- (6) keqformim te rendesishem ose infeksion kronik te kavitetit oral ose ne traktin e siper respirator;
- (7) crregullime te rendesishme te të folurit ose zerit

duhet t'i nenshtrohen ekzaminimeve te metejshem mjekesore dhe vleresimit per te percaktuar qe keto gjendje nuk nderhyjne ne ushtimin e privilegjeve te licenses se mbajtur.

(e) Vlerësimi aero-mjekësor:

- (1) Aplikuesit për certifikatë mjekësore Klasa 1 me shqetesime të funksionit vestibular do t'i referohen autoritetit licensues;
- (2) Pershtatshmeria e Aplikuesve te Klases 2 me shqetesime të funksionit vestibular do të vlerësohet në konsultim me autoritetin licensues.

MED.B.085 Dermatologji

Aplikantët nuk duhet te kene shfaqur gjendje dermatologjike qe mund të ndikojë në ushtimin e sigurte të privilegjeve të licensës/ave te aplikueshme qe mbajne.

MED.B.090 Onkologji

- (a) Aplikantët nuk duhet të kenë shfaqur asnjë sëmundje primare ose sekondare malinje qe mund të ndërhyjnë ne ushtimin e sigurte të privilegjeve të licensës së aplikueshme.
- b) Pas trajtimit për sëmundje malinje, aplikantët duhet t'i nënshtrohen vlerësimit të kënaqshem onkologjik perpara se te behet vlerësimi pershtatshmerise.. Aplikantët e Klases 1 do t'i referohen autoritetit licensues. Pershtatshmeria e aplikantëve te Klases 2 do të vlerësohet në konsultim me autoritetin licensues.
- (c) Aplikantët me një prognoze ose diagnoze klinike te tumorit malinj intracerebral do të vlerësohen si te papërshtatshëm.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për certifikata mjekësore LAPL

MED.B.095 Ekzaminimi mjekësor dhe / ose vlerësimi i aplikantëve për certifikatat mjekësore LAPL

- (a) Një aplikant për një certifikatë mjekësore LAPL do të vlerësohet bazuar në praktikat më të mira aero-mjekësore.
- (b) Një vëmendje e veçantë do t'i jepet historikut mjekësor të plotë të aplikantit.
- (c) Vlerësimi fillestar, të gjitha ri-vlerësimet e metejshme pas moshës 50 vjec dhe vlerësimet në rastet kur historiku mjekësor i aplikantit nuk është në dispozicion te ekzaminuesit, duhet qe të përfshijnë të paktën kategorite ne vijim:

(1) ekzaminimin klinik,

(2) presionin e gjakut;

(3) testin e urinës,

(4) te parit;

(5) aftësine e dëgjimit.

(D) Pas vlerësimit fillestar, ri-vlerësimet e metejshme deri në moshën 50 vjec do të përfshijnë:

(1) një vlerësim të historikut mjekësor të mbajtësit LAPL, dhe

(2) pikat nën paragrafin (c) konsiderohen si nevojshme nga AeMC, AME ose GMP në përputhje me praktikën me të mira aero-mjekësore.

Nenpjesa C

KËRKESAT PËR GJENDJEN SHËNDETËSORE TË EKUIPAZHIT KABINËS

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashketa

MED.C.001 Te 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 aero-mjekësore

(a) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohen vlerësimeve aero-mjekësore për të verifikuar nëse ata janë të lirë nga çdo sëmundje fizike ose mendore që mund të çojë në paaftësim ose paaftësi 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 aero-mjekësor para se të caktohen për herë të parë në detyrë në një avion, dhe më pas në intervale prej maksimumi 60 muaj.

(c) Vlerësimet aero-mjekësore 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 aero-mjekësor të ekuipazhit të kabinës

MED.C.020 Te 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 te përshkruar ose jo-te përshkruar teraupik, diagnostikues apo parandalues të marre 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 aero-mjekësore

(a) Një vlerësim fillestar aero-mjekësor duhet të përfshijë të paktën:

- (1) një vlerësim të historikut mjekësor te anëtarit te ekuipazhit te kabinës; dhe
- (2) një ekzaminimin klinik te mëposhtem:
 - (i) të sistemit kardiovaskular;
 - (ii) te sistemit respirator;
 - (iii) te sistemit muskuloskeletal;
 - (iv) te otorino-laringologjise;
 - (v) te sistemit vizual; dhe
 - (vi) te vizionit te ngjyrës.

(b) Çdo ri-vlerësim i mëvonshëm aero-mjekësore duhet të përfshijë:

- (1) një vlerësim të historikut mjekësor te anëtarit te ekuipazhit te kabinës; dhe
- (2) një ekzaminim klinik, nëse konsiderohet e nevojshme, në përputhje me praktikat më të mira aero-mjekësore.

(c) Ne përputhje me paragrafin (a) dhe (b), në rast të ndonjë dyshimi apo nëse tregohet klinikisht, vlerësimi aero-mjekësor i një anëtarit te ekuipazhit te 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 deshmie te ekuipazhit kabinës

MED.C.030 Raporti mjekësor i ekuipazhit te kabines

(a) Pas përfundimit të çdo vlerësimi aero-mjekësor, aplikantët për një deshmi dhe mbajtësit e deshmise se ekuipazhit te kabinës:

- (1) duhet të pajisen me një raport mjekësor të ekuipazhit të kabinës nga AeMC, AME ose OHMP; dhe

(2) do të sigurojnë informacionin perkates, ose një kopje të raportit te tyre mjekësor të ekuipazhit të kabinës tek operatori/et qe ofrojne shërbimet e tyre punedhenese.

(b) Raporti mjekësor i ekuipazhit te kabines:

Një raport mjekësor i ekuipazhit te kabinës duhet të tregojë datën e vlerësimit aero-mjekësor, ne rastet kur anëtari i ekuipazhit te kabinës është vlerësuar si i afte ose i paaftë, daten e vlerësimit të ardhshëm aero-mjekësor te kërkuar dhe, nëse është e zbatueshme, çdo kufizim (e).Cdo element tjetër do të jetë subjekt i fshehtësisë mjekësore në përputhje me MED.A.015.

MED.C.035 Kufizimet

(a) Nëse mbajtësit e një deshmie te ekuipazhit të kabinës nuk përputhen plotësisht me kërkesat e specifikuara në Seksionin 2, AME AeMC ose OHMP do të marret në konsideratë nëse ata mund të jenë në gjendje të kryejnë detyrat e ekuipazhit te kabinës në mënyrë të sigurtë, nëse veprojnë në përputhje me një ose më shumë kufizime.

(b) Çdo kufizim (e) për ushtrimin e privilegjeve të dhëna nga deshmia e ekuipazhit te kabinës do të specifikohet në raportin mjekësor te ekuipazhit te kabinës dhe do të hiqet vetëm nga një AeMC, AME ose nga një OHMP në konsultim me një AME.

NENPJESA D

EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSORE (AME), MJEKËT E PËRGJITHSHËM (GMP), PRAKTIKUESIT MJEKËSOR PROFESIONALE TE SHËNDETIT (OHMP)

SEKSIONI 1

Ekzaminuesit Aero-mjekësore

MED.D.001 Privilegjet

(a) Privilegjet e një AME janë të lëshojë, ripërtërijë dhe rivleftesojë certifikatat mjekësore te Klases 2 dhe certifikatat mjekësore LAPL, si dhe të kryejë ekzaminimet dhe vlerësimet përkatëse mjekësore.

(b) Mbajtësit e një certifikate AME mund të aplikojnë për një zgjerim të privilegjeve të tyre për të përfshirë ekzaminimet mjekësore për rivlefshmerine dhe rinovimin e certifikatave mjekësore te klasës 1, nëse ato përputhen me kërkesat në MED.D.015.

(c) Qellimi i privilegjeve të AME-se, dhe çdo kushti te tij, duhet të specifikohet në certifikatë.

(d) Mbajtësit e një certifikatë si një AME nuk duhet të ndërmarrin testet dhe vlerësimet aero-mjekësore në tjetër pervec Republikës se Shqiperise, qe ka lëshuar certifikaten e tyre si AME, pervec rasteve kur:

(1) atyre iu eshte dhene akses nga shteti tjetër, për të ushtruar aktivitetet e tyre profesionale si mjeke te specializuar, dhe

(2) kanë njoftuar Autoritetin e Aviacionit Civil të shtetit tjetër për qelimin e tyre për të kryer ekzaminimet dhe vlerësimet aero-mjekësore si dhe për të lëshuar certifikata mjekësore brenda qelimit të privilegjeve të tyre si AME; dhe

(3) të kenë marrë një njoftim nga Autoriteti i Aviacionit Civil i shtetit tjetër.

MED.D.005 Aplikimi

(a) Aplikimi për një certifikatë si një AME, duhet të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .

(b) Aplikantët për një certifikatë AME duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar :

(1) të dhënat personale dhe adresën profesionale;

(2) dokumentacionin që verteton se ato përputhen me kërkesat e përcaktuara në MED.D.010, duke përfshirë edhe një certifikatë të përfundimit të kursit të trajnimit në mjekësinë e aviacionit e përshtatshme për privilegjet për të cilat ata aplikojnë;

(3) një deklaratë me shkrim që AME do të lëshojë certifikata mjekësore mbi bazën e kërkesave të kësaj Pjese.

(c) Kur AME ndërmerr ekzaminime aero-mjekësore në më shumë se një vend, ata do të japin Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar informacionin përkatës në lidhje me të gjitha vendet e praktikave.

MED.D.010 Kërkesat për lëshimin e një certifikate AME

Aplikantët për një certifikatë AME me privilegjet për lëshimin fillestar, rivlefshmerinë dhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 2 duhet të:

(a) jenë plotësisht të kualifikuar dhe të licensuar për ushtrimin e mjekësisë dhe të mbajnë një Certifikatë të përfundimit të trajnimit të specializuar;

(b) kenë ndërmarrë një kurs trajnimi themelor në mjekësi për aviacionin;

(c) demonstrojnë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që ata:

(1) kanë objekte të mjaftueshme, procedura, dokumentacion dhe pajisje funksionale të përshtatshme për ekzaminime aero-mjekësore ; dhe

(2) i kanë sic duhet procedurat e nevojshme dhe kushtet për të siguruar konfidencialitetin mjekësor.

MED.D.015 Kërkesat për zgjerimin e privilegjeve

Aplikantët për një certifikatë AME që zgjerojnë privilegjet e tyre në rivlefshmerinë dhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 1 duhet të mbajnë një certifikatë të vlefshme si një AME dhe:

(a) të kenë kryer të paktën 30 ekzaminime për lëshim, rivlefshim ose rinovim të certifikatave mjekësore Klasa 2 gjatë një periudhe prej jo më shumë se 5 vjet përpara kërkesës; dhe

(b) të kenë ndërmarrë një kurs të avancuar trajnimi në mjekësi aviacioni; dhe

(c) te kene ndermarre trajnim praktik në një AeMC ose nën mbikëqyrjen e autoritetit licencues.

MED.D.020 Kurse Trajnimi në mjekësinë e aviacionit

(a) Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit duhet të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar kur organizata që e ofron atë, ka vendin e saj kryesor të biznesit Republikën e Shqipërisë. Organizata e cila ofron kursin duhet të demonstrojë se programi i kursit është i pershtatshëm dhe që personat e ngarkuar për sigurimin e trajnimit kanë njohuri dhe përvojë të mjaftueshme.

(b) Përveç në rastin e trajnimit rifreskues, kurset duhet të përfundojnë me një provim me shkrim mbi temat e përfshira në përmbajtjen e kursit.

(c) Organizata e cila ofron kursin, ua lëshon certifikatën e përfundimit aplikantëve kur ata kanë kaluar provimin.

MED.D.025 Ndryshimet në certifikatën AME

(a) AME duhet të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për ndryshimet e mëposhtme të cilat mund të ndikojnë në certifikatën e tyre nese:

(1) AME është subjekt i procedimit disiplinor apo hetimit nga një organ rregullator mjekësor; ose

(2) ka ndonjë ndryshim në kushtet në të cilat certifikata është dhënë, duke përfshirë edhe përmbajtjen e deklaratave të dhëna në aplikim; ose

(3) kërkesat për leshimin nuk plotësohen me; ose

(4) ka një ndryshim të vendndodhjes së praktikimit ose në adresën e correspondences së ekzaminuesit aero- mjekësor

(b) Dështimi për të informuar Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar do të rezultojë në pezullimin ose revokimin e privilegjeve të certifikatës, në bazë të vendimit të AAC-se që pezullon ose revokon certifikatën.

MED.D.030 Vlefshmëria e certifikatave AME

Një certifikatë AME do të lëshohet për një periudhë që nuk i kalon 3 vjet. Ajo do të rivleftehet me qellim që të sigurohet që mbajtësit:

(a) përmbushin në mënyrë të vazhdueshme kushtet e përgjithshme të kërkuara për praktikën mjekësore dhe ruajtjen e regjistrimit si një mjek i përgjithshëm në përputhje me ligjin kombëtar;

(b) ndërmarrin trajnimin rifreskues në mjekësinë e aviacionit brenda 3 viteve të fundit;

(c) kanë kryer të paktën 10 ekzaminime aero-mjekësore çdo vit;

(d) kanë mbetur në përputhje me kushtet e certifikatës tyre; dhe

(d) kanë ushtruar privilegjet tyre në përputhje me këtë Pjesë.

SEKSION 2

Mjekët e përgjithshem GMP

MED.D.035 Kërkesat për mjekët e përgjithshem

(a) GMP-te do të veprojnë si AME për lëshimin e certifikatave mjekësore LAPL vetëm nese:

(1) ata ushtrojnë veprimtarinë e tyre në territorin e Republikës së Shqipërisë, ku GMP-te kanë aksesin e duhur në të dhënat e plota mjekësore të aplikantëve; dhe

(2) në përputhje me të gjitha kërkesat shtesë të percaktuara sipas ligjit kombëtar.

(b) Në mënyrë që të lëshojnë certifikata mjekësore LAPL, praktikuesit e përgjithshëm mjekësore (PMP) do të jenë të kualifikuar plotësisht dhe të licensuar për ushtrimin e mjekësisë në përputhje me ligjin kombëtar.

(c) GMP -te që veprojnë si AME do njoftojnë mbi ushtrimin e aktivitetit të tyre tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .

SEKSIONI 3

Mjekët Profesional te Punes (OHMP)

MED.D.040 Kërkesat për mjekët profesional te punes

OHMP -te do të kryejnë vetëm vlerësimet aero-mjekësore të ekuipazhit të kabinës nëse:

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar është i kënaqur që sistemi shëndetësor kombëtar përkatës të mund të sigurojë pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të kësaj Pjese;

(b) Ata janë të licensuar në praktikën e mjekësisë dhe të kualifikuar në angazhime mjekësore në përputhje me ligjin kombëtar;dhe

(c) Kane fituar njohuri në mjekësinë e aviacionit në pershtatje me mjedisin operativ të ekuipazhit të kabinës.

ANEKSI V

Kualifikimi i ekuipazhit të kabinës i përfshirë në operacione të transportit ajror tregtar

PJESA-CC
Nenpjesa GEN

KËRKESA TE PËRGJITHSHME

CC.GEN.001 Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

Për qëllim të kësaj pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të jetë autoriteti kompetent i caktuar nga Republika e Shqiperise, ku një person aplikon për lëshimin e deshmise së ekuipazhit të kabinës.

CC.GEN.005 Qellimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për lëshimin e deshmise së ekuipazhit të kabinës, kushtet për vlefshmërinë e tyre dhe përdorimin nga ana e mbajtësve të tyre.

CC.GEN.015 Aplikimi për një deshmi të ekuipazhit të kabinës

Kërkesa për një deshmi të ekuipazhit të kabinës do të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

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 komercial të aeroplanëve referuar Udhëzimit të Ministrit Nr.3, date 07.02.2011 “Per Rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil”

(B) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës mund të ushtrojnë privilegjet e specifikuar 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 përputhshmeri 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, listen, të dhënat e trajnimit dhe kontrollit në tipin e avionit tij/saj apo llojin e kualifikimit, gjithashtu dhe nëse garantohet që operatori që i ka punësuar i mban keto të dhëna dhe nëse mund ti bëjë ato lehtësisht të disponueshme sipas kërkesës nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose nga mbajtësi.

Nenpjesa CCA

Kërkesat specifike për deshmime e ekuipazhit të kabinës

CC.CCA.100 Lëshimi i deshmise të 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 Shqiptar ; dhe / ose
- (2) nga një organizatë e aprovuar për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

CC.CCA.105 Vlefshmëria e deshmise së ekuipazhit të kabinës

Deshmia e Ekuipazhit të kabinës duhet të lëshohet me kohëzgjatje të pakufizuar dhe do të mbetet e vlefshme përveç nëse:

- (A) pezullohet ose revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ; 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 deshmise së ekuipazhit të kabinës

(A) Në qoftë se mbajtësit nuk përputhen me këtë pjesë, deshmia e ekuipazhit të kabinës mund të pezullohet ose revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

(B) Në rast të pezullimit ose anulimit të deshmise së ekuipazhit të kabinës nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar , 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 ushtronte privilegjet e dhëna nga deshmia e ekuipazhit të kabinës;
- (3) të njoftojnë pa vonesë të pajustificuar operatorin që i ka punësuar ; dhe
- (4) të kthejnë deshmime të tyre në përputhje me procedurën në fuqi të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

NENPJESA TRA

KËRKESAT E TRAJNIMIT PËR APLIKANTET DHE MBAJTËSIT E DESHMISE SE EKUIPAZHIT TE KABINES

CC.TRA.215 Dispozitat e trajnimeve

Trajnimi i kerkuar në këtë pjesë duhet të :

- (A) sigurohet nga organizatat trajnuese ose operatorët e transportit ajror tregtar te aprovuar per kete qellim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar
- (B) kryhet nga nje personel i përshtatshëm, me përvojë dhe i kualifikuar për elementet e trajnimit qe do të mbulohen;
- (C) zhillohet në bazë të një programi të trajnimit dhe programeve te dokumentuara në aprovimin e organizatës.

CC.TRA.220 Kurs trajnimi fillestar dhe ekzaminimi

- (A) Aplikantët për një deshmi të ekuipazhit të kabinës, duhet të kryejne një kurs trajnimi fillestar per t'u familjarizuar me mjedisin e aviacionit dhe per të fituar njohuri te mjaftueshme, të përgjithshme dhe aftësi bazike e nevojshme për të kryer detyrat dhe per te ushtruar përgjegjësitë që lidhen me sigurinë e pasagjereve dhe të fluturimit gjate operimeve normale , jonormale dhe të emergjencës.
- (B) Programi i kursit të trajnimit fillestar duhet të mbulojë të paktën elementet e specifikuar në Shtojcën 1 të kësaj Pjese. Ai do të përfshijë trajnime teorike dhe praktike.
- (C) Aplikantët për një deshmi 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 Kualifikimi i tipit apo variantit te avionit.

- (A) Mbajtësit e një deshmie 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 aplikuar 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 vlefshmërise, që konsiderohen si te pershtatshme për avionët që do të operohet sic jane :

(i) trajnimi specifik per tipin e avionit,

(ii) trajnimi konvertues i operatorit dhe familjarizimi;

(iii) trajnimi diferencues ;

(iv) trajnimi periodik; dhe

(2) duhet qe të kene operuar brenda 6 muajve paraprakë në llojin a avionit, ose duhet të kene kryer trajnimin përkatës rifreskues dhe kontrollin para se të operojne përsëri në atë tip avioni.

Shtojca 1 e Part –CC **Kursi i trajnimit fillestar dhe provimi**

PROGRAMI I TRAJNIMIT

Programi i kursit te trajnimit fillestar duhet të përfshijë të paktën:

1. Njohuritë e përgjithshme teorike te aviacionit dhe rregulloreve te aviacionit që mbulon të gjithë elementet e rëndësishme mbi detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara te ekuipazhit të kabinës sic jane:

1.1. Terminologjia e aviacionit, teoria e fluturimit, shpërndarja e pasagjereve, zonat e operimit, meteorologjia dhe efektet e ndotjes se sipërfaqes se avionit;

1.2. Rregulloret përkatëse të aviacionit për ekuipazhin e kabinës dhe rolin e Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar ;

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. Vazhdueshmeria e kompetencës dhe pershtatshmeria për të vepruar si një anëtar i ekuipazhit të kabinës, ne lidhje me fluturimin, kufizimin e kohes se detyres dhe kerkesat e pushimit.

1.5. Rëndësia e sigurimit te mbajtjes se perditesuar te dokumentacioneve perkatese dhe manualeve, me amendamentet e ofruara nga operatori si te zbatueshme.

1.6. Rëndësia e ekuipazhit të kabinës ne kryerjen e detyrave të tyre në përputhje me manualin e operimeve të operatorit;

1.7. Rëndësia e informacionit para-fluturimit te ekuipazhit te kabinës dhe pergatitja e informacionit te nevojshem 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 te emergjences.

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. Te Përgjithshme: Faktorët njerezore në aviacion, udhëzimet e përgjithshme mbi parimet dhe objektivat CRM, performancën e njeriut dhe kufizimet;

3.2. E pershtatshme për anëtarët individë të ekuipazhit të kabinës: Ndërgjegjësimi mbi personalitetin, gabimi njerëzor, besueshmëria, qendrimi, sjellja, vetë-vlerësimi; stresi, menaxhimi i stresit; lodhja dhe vigjilenca, këmbëngulja, ndërgjegjësimi mbi situatën, marrja dhe përpunimi i informacionit.

4. Trajtimi i pasagjerëve dhe mbikqyrja e kabinës :

4.1. Rëndësia e ndarjes së saktë të vendeve duke iu referuar masës dhe balancës së aeroplanit, kategoritë e veçanta të pasagjerëve të fuqishëm fizikisht ngjitur me daljet pa mbikëqyrje;

4.2. Rregullat që mbulojnë vendosjen e sigurtë të bagazhit të kabinës dhe sendeve të shërbimit të kabinës dhe rrezikut që ato përbejnë për ata që qëndrojnë në kabinën e pasagjerëve ose janë pengesë 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 ilaceve 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 kabines së pasagjerëve ; dhe

4.6. Metodatat e përdorura për të motivuar pasagjerët dhe kontrollin e turmës e nevojshme për të përshpejtuar një evakuim emergjence.

5. Aspektet Aero-mjekësor dhe ndihma e parë:

5.1. Udhëzime të Përgjithshme në aspektet aero-mjekësor dhe mbijetesë;

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) Te fiktit; dhe
- (g) Thyerjet dhe lëndimet e indeve të buta;

5.4. Në fluturim urgjencat mjekësore dhe ndihma e parë që mbulon të paktën:

- (a) azmen;
- (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 te ndihmes se pare dhe me pajisje mjekësore te emergjences dhe përmbajtja e tyre;

5.6. Trajnimi praktik i reanimimit kardio-pulmonar nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës duke përdorur një manekin te projektuar posaçërisht dhe duke marrë parasysh karakteristikat e një mjedisi të avionit; dhe

5.7. Shëndetin dhe higjienën e udhëtimit, duke përfshirë:

- (a) Higjienën ne 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;
- (d) Trajtimin e vdekjes në bord;dhe
- (f)Menaxhimin e vigjilencës, efektet fiziologjike të lodhjes, gjumin fiziologjik, ritmin ditor dhe ndryshimet e zonave kohore.

6. Instruksionet Teknike mbi mallrat e rrezikshme në përputhje me udhëzimet e aplikuarat te ICAO-s.

7. Aspekte të përgjithshme të sigurisë në aviacion, duke përfshirë ndërgjegjësimin mbi dispozitat e përcaktuara në Urdherin e Ministrit Nr.26/2010 Per miratimin e rregullores mbi rregullat e përgjithshme baze ne fushen e sigurise se Aviacionit Civil.

8. Trajnimi mbi zjarrin dhe tymin

8.1. Rendesia mbi përgjegjësinë e ekuipazhit të kabinës qe të merret menjëherë me emergjencat që përfshijnë zjarrin dhe tymin dhe në veçanti, rëndësia e identifikimit te burimit te 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 perberesve të shuarjes dhe procedurat për situatat e veçanta të zjarrit

8.5. Teknikat e aplikimit të perberesve 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 gomes ose pajisje të ngjashme, si dhe praktikën reale në ujë.

ANEKSI VI

KËRKESAT E AUTORITETIT PËR PERSONELIN AJROR

PART-ARA

NENPJESA GEN

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SEKSIONI I

Te përgjithshme

ARA.GEN.105 Përkufizimet

Për qëllime të kësaj pjese dhe pjesës -ORA, aplikohen përkufizimet si më poshtë:

1. "Mjetet e Pranueshme të Perpuethshmërisë (AMC)" janë standarde jo të detyrueshme të adoptuara nga Agjencia për të ilustruar mjetet dhe për të percaktuar perpuethshmerinë me Rregulloren Themelore dhe Rregullat implementuese të saj ;

2. "Mjetet Alternative të Përputhshmërisë" janë ato që sugjerojnë një alternativë ndaj një AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të krijuar pajtueshmërinë me Udhëzimin e Ministrit Nr.3, datë 07.02.2011 "Per Rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil" dhe Rregullave implementuese të tij për të cilat, nga Agjencia nuk janë adoptuar AMC-te që i shoqerojnë;
3. "Organizata e Miratuar e Trajnimit (ATO)" do të thotë një organizatë e kualifikuar për leshimin ose vazhdueshmerine e një aprovimi për të ofruar trajnime për licencat e pilotëve, kategorizimet dhe certifikatat që lidhen me to.
4. " Model i pajisjes për trajnimin bazik (modeli BITD)" do të thotë një kombinim i percaktuar i hardware dhe software, i cili ka marrë një kualifikim BITD;
5. " Specifikimet e Certifikimit (CS)" janë standardet teknike të adoptuara nga Agjencia që tregojnë mjetet për të treguar përputhshmerine me Rregulloren Themelore dhe Rregullave Implementuese të saj dhe të cilat mund të përdoren nga organizata për qëllim të certifikimit;
6. "Instruktor fluturimi (FI)" do të thotë një instruktor me privilegjet për të ofruar trajnime në një avion, në përputhje me Pjesën FCL-;
7. "pajisje e trajnimit të fluturitit të simuluar (FSTD)" nënkupton një pajisje të trajnimit e cila është:
 - (a) në rastin e aeroplanëve, një simulues i plotë i fluturimit (FFS), një pajisje trajnimit e fluturimit (FTD), një trajner i procedurave të fluturimit dhe të lundrimit (FNPT), ose një pajisje e trajnimit baze instrumentale (BITD);
 - (b) në rastin e helikopterëve, një simulues i plotë i fluturimit (FFS), një pajisje trajnimit e fluturimit (FTD) ose një trajner i procedurave të fluturimit dhe lundrimit (FNPT);
8. "Kualifikimi FSTD" nënkupton nivelin e aftësisë teknike të një FSTD siç përcaktohet në dokumentin e përputhshmerisë ;
9. "Përdorues i FSTD" nënkupton organizatën ose një person që kërkon trajnimin, kontrollin apo testimin nëpërmjet përdorimit të një FSTD të një Organizate Trajnimi.
10. "Mbajtja në tokë" nënkupton ndalimin formal të një avioni për tu ngritur dhe marrjen e hapave të nevojshëm për ta ndaluar atë.
11. "Materiale Udhëzuese (GM)" do të thotë materiale jo-detyruese të zhvilluara nga Agjencia që ndihmojnë për të ilustruar kuptimin e një kërkesë ose një vecantie dhe është përdorur për të mbështetur interpretimin e Rregullores Themelore, Rregullave Implementuese të saj dhe AMC-ve;
12. " RAMP ARO. " nënkupton Nënpjesën RAMP të Aneksit II të Rregullores mbi Operimet Ajrore;
13. "Pajisje të tjera të trajnimit (OTD)" do të thotë një mjet ndihmës i përdorur për trajnimin e

piloteve , përveç FSTD-ve që duhen për trajnime, aty ku nje kabine e plote piloti ose ambjent i kesaj kabine nuk eshte i nevojshem.

14. "Part-ARA" nënkupton Aneksin e VI të Rregullores mbi Personelin Ajror te Aviacionit Civil;

15. "Part-ORO" nënkupton Aneksin III të Rregullores mbi Operimet Ajrore

16. "Part-CC" nënkupton Aneksin e V të Rregullores mbi Personelin Ajror te Aviacionit Civil;

17. "Part-FCL" nënkupton Aneksin e I të Rregullores mbi Personelin Ajror te Aviacionit Civil;

18. "Part-MED" nënkupton Shtojcën IV të Rregullores mbi Personelin Ajror te Aviacionit Civil;

19. "Part-ORA" nënkupton Aneksin VII të Rregullores mbi Personelin Ajror te Aviacionit Civil;

20. "Vend kryesor i biznesit" do të thotë zyra qendrore ose zyra e regjistruar e organizatës brenda të ciles ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i aktiviteteve të përmendura në këtë rregullore.

21. " Udhëzime per Testin e kualifikimit (QTG)" do të thotë një dokument i projektuar për të treguar se cilësitë e performancës dhe trajtimit te një FSTD përfaqësojnë ato të avionit, klases se aeroplanit apo tipit te helikopterit, te simuluar brenda limiteve te caktuara dhe qe kane permbushur te gjitha kerkesat e aplikuar.

QTG përfshin te dhenat e avionit, klasës se aeroplanit apo tipit te helikopterit dhe të dhënat FSTD qe përdoren për të mbështetur vlefshmerine.

ARA.GEN.115 Dokumentacioni i Mbikëqyrjes

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të sigurojë të gjitha aktet legislative, 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 perpuethshmerise

(a) Agjencia do të zhvillojë Mjetet e Pranueshme te Përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të percaktuar perpuethshemrine me Rregulloren (EC) No 216/2008 dhe Rregullat Implementuese te saj transpozuar me Udhëzimin e Ministrit Nr.3, date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil. Kur permbushen AMC, Rregullat Implementuese jane permbushur gjithashtu.

(b) Mjetet alternative të perpuethshmerise mund të përdoren për të krijuar perputhshmeri me Rregullat Implementuese.

(c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të percaktojë një sistem që vazhdimisht do të vlerësojë të gjithë mjetet e perpuethshmerise se perdorur nga ai vetë ose nga organizatat dhe personat nën

mbikëqyrjen e tij që mundësojnë krijimin e perpuethshmerise me Udhëzimin e Ministrit Nr.3/2011 dhe Rregullat Implementuese të tij.

(d) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të vlerësojë të gjitha mjetet alternative të propozuara nga një organizatë në perpuethshmeri me ORA.GEN.120 duke analizuar dokumentacionin e siguruar dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, kryen një inspektim të organizatës.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar gjen se mjetet alternative të perpuethshmerise janë në përputhje me Udhëzimin e Ministrit Nr.3/2011 dhe Rregullat Impelementuese të tij, ai pa vonesa të pajustificuara duhet të :

- 1) njoftojë aplikantin se mjetet alternative të perpuethshmerise janë në përputhje me Rregullat Implementuese;
- (2) njoftojë Agjencinë për permbajtjen e tyre, duke përfshirë kopje të të gjithë dokumentave perkatese
- (3) informojë nëpërmjet instucioneve perkatese shtetet anetare të BE-se dhe ZPEA-se rreth mjeteve alternative të perputhshmerise që janë pranuar.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nga ana e tij përdor mjete alternative të perpuethshmerise për të arritur pajtueshmëri me Udhëzimin e Ministrit Nr. 3/2011, ai duhet:

- (1) t'i verë ato në dispozicion të të gjitha organizatave dhe personave nën mbikëqyrjen e tij; dhe
- (2) të njoftojë pa vonesë Agjencinë, duke respektuar parashikimet e Marrevshjes së Punes me të.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet t'i sigurojë Agjencisë një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të perpuethshmerise, përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të pershtatshme, si dhe një vlerësim që demonstroi se Rregullat Implementuese janë përmbushur.

ARA.GEN.125 Informacion mbi Agjencinë

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftojë pa vonesë Agjencinë, në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm në implemtimin e Udhëzimit të Ministrit Nr.3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij.

(b) Duke konsideruar e parashikimet e Marrevshjes së Punes me Agjencinë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do t'i japë Agjencisë informacionin domethenës të sigurisë që rrjedh nga raportet e ngjarjeve që janë marre.

RA.GEN.135 Reagim të menjëhershëm për një problem të sigurisë

(a) Pa cenuar Urdherin e Ministrit 68 dt.10.06.2011 "Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në Aviacionin Civil" dhe Urdherin e Ministrit 123 dt.22.12.2011 "Adoptimi i rregullores për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni të palet e interesuara" Autoriteti i Aviacionit Civil

Shqiptar 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 marre, dhe Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, në respektim të parashikimeve të Marrevshjes së Punes do të informohet, duke përfshirë rekomandimet apo veprimet korrigjuese të marra dhe të nevojshme për të, në mënyrë që të reagojë në kohën e duhur për një problem të sigurisë, që përben problem për sigurinë, pjesët, pajisjet, organizatat ose personat që i nënshtrohen Udhëzimit të Ministrit Nr.3/2011.

(c) Pas marrjes së informacionit të referuar në pikën (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të marrë masat e duhura për të adresuar problemin e sigurisë.

(d) Masat e marra sipas pikës (c) duhet t'ju njoftohen menjëherë të gjithë personave apo organizatave të cilat duhet të pajtohen me ta në bazë të Udhëzimit të Ministrit Nr.3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftojë gjithashtu Agjencinë dhe, kur veprimi i kombinuar është i nevojshëm, do të njoftohen nepermjet institucioneve perkatese, duke zbatuar parashikimet e Marrevshjes Shumepaleshe dhe Marrevshjen e Punes me Agjencinë, Shtetet e ZPEA-se dhe të BE-se, sipas rastit.

SEKSIONI II

Menaxhimi

ARA.GEN.200 Sistemi i Menaxhimit

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përcaktojë dhe mirëmbajë 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 Udhëzimin e Ministrit Nr.3, datë 07.02.2011 “Për rregullat e perbashketa në fushën e Aviacionit Civil” dhe Rregullat Zbatuese të tij.

Procedurat duhet të mbahen të përditësuara dhe do të shërbejnë si dokumente themelore të punës brenda AAC-se për të gjitha detyrat e ndërlidhura;

(2) Një numër i mjaftueshëm i 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 zyrë 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 AAC-se për të siguruar zbatimin e veprimeve korrigjuese sipas nevojës.

(5) Një person ose grup personash, që janë përgjegjës për menaxhimin e lartë të AAC-se dhe për funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, 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 (s).

(c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përcaktojë procedurat për pjesëmarrjen në një shkëmbim të ndërsjellë të të gjithë informacionit dhe asistencës së nevojshme me autoritetet e tjera kompetente përkatëse, duke përfshirë të gjitha gjetjet e hasura dhe do të ndjeke veprimet e ndërmarra si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë, por të certifikuara nga AAC-ja ose Agjencia.

(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.

ARA.GEN.205 Shpërndarja e detyrave për subjektet e kualifikuara

(a) Detyrat që lidhen me certifikimin fillestar apo mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave ose organizatave që i nënshtrohen Udhëzimit të Ministrit Nr. 3, datë 07.02.2011 “Për rregullat e perbashketa në fushën e Aviacionit Civil” dhe rregullave implementuese të tij, do të caktohen vetëm personit të kualifikuar nga Republika e Shqipërisë dhe konkretisht i janë caktuar Autoritetit të Aviacionit Civil. Kur caktohen detyrat, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të sigurohet që :

(1) është vendosur një sistem që vlerëson fillimisht dhe vazhdimisht se entiteti i kualifikuar përputhet me Aneksin V, të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3/2011. 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) deklaratimet, raportet dhe të dhënat që do të ofrohen;
- (iii) kushtet teknike që duhet të përmbushen në kryerjen e detyrave të tilla;
- (iv) mbulimin përkatës të sigurisë; dhe
- (v) mbrojtjen e dhënë ndaj informacionit të përfutur në kryerjen e detyrave të tilla.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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.

ARA.GEN.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit.

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të vendose një sistem për të identifikuar ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat e veta dhe përgjegjësitë e veta siç është përcaktuar në Udhëzimin e Ministrit Nr.3, date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe rregullat implementuese të tij. Ky sistem do të mundësojë që ai të marrë masa sa më të përshtatshme për të siguruar që sistemi i tij të mbetet menaxhimi i përshtatshëm dhe efektiv.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të marrë masa për rinovimin e sistemit të tij të menaxhimit për të reflektuar ndonjë ndryshim në Udhëzimin e Ministrit Nr.3/2011 dhe në Rregullat Implementuese të tij në kohën e duhur, në mënyrë që të sigurohet zbatimi efektiv.

(c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftojë Agjencinë për ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat e veta dhe përgjegjësitë e veta siç është përcaktuar në Udhëzimin e Ministrit Nr.3/2011.

ARA.GEN.220 Ruajtja e të dhënave

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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) procesit të certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të organizatave të certifikuara;

(5) procesit për lëshimin e licencave të personelit, klasifikimeve, certifikatave dhe dëshmive dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshme të bartësve të këtyre licencave, klasifikimeve, 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) mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, por të mbikëqyrura ose të certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose Agjencia, siç është rënë dakord ndërmjet këtyre organeve;

(8) vlerësimit dhe njoftimit tek Agjencia për mjetet alternative të perpuethshmerisë të propozuara nga organizatat dhe vlerësimin e mjeteve alternative të perpuethshmerisë të përdorura nga vetë Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar;

(9) gjetjeve, veprimeve korrigjuese dhe datave të mbylljes së veprimit korrigjues;

(10) masave të ndërmara detyruese;

(11) informacioneve të sigurisë dhe masave ndjekëse ;

(12) përdorimit të dispozitave fleksibile në përputhje me Nenin 14 të Udhëzimit të Ministrit Nr.3, date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil”.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të mbajë një listë të të gjitha certifikatave të organizatës, certifikatat e kualifikimit FSTD dhe licencat e personelit, certifikatat dhe dëshmitë e lëshuara.

(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 varesite ligjit të aplikueshem për mbrojtjen e të dhënave.

SEKSIONI III

Mbikëqyrja, certifikimi dhe zbatimit

ARA.GEN.300 Mbikqyrja

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të verifikojë :

- (1) përpuethshmerine me kërkesat e aplikueshme të organizates, apo të personave para lëshimit të një certifikate të organizatës, apo aprovimit të certifikatës së kualifikimit FSTD, ose licences së personelit, certifikatën, ose dëshminë e klasifikimit , siç është e aplikueshme;
- (2) përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të organizatave, të personave dhe të bartësve FSTD, me certifikatën e kualifikimit;

(3) zbatimin e masave të përshtatshme të sigurisë të mandatuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, siç përcaktohet në ARA.GEN.135 pika (c) dhe pika (d).

(a) Ky verifikim duhet të:

- (1) mbështetet me dokumentacionin specifik, që do të përdoret 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 rampë dhe inspektimet e panjoftuara; dhe
- (4) sigurojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar 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-se ose të ZPEA-se sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpaleshe, 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 vendodhjen në Shqipëri, do të përcaktohet në bazë të prioritetëve 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-se, ose ZPEA-se duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes Shumepaleshe, ose Agjensisë, autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen sipas pikës (a) mund të bjere dakord që detyrat e mbikëqyrjes të ushtrohen nga shteti i BE-se 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 Shqiptar 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.

ARA.GEN.305 Programi i Mbikëqyrjes

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 certifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe bartësit 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 behen ndërmjet menaxherit të përgjithshëm dhe Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar për të siguruar që dy të mbeten të informuar për çështje të rëndësishme.

(c) Për Organizatat e certifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe bartësit e certifikatës së kualifikimit FSTD një cikël planifikimi i mbikëqyrjes 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 Shqiptar 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 zgjidhur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, 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 Shqiptar ka aprovuar, një sistem efektiv të vazhdueshëm të raportimit në AAC mbi performancën e sigurisë dhe perpuethshmerinë rregullative të vetë organizatës.

(d) Për personat që mbajnë një licencë, certifikate, klasifikim, ose deshmi të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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.

ARA.GEN.310 Procedura e certifikimit fillestar - Organizatat

(a) Pas marrjes së aplikimit për lëshimin fillestar të një certifikate për një organizatë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të verifikojë perpuethshmerinë e organizatës me kërkesat e aplikuara.

(b) Kur është i kënaqur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikuara, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 Shqiptar në përputhje me ORA.GEN.130AAC do të aprovojë procedurën e paraqitur nga organizata që përkufizon shtrirjen e ndryshimeve të tilla dhe duke përkufizuar se si këto ndryshime do të menaxhohen dhe komunikohen.

ARA.GEN.315, Procedura për lëshimin, rivlefshmerinë, rinovimin, ose ndryshimin e licencave, kategorizimeve, certifikatave ose deshmive të subjekteve

(a) Pas marrjes së kërkesës për lëshimin, rivlefshmerinë, rinovimin ose ndryshimin e licensave, klasifikimeve, certifikatave ose deshmive dhe të çdo dokumentacioni mbështetës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të verifikojë nëse aplikanti plotëson kërkesat e zbatueshme.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të leshojë, rivleresoje, rinovojë ose ndryshojë licencën, certifikatën, kategorizimin, ose deshmë, pasi të mbetet i kenaqur 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 perpuethshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara dhënies së aprovimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përshkruajë kushtet nën të cilat organizata mund të operojë gjatë ndryshimit, deri kur AAC të përcaktojë se çertifikata e organizatës duhet të pezullohet.

Kur mbetet i kenaqur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikuara, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të aprovojë ndryshimin,

(b) Pa paragjykuar masat shtesë të zbatimit, kur organizata implementon ndryshimet e kërkuara para aprovimit të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, siç është përcaktuar në pikën (a), AAC do të pezullojë, kufizojë ose të revokojë certifikatën e organizatës.

(c) Për ndryshimet që nuk kërkojnë aprovimin paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 mos-përputhjeje, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të :

(1) njoftojë organizatën rreth mos-perpuethshmerise dhe kërkesës për ndryshime të metejshme; dhe

(2) në rast të gjetjeve të nivelit 1 ose nivel 2 duhet të veprojë në përputhje me ARA.GEN.350.

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-re do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur është zbuluar ndonjë mospërputhshmëri e rëndësishme me kërkesat e aplikuara të Udhëzimit të Ministrit Nr.3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij, me procedurat e organizatës dhe manualët ose me termat e aprovimit ose certifikatës e cila ul sigurinë ose demton seriozisht sigurinë e fluturimit.

Gjetjet e Nivelit 1 duhet të përfshijnë:

(1) dështimin për t'i dhënë akses Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar 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 dokumentave të dorëzuara ;

(3) proven e keqpërdorimit ose përdorimit me mashtrim të certifikatës së organizatës; dhe

(4) mungesen e një menaxheri te përgjegjshëm.

(c) Një gjetje e Niveli te 2-te do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur është zbuluar ndonje mosperpuethshmeri me kërkesat e zbatueshme të Udhëzimit te Ministrit Nr.3/2011 dhe rregullave implementuese te tij, me procedurat e organizatës dhe manualet, me kushtet e nje aprovimi ose te nje certifikatë qe mund të ulin sigurinë e fluturimit ose te rrezikojne sigurinë e fluturimit.

(d) Kur një gjetje është zbuluar gjatë mbikëqyrjes ose me çdo mjet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar pa cenuar ndonjë veprim shtesë të kërkuar nga Udhëzimi i Ministrit Nr.3/2011 dhe Rregullat Implementuese të tij, do t’ia komunikojë me shkrim gjetjen organizatës dhe kërkesen për veprimet korrigjuese për të zgjidhur mos-perpuethshmerine(-te) e identifikuar/a. Aty ku është e nevojshme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të informojë Shtetin në të cilin është regjistruar avioni.

(1) Në rast të gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 te veçantë ose të kufizojë, pezullojë atë në tërësi ose pjesërisht, në varësi te masës se nivelit 1 te gjetjes, derisa veprimi i suksesshëm korrigjues te jete ndërmarrë nga organizata.

(2) Në rastin gjetjeve të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar :

(i) duhet t’i japë një organizate nje periudhe te 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 Shqiptar mund të zgjasë periudhen 3-mujore si rezultat i planit te veprimit korrigjues te kenaqshem duke rene dakord me vete Autoritetin.

(ii) duhet të vlerësojë veprimet korrigjuese dhe planin e implementimit të propozuar nga organizata dhe, nëse rezultati i vlerësimit eshte se ato janë të mjaftueshme për të trajtuar mos-perpuethshmerine, AAC duhet t’i pranojë ato.

(3) Kur një organizatë dështon ne paraqitjen e një plani veprimi korrigjues të pranueshëm, ose të kryeje veprime korrigjuese brenda afatit te pranuar ose te zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, gjetja do të jetë ngritur në një nivel 1 dhe do ndermerren veprimet, në përputhje me paragrafin (d) pika(1).

(4) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet qe ai ka ngritur apo që i janë komunikuar atij dhe, ku është e aplikueshme, do të zbatoje masat, të gjitha veprimet korrigjuese dhe daten e mbylljes së veprimit për mbylljen e gjetjeve.

(e) Pa cenuar çfarëdo lloj mase shtesë të zbatimit, kur nje autoritet tjeter kompetent që ushtron privilegjet e tij në territorin e Republikës se Shqiperise vepron sipas dispozitave të ARA.GEN.300 pika (d) dhe identifikon qe nje organizate e certifikuar nga AAC-ja, ka mospërputhje me kërkesat e zbatueshme të Udhëzimit te Ministrit Nr. 3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij si transpozues i (EC) No 216/2008 , duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar si edhe do të sigurojë një tregues te nivelit të gjetjes.

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 Shqiptar 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 Udhëzimin e Ministrit Nr. 3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të ngrejë një gjetje, do t'a regjistrojë atë, dhe t'ia komunikojë me shkrim mbajtesit të licencës, certifikates, kategorizimit ose dëshmise.

(b) Kur një gjetje e tillë është ngritur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 vazhdueshmerisë së mosperputhshmerisë.

(c) Kur është e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të informojë personin apo organizatën që ka lëshuar certifikatën mjekësore ose dëshminë.

(d) Pa cenuar 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, klasifikim ose dëshmi të lëshuar nga AAC , ai do të ngrejë një gjetje, do ta ruajë dhe do t'ja 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 Udhëzimin e Ministrit Nr.3, date 07.02.2011 “Për rregullat e perbashketa në fushën e Aviacionit Civil”, i cili nuk mban një licencë, certifikatë, klasifikim apo dëshmi që lëshohet në përputhje me këtë Rregullore dhe Rregullat Implementuese të saj, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që identifikon mosperputhshmerinë do të marrë masa të nevojshme zbatuese për të parandaluar vazhdimin e kësaj mosperputhshmerie.

NENPJESA FCL

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME LICENCIMIN E EKUIPAZHIT TË FLUTURIMIT

SEKSIONI I

Te përgjithshme

ARA.FCL.120 Ruajtja e të dhënave

Përveç të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220 (a), Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së të dhënave, rezultatet e provimeve dhe vlerësimet e testeve të aftësisë.

SEKSIONI II

Licencat, vlerësimet dhe certifikatat

ARA.FCL.200, Procedura për lëshimin, rivlefshmerine ose rinovimin e një license, kategorizimi ose certifikate

(a) Lëshimi i licensave dhe kategorizimeve. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të lëshojë një Licencë piloti dhe Kategorizimet e lidhura me te, duke përdorur formularin e përcaktuar në Shtojcën I të kësaj Pjese.

(b) Lëshimi i certifikatave të instruktoresve dhe ekzaminuesve. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të lëshojë një certifikatë instruktori apo ekzaminuesi si:

- (1) një futje të privilegjeve perkatese në licencën e pilotit sic percaktohet në Shtojcën I të kësaj Pjese, ose
- (2) një dokument i veçantë, në një formë dhe mënyrë të specifikuar nga AAC.

(c) Shenim me miratim të licenses nga ekzaminuesi. Para autorizimit të vecante të disa ekzaminuesve për të rivlerësuar ose rinovuar kategorizimet ose certifikatat, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të zhvillojë procedurat e duhura.

ARA.FCL.205 Monitorimi i ekzaminuesve

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të zhvillojë një program të mbikëqyrjes për të monitoruar sjelljen 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 Shqiptar ushtron aktivitetin e tij mbikëqyrës.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të mbajë një listë të ekzaminuesve që ai ka certifikuar. Lista do të deklarojë privilegjet e ekzaminuesve dhe do të publikohet dhe perditesohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

(c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 Shqiptar do të njoftojë Agjencinë për procedurat kombëtare administrative, kërkesat për mbrojtjen e të dhënave personale, përgjegjësinë, siguracionin për aksidentet dhe tarifën e aplikuar në vendin tone, të cilat do të përdoren nga ekzaminuesit kur kryejnë teste të aftësive, kontrolle të mjeshtërive ose vlerësime të kompetencës të një aplikanti për të cilin nuk ka qenë AAC leshuesi i certifikatës së ekzaminuesit mjekësor.

(b) Për të lehtësuar shpërndarjen dhe aksesin në informacione të marra nga autoritete kompetente sipas pikës (a), Agjencia do të publikojë këtë informacion sipas formatit të përshkruar prej saj.

- (c) AAC 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 aftësise dhe kontrollet e mjeshterise në një avion.

ARA.FCL.215 Periudha e vlefshmërisë

- (a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur lëshon, rinovon një kategorizim ose certifikatë, të një ekzaminuesi veçanërisht të autorizuar nga AAC , duhet t'a zgjasë periudhën e vlefshmërisë, deri në fund të muajit përkatës.
- (b) Kur rivleftejon një kategorizim, një certifikatë të një instruktori apo ekzaminuesi,veçanërisht të autorizuar nga AAC, duhet t'a zgjasë periudhën e vlefshmërisë së klasifikimit ose certifikatës deri në fund të muajit përkatës.
- (c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, 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 Shqiptar mund të zhvillojë procedurat për të lejuar privilegjet që do të ushtrohen nga mbajtësi i licencës ose certifikates 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 ri-lëshimin e nje licence piloti

- (a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të ri-lëshojë 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, klasifikimeve dhe certifikatave

- (a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë sic është e aplikueshme licencën e një piloti dhe Kategorizimet ose certifikatat shoqeruese, në përputhje me ARA.GEN.355 , por mes të tjerash, në rrethanat e mëposhtme:

(1) marrje e licencës së pilotit, kategorizimit apo certifikates, me falsifikim të provave të dokumentuara të dorëzuara;

(2) falsifikim në ditarin e udhëtimit si dhe në të dhënat e licences ose certifikatës ;

(3) mbajtësi i licencës nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme të Part -FCL;

(4) ushtrim i privilegjeve të një licence, kategorizimi apo certifikate, kur janë nën ndikimin negativ të alkoolit ose drogës;

- (5) mos-pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme operacionale;
- (6) dëshmi e keqpërdorimeve ose përdorimit mashtrues të certifikatës; ose
- (7) performancë e papranueshme në çdo fazë të detyrave apo përgjegjësi të ekzaminuesit të fluturimit.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 Shqiptar 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 Part- FCL.

(b) Në rastin e ATPL, MPL, licences për pilot-tregtar (CPL), dhe kategorizimeve për instrumenta, 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 Shqiptar, 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. AAC duhet të marrë masa për aksesin në ECQB.

(3) Provimet në fushën e komunikimit mund të ofrohet vecmas 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 Shqiptar duhet të informojë aplikantët për gjuhët në dispozicion për provimet.

(d) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të vendosë procedurat e duhura për të siguruar integritetin e provimeve.

(d) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 lëndë të vetme ose në provimin si një i tërë.

(f) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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.

NENPJESA CC

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN E KABINES

SEKSIONI I

Dëshmitë e ekuipazhit të kabines

ARA.CC.100 Procedurat për dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë procedurat për, leshimin, ruajtjen e evidencave dhe mbikëqyrjen e dëshmitë të ekuipazhit të kabinës në përputhje me respektivisht ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 dhe ARA.GEN.300.

(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 Shqiptar;

dhe / ose, nëse vendoset kështu nga Republika e Shqiperise

(2) nga një organizatë e aprovuar për të vepruar kështu nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

(c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të bëjë publikisht të disponueshme:

(1) se cili organ i leshon dëshmitë të 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 Përzulimi ose revokimi i dëshmitë të ekuipazhit të kabinës

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të marrë masa në përputhje me ARA.GEN.355, duke përfshirë përzulimin ose revokimin e dëshmitë 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 dëshmitë se 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) prova e shpërdorimit ose përdorimit mashtrues të dëshmitë se ekuipazhit të kabinës.

SEKSIONI II

Organizatat qe ofrojne trajnime te ekuipazhit te kabinës ose lëshojne dëshmitë e ekuipazhit kabinës

ARA.CC.200 Miratimi i organizatave për sigurimin dhe trajnimin e ekuipazhit te kabinës ose lëshimin e dëshmimeve te ekuipazhit kabinës

(a) Përpara lëshimit të një miratimi, një organizate trajnimi ose një operatori te transportit ajror tregtar që ofrojnë trajnime te ekuipazhit të kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të verifikojë që:

- (1) zhvillimi, planet mesimore dhe programet shoqëruese te 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 te avionit dhe karakteristikat teknike të pajisjeve që do të operohen nga ana e ekuipazhit të kabinës;
- (3) trajnerët dhe instruktorët qe zhvillojne seksione trajnuese te jenë me përvojën dhe kualifikimin e përshtatshem për mbulimin e temave te trajnimit.

(b) Në qoftë se një organizate e Republikës se Shqiperise eshte miratuar për të lëshuar dëshmitë e ekuipazhit te kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të japë vetem miratimet për organizata të tilla qe veprojnë në përputhje me kërkesat e paragrafit (a). Para dhënies së një miratimi të tillë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 perkatese, përfshirë kryerjen e provimit(ve) nga një personel i kualifikuar për këtë qëllim dhe të ciluar nga konfliktet e interesit, si dhe ka lëshuar deshmi te ekuipazhit te kabinës ne perputhje me ARA.GEN.315 dhe ARA.CC.100 (b);dhe
- (3) kërkojë nga organizata qe të siguroje informatat dhe dokumentet që lidhen me deshmitë qe leshon te ekuipazhit të kabinës dhe mbajtësve te tyre, si te nevojshme për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për kryerjen e ruajtjes se evidencave, mbikëqyrjes dhe zbatimin e detyrave.

NENPJESA ATO

KËRKESAT SPECIFIKE QË LIDHEN ME ORGANIZATAT E MIRATUARA TE TRAJNIMIT (ATO-t)

SEKSIONI I

Te përgjithshme

ARA.ATO.105 Programi i mbikëqyrjes

Programi mbikëqyrës për ATO-t duhet të përfshijë monitorimin e standardeve të kurseve, duke përfshirë vëzhgimin e trajnimit të fluturimeve me nxënësit, nëse janë të përshtatshme për avionët e përdorur.

ARA.ATO.120 Ruajtja e të dhënave të regjistruara

Përveç regjistrimit të të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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- te e përdorura për trajnim.

Nenpjesa FSTD

KËRKESAT E VEÇANTA LIDHUR ME KUALIFIKIMIN E PAJISJEVE PËR TRAJNIME SIMULUESE TË FLUTURIMIT

(FSTD-te)

SEKSIONI I

Te 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 Shqiptar duhet të:

- (1) vlerësojë FSTD-te e paraqitura për vlerësimin fillestar ose për përmirësimin e kualifikimit bazë të aplikueshem;
- (2) të vlerësojë FSTD-te në ato zona që janë thelbësore për kryerjen e trajnimit të anëtarëve 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 Shqiptar 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 Shqiptar 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 metejshme të FSTD.

(c) Bazat e kualifikimit dhe kushtet e veçanta.

(1) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të vendosë kushte të veçanta për bazën e kualifikimit FSTD, kur kërkesat ORA.FSTD.210 pika (a) të jenë plotësuar dhe kur të jete vërtetuar se kushtet e veçanta sigurojnë një nivel sigurie të barasvlefshëm me atë të përcaktuar në specifikimet e zbatueshme të certifikimit.

(2) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, 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 Shqiptar 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 kete Nenpjese për kualifikim për FSTD nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një kualifikim të përkohshëm të nivelit FSTD.

(b) Për simulatore të plote 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 Shqiptar 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) 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, ne rastin e nje BITD.

ARA.FSTD.130 Ndryshimet

(a) Pas marrjes së kërkesës për çdo ndryshim të certifikates se kualifikimit FSTD, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet te perputhet me elementet e aplikueshme të kërkesave fillestare të procedurës së vlerësimit, siç percaktohet në ARA.FSTD.100 pika (a) dhe pika (b).

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 Shqiptar 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 Shqiptar duhet të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë, si te zbatueshme, një certifikatë të kualifikimit FSTD në përputhje me ARA.GEN.350 , por qe nuk eshte kufizuar, vetëm në rrethanat e mëposhtme:

(a) marrje te certifikatave të kualifikimit FSTD nga falsifikimi i dëshmive te 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 Shqiptar duhet të mbajë dhe përditësojë një listë të FSTD-ve te kualifikuar nën mbikëqyrjen e tij, datat kur vlerësimet janë parashikuar për t'u bere dhe kur vlerësimet e tilla janë kryer.

NENPJESA AeMC

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME QENDRAT AERO-MJEKËSORE (AeMC-te)

SEKSIONI I

Te 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 cenuar ARA.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 aero-mjekësore; dhe
- (c) dështimin për të siguruar Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar me të dhënat mjekësore dhe statistikore për qëllime mbikëqyrëse.

NENPJESA MED

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME CERTIFIKIMIN AERO-MJEKËSOR

SEKSIONI I

Te përgjithshme

ARA.MED.120 Vlerësuesit Mjekësore

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 aero - mjekësor (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 Shqiptar duhet të vlerësojë dokumentimin mjekësor përkatës dhe të kërkojë dokumentacione mjekësore të metejshme, 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 Format i certifikatës mjekësore

Formati i certifikatës mjekësore duhet të jetë në përputhje me specifikimet e mëposhteme:

- (a) Permbajtja

(1) Shteti ku licenca e pilotit është lëshuar ose ku piloti ka aplikuar (I),

- (2) Klasa e certifikates mjekesore (II),
 - (3) Numri i certifikates, qe fillon me Kodin e Shtetit te UN, ku eshte leshuar licenca e pilotit ose piloti ka aplikuar dhe qe ndiqet nga nje kod numrash dhe/ose germash ne format arab dhe skript latin (III),
 - (4) Emri i mbajtesit (IV),
 - (5) Kombesia e mbajtesit (V),
 - (6) Data e lindjes se mbajtesit (dd/mm/yyyy) (XIV),
 - (7) Firma e mbajtesit (VII),
 - (8) Kufizimi (et) (XIII),
 - (9) Data e skadimit te certifikates mjekesore (IX) per:
 - (i) Operime tregetare per pasagjere, te Klasit 1, me nje pilot,
 - (ii) Operime te tjera tregetare te Klasit 1,
 - (iii) Klasi 2
 - (iv) LAPL
 - (10) Data e ekzaminimeve mjekesore
 - (11) Data e elektrokardiogrames se fundit
 - (12) Data e audiogrames se fundit
 - (13) Data e leshimit dhe firmosjes se AME ose vleresuesit mjekesor qe leshoi certifikaten. GMP mund te shtohet ne kete fushe nese ata kane kompetencen per te leshuar certifikata mjekesore nen ligjin kombetar te shtetit anetar ku eshte leshuar licenca.
 - (14) Vula (XI)
- (b) Materiali: Pervец rastit te LAPL te leshuar nga GMP, letra ose materialii perdorur duhet te parandaloje ose te tregojë dukshem cdo ndryshim ose fshirje. Ndonje hyrje ose fshirje ne forme, duhet qartesisht te autorizohet nga autoriteti licencues.
- (c) Gjuha: Certifikatat do te shkruhen ne gjuhen (gjuhet) kombetare dhe ne anglisht dhe ne ndonje gjuhe tjeter qe autoriteti licencues e gjykon te parshtatshme.
- (d) Te gjitha datat ne certifikaten mjekesore do te shkruhen ne formatin dd/mm/yyyy.

ARA.MED.135 Format i Aero-mjekësor

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përdorë forma për:

- (a) formën e aplikimit për një certifikatë mjekësore;
- (b) formen për raportin e ekzaminimit të aplikantëve për klasën 1 dhe klasën 2; dhe
- (c) formen 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 Shqiptar

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, sipas rastit, duhet të krijojë një proces të njoftimit për praktikuesit e përgjithshëm mjekësorë (GMP-te) në mënyrë që të sigurojë që GMP-te 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 Shqiptar duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së evidencave, detajet e ekzaminimeve aero-mjekësore dhe vlerësimet e paraqitura nga AME, AeMC apo GMP-te.

(b) Të gjitha të dhënat e regjistruara aero-mjekësore 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 standartizimit aero-mjekësor, të dhënat e ruajtura aero-mjekësore 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 aero-mjekësor;

(2) një bord të rishikimit mjekësor që mund të krijohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për një rishikim të dytë të rasteve të skajshme;

(3) specialistë përkatës mjekësorë për qëllim të kryerjes së një vlerësimi aero-mjekësor;

(4) vlerësues mjekësor të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar me qëllim mbikeqyrjen bashkepunuese;

(5) aplikante / 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 Shqiptar mund të verë të dhënat aero-mjekësore në dispozicion për qëllime të tjera nga ato të përmendura në pikën (c) në përputhje me Direktivën 95/46/EC ashtu siç zbatohen sipas ligjit kombëtar.

(e) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 behen të ditur Republikës së Shqipërisë dhe Agjencisë sipas kërkesës.

SEKSIONI II

Ekzaminuesit Aero-mjekësore (AME-te)

ARA.MED.200 Procedura për leshimin rivlefshmerine, rinovimin ose ndryshimin e një certifikate AME

(a) Procedura e certifikimit për një AME duhet të ndjeke dispozitat e përcaktuara në ARA.GEN.315. Para lëshimit të certifikatës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të ketë prova se praktikantët e AME janë të pajisur plotësisht për të kryer ekzaminimet aero- mjekësore 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, AAC duhet të nxjerrë, rivleftesojë, rinovojë ose të ndryshojë certifikatën AME për një periudhë që nuk i kalon 3 vjetë, 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 Shqiptar duhet të njoftojë Agjencinë dhe autoritetet kompetente që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, mbi ekzaminimet aero- mjekësore për LAPL që mund të kryhen në territorin e saj nga GMP-te.

ARA.MED.245 Vazhdueshmeria e Mbikëqyrjes së AME-ve dhe GMP-ve

Kur zhvillon programin e mbikëqyrjes së vazhdueshme referuar në ARA.GEN.305 Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të marrë parasysh numrin e AME-ve dhe GMP-ve që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ushtron mbikëqyrjen.

ARA.MED.250 Kufizimi, pezullimi ose revokimi i një certifikate të AME-ve

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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 vazhdueshmeri të certifikimit;
- (3) të mungesës së evidencave të ruajtura aero-mjekësore, 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 perkasin një aplikimi, një mbajtësi të një certifikatë mjekësore ose deklaratave apo përfaqësimeve false ose mashtruese tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar;
- (6) të dështimit të praktikës AME për të korrigjuar gjetjet nga auditimi; dhe
- (7) të kërkesës së AME-ve të certifikuar.

(b) Certifikata e një AME duhet të anulohet automatikisht në njërin nga rrethanat e mëposhtme:

(1) heqja e licencës mjekësore të ushtruar; ose

(2) heqja nga Regjistri Mjekësor.

ARA.MED.255 Masat e Zbatimit

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, ku kërkohet garantimi i sigurisë së fluturimit.

SEKSIONI III

Certifikimi mjekësor

ARA.MED.315 Rishikimi i raporteve të ekzaminimit

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 mosperputhje, gabim ose keqkuptim të bërë në procesin e vlerësimit; dhe

(b) ndihmuar AME-te dhe AeMC-te në kërkesën që ata bëjnë në lidhje me vendimin e tyre mbi përshtatshmerinë aero-mjekësore në raste të diskutueshme.

ARA.MED.325 Rishikimi sekondar i procedurës

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë një procedurë për rishikimin e rasteve të diskutueshme dhe të shkajshme me këshilltarët e pavarur mjekësorë, me përvojë në praktikën e mjekësisë së aviacionit, për të marrë një konsideratë dhe një këshillë mbi përshtatshmerinë e një aplikanti për certifikim mjekësor.

Shtojca I e ANEKSIT VI PJESA-ARA

Licenca e ekuipazhit të fluturimit

Licenca e ekuipazhit të fluturimit të lëshuar nga Republika e Shqipërisë dhe Shteti i ZPEA-se sipas marrëveshjes shumëpalëshe dhe në përputhje me Part –FCL duhet të përputhet me specifikimet në vijim:

(a) Përmbajtja. Numri i njësive të treguar gjithmonë duhet të jetë i shtypur dhe i shoqëruar nga njësia tematike. Njësia I deri XI janë njësive të përhershme dhe njësia XII deri në XIV janë "te ndryshueshme" njësive të cilat mund të shfaqen në një pjesë të veçantë ose të ndashme nga formulari kryesor. Çdo pjesë e veçantë ose e ndashme duhet të jetë e identifikueshme qartë si pjesë e licencës.

(1) Njësia e përhershme:

(I) shteti i lëshimit të licencës;

(II) titulli i licencës;

(III) numri serial i licencës filluar me kodin e vendit UN të Shtetit të lëshimit të licencës dhe pasuar nga "FCL" dhe një kod të numrave dhe / ose germave në numra arabë dhe në alfabetin latin;

(IV) emri i mbajtësit (në shkrimin latin, madje edhe në qoftë se shkrimi në gjuhën kombëtare është përveç atij latin);

(IVA) data e lindjes;

(V) adresa e mbajtësit;

(VI) kombesia e mbajtësit;

(VII) nënshkrimi i mbajtësit;

(VIII) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe, kur është e nevojshme, kushtet nën të cilat është lëshuar licenca;

(IX) certifikimi i vlefshmërisë dhe autorizimit për privilegjet e akorduara;

(X) nënshkrimi i zyrtarit të lëshimit të licencës dhe data e lëshimit; dhe

(XI) vula e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

(2) Njesite e ndryshueshme:

(XII) Kategorizimet dhe certifikatat:, klasa, tipi, certifikatat e instruktorit, etj, me datat e skadimit. Privilegjet e Radio telefonise (R / T) mund të shfaqen në formularin e licencës ose në një certifikatë të veçantë;

(XIII) Vërejtje: d.m.th vertetime të veçanta që lidhen me kufizimet dhe vertetime për privilegjet, duke përfshirë vertetime të njohjes së gjuhës dhe Kategorizimet për avionët Aneks II kur përdoren për transportin ajror tregetar dhe

XIV) çdo hollësi tjetër që kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (p.sh. vendi i lindjes / vendi i origjinës).

(b) Materiali. Letër ose materiali tjetër i përdorur që duhet të parandalojë ose duhet të jetë në gjendje të tregojë çdo ndryshim apo fshirje. Çdo hyrje apo fshirje në format duhet të autorizohet në mënyrë të qartë nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

(c) Gjuha. Licencat duhet të shkruhen në gjuhën/t kombëtare dhe në gjuhën anglisht si dhe gjuhë të tilla të tjera të cilat Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar i gjykon si të përshtatshme.

Ratings that are not validated will be removed from the licence by the competent authority and not later than 5 years from the last revalidation.

[illegible]

Cover page

Competent authority name and logo (English and any language(s) determined by the competent authority) EUROPEAN UNION (English only) FLIGHT CREW LICENCE (English and any language(s) determined by the competent authority) Issued in accordance with Part-FCL This licence complies with ICAO standards, except for the LAPL privileges (English and any language(s) determined by the competent authority) EASA Form 141 Issue 1	Requirements "European Union" to be deleted for non-EU Member States Size of each page shall be one-eighth A4
---	--

Page 2

I	State of issue	Requirements
III	Licence number	Serial number of the licence will always commence with the UN country code of the State of licence issue followed by ".FCL".
IV	Last and first name of holder	
IVa	Date of birth (see instructions)	Standard date format is to be used, i.e. day/month/year in full (e.g. 21.01.1995).
XIV	Place of birth	
V	Address of holder: Street, town, area, postal code	
VI	Nationality	
VII	Signature of holder	
VIII	Issuing competent authority E.g.: This CPL(A) has been issued on the basis of an ATPL issued by (third county)	
X	Signature of issuing officer and date	
XI	Seal or stamp of issuing competent authority	

(b) Permasa 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 sic e gjykon të arsyeshme Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .

(d) Dokumenti duhet të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose nga një organizatë e miratuar për të lëshuar dëshmi të ekuipazhit të kabinës. Në këtë leter referencë për miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar 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.

Elementi 1: Titulli "DESHMI E EKUIPAZHIT TE KABINËS " dhe referenca në PART-CC.

Elementi 2: Numri i referencës së dëshmiës duhet të fillojë me kodin e vendit të UN të Republikës së Shqipërisë i ndjekur nga të paktën nga dy numrat e fundit të vitit të lëshimit dhe një referencë individuale / numer, sipas një kodi i përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (p.sh. BE-08-xxxx).

Elementi 3: Shteti ku është lëshuar dëshmia.

Elementi 4: Emri i plotë (mbiemri dhe emri) deklaruar në dokumentin e identitetit zyrtar të poseduesit.

Elementi 5 dhe 6: Data dhe vendi i lindjes si dhe kombësia siç thuhet në dokumentin e identitetit zyrtar të poseduesit.

Elementi 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.

Elementi 9: Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar është organi që lëshon dëshmine, termi „Autoriteti Kompetent“ dhe vula zyrtare ose stampa duhet të futet.

Në rastin e një organizate të miratuar, të dhënat e identifikimit do të hyjnë dhe duhet të të paktën të sigurojnë emrin e plotë të organizatës, adresën postare dhe nëse është e aplikueshme, logon dhe:

(a) në rastin e një operatori të transportit ajror trejetar, certifikatën (AOC) të operatorit ajror dhe referenca të hollësishme të miratimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për të siguruar trajnimin e ekuipazhit të kabinës dhe për të lëshuar dëshmine; apo

(b) në rastin e një organizate të trajnimit të aprovuar, numrin e referencës së miratimit përkatës nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .

Elementi 10: Nënshkrimi i zyrtarit që vepron në emër të organit që e lëshon.

Elementi 11: Përdorimi i Formatit Standard të datës: dmth dita / muaji / viti në mënyrë të plotë (p.sh. 22/02/2008).

Elementi 12: Fjalja e njëjtë në Anglisht dhe përkthimi i saj i plotë dhe i saktë në gjuhë të tjera ashtu sic e gjykon të përshtatshme Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

SHTOJCA III E ANEKSIT VI PART ARA

CERTIFIKATE PER ORGANIZATE TE APROVUAR TE TRAJNIMIT (ATO)

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

CERTIFIKATE E ORGANIZATES SE APROVUAR TE TRAJNIMIT

(NUMER/REFERENCE E CERTIFIKATES)

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon ne perputhje me (Referenca e Urdherit te Ministrit) dhe kushtet e specifikuara si me poshte:

(EMRI I ORGANIZATES SE TRAJNIMIT)

(ADRESA E ORGANIZATES SE TRAJNIMIT)

Si nje organizate e trajnimit e certifikuar si PART-ORA me privilegjin per siguruar kurse te trajnimit Part-FCL, perfshire perdorimin e FSTD-ve, sic eshte listuar ne aprovimin e kursit te trajnimit te bashkelidhur.

KUSHTET:

Kjo certifikate eshte kufizuar per privilegje dhe qellime te sigurimit te kurseve te trajnimit, perfshire perdorimin e FSTD-ve, sic eshte listuar ne aprovimin e kursit te trajnimit te bashkelidhur.

Kjo certifikate eshte e vlefshme nderkohe qe organizata e aprovuar mbetet ne perputhje me Part-ORA, Part-FCL dhe rregullore te tjera te aplikueshme.

Ne perputhje me kushtet paraprيره, kjo certifikate do te mbetet e vlefshme pervec kur certifikata eshte dorezuar, pezulluar ose revokuar,

Data e leshimit:

Firma:

[Autoriteti i Aviacionit Civil]

CERTIFIKATE E ORGANIZATES SE APROVUAR TE TRAJNIMIT

APROVIM I KURSIT TE TRAJNIMIT

Bashkelidhje per Numer te Certifikates ATO

[NUMER/REFERENCE E CERTIFIKATES]

[EMRI I ORGANIZATES SE TRAJNIMIT]

Ka marre privilegjin per te siguruar dhe zhvilluar kurset vijuese te trajnimit Part-FCL dhe te perdore FSTDte qe vijojne:

Kursi i trajnimit	FSTD te perdorura, perfshire germen e kodit ⁽¹⁾
(1)Sic e treguar ne certifikatat e kualifikimit	

Ky aprovim i kursit te trajnimit eshte i vlefshem per sa kohe qe:

- (a)Certifikata ATO nuk eshte dorezuar, shfuqizuar, pezulluar, kufizuar ose revokuar: dhe
- (b)Te gjitha operimet jane kryer ne perputhje me Part-ORA, Part-FCL, rregullore te tjera te aplikueshme, dhe, kur gjen perkatesi, me procedurat ne dokumentet e organizates sic kerkohet nga Part-ORA.

Data e leshimit:

Firma: [Autoriteti kompetent]

Per Shtetin Anetar/EASA

EASA FORM 143 leshimi 1-faqe

SHTOJCA IV E APENDIKSIT VI PJESA-ARA

CERTIFIKATA E KUALIFIKIMIT TE PAJISJES SE TRAJNIMIT TE FLUTURIMIT TE SIMULUAR

Parathënie

Formulari EASA 145 duhet të përdoret për certifikatë të kualifikimit FSTD. Ky dokument duhet të përmbajë specifikimin FSTD përfshirë çdo kufizim (e) dhe autorizim të veçantë (a) ose miratim (e) të percaktuara si të përshtatshme për FSTD. Te gjitha Certifikatat e Kualifikimit duhet të jenë të shtypura në anglisht dhe në ndonjë gjuhë tjetër pika (a) të percaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .

FSTD-te e konvertueshme duhet të kenë një certifikatë të veçantë kualifikimi për secilin tip avioni. Motorret e ndryshem 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 germa, i cili do të jetë specifik për atë FSTD. Germa Kod duhet të jetë specifike për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar.

REPUBLIKA E SHQIPERISE

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

CERTIFIKATE E KUALIFIKIMIT TE PAJISJES SE TRAJNIMIT TE FLUTURIMIT TE SIMULUAR

REFERENCE:

Ne perputhje me Rregulloren “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të Udhezimit të Ministrit Nr. 3, datë 07.02.2011 Për rregullat e perbashketa në fushën e Aviacionit Civil” dhe kushtet e specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar me anë të kësaj verteton se:

FSTD Tipi dhe germa e kodit

Vendodhja [EMRI DHE ADRESA E ORGANIZATES

ka përmbushur kërkesat e kualifikimit të përshkruara në Part-OR, dhe kushtet bashkelidhur specifikimeve të FSTD.

Kjo certifikate kualifikimi do të mbetet e vlefshme, me kusht që FSTD dhe mbajtësi i certifikates së kualifikimit të mbetet në përputhje me kërkesat e Part-ORO, për sa kohë nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar, kufizuar ose revokuar.

Data e lëshimit:.....

Firma:.....

AUTORITETI I AVIAIONIT CIVIL

CERTIFIKATE E KUALIFIKIMIT TE FSTD: [Reference]

SPECIFIKIME TE FSTD

Tipi ose varianti i avionit:

A. Niveli i kualifikimit FSTD:

B.Dokumenti i references primare:

C.Sistemi vizual:

D.Sistemi i levizjes:

E.Pershtatje e motorreve:

F.Pershtatja e Instrumenteve:

G.Pershtatja e ACAS:

H.Winshear:

I.Kapacitetet shitese:

J.Kufizimet:

L.Informacion udhezues per konsiderime te trajnimit, testimit dhe kontrollit				
CAT I	RVR	m	DH	ft
CAT II	RVR	m	DH	ft
CAT III	RVR	m	DH	ft
(minimumi me i ulet)				
LVTO	RVR	m		
Aktualizimi				
Kontrolli/ trajnimi IFR				
Klasifikimi i tipit				
Kontrolli i aftesise				
Afrim i autodubluar				
Udhezuesi i autoulje/hapje				
ACAS VII				
Sistemi parashikues/lajmerues i windshear				
WX-radar				
HUD/HUGS				
HELIKAT				
GPWS/EGPWS				
Kapaciteti ETOPS				
GPS				
Te tjera				

Data

leshimit.....

Firma.....

Per Shtetin Anetar/EASA

EASA Form 145 leshimi 1-faqe 22

SHTOJCA V E ANEKSIT VI PART-ARA

CERTIFIKATE PER QENDEREN AERO-MJEKESORE (AeMC)

Autoriteti i Aviacionit Civil

CERTIFIKATE E QENDRES AERO-MJEKESORE

REFERENCE:

Ne perputhje me rregulloren “Mbi formulimin e kerkesave teknike dhe procedurave administrative ne lidhje me ekuipazhin ajror te aviacionit civil sipas parashikimeve te Udhезimit te Ministrit Nr. 3, date 07.02.2011 Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe ne varesi te kushteve te specifikuara me poshte, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon

[EMRI I ORGANIZATES]

[ADRESA E ORGANIZATES]

si nje qender Aero-Mjekesore e certifikuar sipas Pjeses-ORA me privilegjet dhe qellimin e aktiviteteve te listuara, ne kushtet e bashkelidhura te aprovimit.

KUSHTET:

- 1.Kjo certifikate kufizohet ne sa eshte specifikuar ne seksionin e qellimit te miratimit te manualit te miratuar te organizates;
- 2.Kjo certifikate kerkon perputhje me procedurat e specifikuara ne dokumentacionin e organizates sic kerkohet ne Pjesen-ORA.
- 3.Kjo certifikate do te mbetet e vlefshme, me kusht perputhjen me kerkesat e Pjeses-ORA, per sa kohe nuk eshte dorezuar, shfuqizuar, pezulluar, ose revokuar.

Leshimi.....Firma

Shtojca VI ne Aneksin VI PJESA-ARA

(Faqe bosh)

Shtojca VII ne Aneksin VI Pjesa-ARA

CERTIFIKATE PER EKZAMINUESIT AERO-MJEKESOR (AME-te)

Autoriteti i Aviacionit Civil

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AERO MJEKESOR

NUMRI I CERTIFIKATES/REFERENCAT:

Sipas rregullores “Mbi formulimin e kerkesave teknike dhe procedurave administrative ne lidhje me ekuipazhin ajror te aviacionit civil sipas parashikimeve te Udhezimit te Ministrit Nr. 3, date 07.02.2011 Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe duke iu nenshtruar kushteve te meposhtme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nepermjet kesaj certifikon:

EMRI I EKZAMINUESIT AERO-MJEKESOR

ADRESA E EKZAMINUESIT AERO-MJEKESOR

si ekzminues aero-mjekesor

KUSHTET:

- 1.Kjo certifikate eshte e kufizuar per privilegjet e specifikuara ne shtojcen per kete certifikate AME
2. Kjo certifikate kerkon perputhje me rregullat implementuese dhe procedurave te specifikuara ne Pjesen-MED
- 3.Kjo certifikate duhet te jete e vlefshme per nje periudhe 3 vjecare deri (xx/yy/zzz(**)) ne pajtueshmeri me kerkesat e Pjeses-MED pervec nese eshte dorezuar,zevendesuar,pezulluar ose revokuar.

Data e leshimit: xx/yy/zzzz

)

Firma: (Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

(*) “Bashkimi European” qe do te fshihet per Shtetet jo anetare te BE

(**)Data e mbarimit te afatit:zz/yy/zzzz

EASA Forma 148 leshimi 1

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AERO MJEKESOR

Shtojca ne numrin e certifikates AME:

PRIVILEGJET DHE QELLIMI

(Emri dhe titulli akademik i ekzaminuesit aero-mjekesor) ka fituar privilegjet per te ndermarre ekzaminimet dhe vleresimet aero-mjekesore per leshimin e certifikatave mjekesore te deklaruar si me poshte dhe per te leshuar certifikatat mjekesore per:

LAPL	(po/data)
Klasa 2	(po/data)
Klasa 1 rivalidimi/rinovimi	(po /data) /(jo)

Data e leshimit: xx/yy/zzzz

Firma: (Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar)

ANEKSI VII

KERKESAT E ORGANIZATES PER EKUIPAZH AJROR (PJESA-ORA) NENPJESA GEN

KERESAT E PERGJITHSHME SEKSIONI I

E Pergjithshme

ORA.GEN.105 Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

a) Per qellim te kesaj pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ushtron mbikqyrje mbi:

- i.organizata qe e kane vendin e tyre kryesor te biznesit ne Republiken e Shqiperise, i percaktuar nga autoriteti i ketij vendi.
- ii.organizata qe e kane vendin e tyre kryesor te biznesit te vendosur ne ato vende qe s'jane vende te BE-se apo, Agjensia.

1)FSTD duhet te jete:

i.Agjensia, per FSTD-:

- e vendosur jashte territorit te Republikes se Shqiperise;ose
- e vendosur brenda territorit te Republikes se Shqiperise ,qe operon nga organizatat qe e kane vendin e tyre kryesor te biznesit te vendosur ne ato vende qe s'jane vende te BE-se,
- per FSTD e vendosur brenda territorit te Republikes se Shqiperise,

ii.qe operon nga organizatat qe e kane vendin e tyre kryesor te biznesit te vendosur ne ato vende qe s'jane vende te BE-se, autoriteti i percaktuar nga Republika e Shqiperise duhet te jete aty ku organizata operon dhe ka vendin kryesor te biznesit,ose Agjensia, nese kerkohet nga Republika e Shqiperise.

-Kur FSTD eshte vendosur jashte territorit te Republikes se Shqiperise ,

b)operohet nga nje organizate e certifikuar nga Republika e Shqiperise apo Agjensia qe duhet te kualifikoje FSTD ne koordinim me vendet e tjera qe kane certifikuar organizatat qe operojne si FSTD te ketij lloji.

ORA.GEN.115 Aplikimi per certifikaten e organizates

- a)Aplikimi per certifikaten e organizates ose nje ndryshim ne certifikaten ekzistuese duhet te behet ne formen dhe menyren e percaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, duke marre ne konsiderate kerkesat e aplikueshme te Udhëzimit te Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe rregullat implementuese te tij.
- b)Aplikantet per certifikate fillestare duhet t'i provojne Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar me dokumentacionin qe verteton se si do te perputhen me kerkesat e percaktuara ne Udhëzimin e Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe rregullat implelementuese te tij.Keto dokumentime duhet te perfshijne proceduren qe pershkruan se si ndryshimet qe nuk kerkojne miratim paraprak do te menaxhohen dhe do t'i komunikohen Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar

ORA.GEN.120 Mjetet e perputhueshmerise

- a)Mjetet e perputhueshmerise alternative te AMC te miratuara nga Agjensia mund te perdoren nga nje organizate per te percaktuar perputhueshmeri me Udhëzimin e Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe rregullat implementuese te tij.
- b)Kur nje organizate deshiron te perdore mjete perputhueshmerie alternative ,ajo duhet,para implementimit te saj,qe t’i siguroje Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar nje pershkrim te plote te mjeteve te perputhueshmerise alternative.Pershkrimi duhet te perfshije cdo revision te manualeve ose procedurave qe mund te jene perkatese,si edhe nje vleresim qe demonstron qe kerkesat e Udhëzimit te Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe Rregullat implementuese te tij jane plotesuar.
- Organizatat mund te implementojne keto mjete te perputhueshmerise alternative te cilat do t’i nenshtrohen miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe pas marrjes se njoftimit sic percaktohet ne ARA.GEN.120 pika(d).

ORA.GEN.125 Termat e aprovimeve dhe te privilegjeve te nje organizate

Organizata e certifikuar duhet te perputhet me qellimin dhe privilegjet e percaktuar ne termat e aprovuara te bashkangjitura ne certifikaten e organizates.

ORA.GEN.130 Ndryshimet ne organizata

- a)Cdo ndryshim qe ndikon ne :
- 1.qellimin e certifikates ose termat e aprovimeve te nje organizate; ose
 - 2.cdo element i sistemit te menaxhimit te organizatave sic kerkohet ne ORA.GEN.200(a)(1) dhe (a) (2),
- duhet te kerkoje miratimin paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .
- b)Per cdo ndryshim qe kerkon miratim paraprak ne perputhje me Udhëzimin e Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil”dhe Rregullat implementuese, organizata duhet te zbatoje dhe te marre nje leshim te aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar. Aplikimi duhet te dorezohet para se cdo ndryshim i tille te behet, ne menyre per t’i mundesuar Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar qe te percaktoje dhe amendoje ne perputhje te vazhdueshme me Udhëzimin e Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil”dhe rregullat implementuese,nese eshte e nevojshme, certifikaten e organizates dhe termat perkatese te aprovuara te bashkangjitura ne te.

Organizata duhet ti siguroje Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar cdo dokumentacion perkates.

Ndryshimi duhet te implementohet vetem pas aprovimit final te Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar ne perputhje me ARA.GEN.330.

Organizata duhet te operoje ne kushtet e percaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar gjate ndryshimeve te tilla, nese keto aplikohen.

- c)Te gjitha ndryshimet qe kerkojne miratim paraprak duhet te menaxhohen dhe t'i komunikohen Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar si te percaktuara ne proceduren e aprovuar nga AAC-ja ne perputhje me ARA.GEN.310 (c)

ORA.GEN.135 Vazhdimi i vlefshmerise

- a)Certifikata e organizates duhet te mbetet subjekt i vlefshem per:
- 1.organizatate qe qendrojne ne perputhje me kerkesat perkatese te Rregullores (EC)Nr 216/2008 dhe rregullave implementuese te saj,duke marre ne konsiderate dispozitat qe lidhen me trajtimin e gjetjeve sic specifikohet ne ORA.GEN.150
 - 2.Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar te cilit duhet t'i mundesohet aksesit ne organizate ne perputhje me ORA.GEN.140 per te percaktuar perpuethshmerine e vazhdueshme me kerkesat perkatese te Rregullores (EC) Nr 216/2008 dhe rregullat implementuese te saj ;dhe
 - 3.certifikaten qe nuk dorezohet ose revokohet.
- b)Pas revokimit ose dorezimit , certifikata duhet t'i kthehet Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar pa vonesa te mundshme.

ORA.GEN.140 Aksesit

Me qellim percaktimin e perputhshmerise me kerkesat perkatese te Udhëzimit te Ministrit Nr.3,date 07.02.2011 “Per rregullat e perbashketa ne fushen e Aviacionit Civil” dhe rregullave implementuese, organizata duhet te kete akses ne cdo mjet,avion, dokument, rekorde, te dhena, procedura ose cdo material tjeter perkates qe i nenshtrohet aktivitetit per certifikim, nese ajo eshte kontraktuar ose jo, nga:

- a)Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar i percaktuar ne ORA.GEN.105 ose
- b)Autoriteti qe vepron nen dispozitat e ARA.GEN.300(d),ARA.GEN.300(e) ose ARO.RAMP

ORA.GEN.150 Gjetjet

Pas marrjes se njoftimit per gjetjet,organizata duhet:

- a)te identifikojte arsyen e mosperputhshmerise;
- b)te percaktojte planet per veprimet korrigjuese; dhe
- c)te demostrojte implementimin e veprimeve korrigjuese deri ne nje rezultat te kenaqshem per Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar brenda nje periudhe te rene dakort me vete autoritetin sic percaktohet ne ARA.GEN.350 pika(d)

ORA.GEN.155 Reagim i menjehershëm për një problem sigurie

Organizata duhet te implementojte:

- a)cdo mase sigurie te mandatuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ne perputhje me ARA.GEN.135 (c) dhe
- b)cdo informacion perkates te detyrueshem te sigurise te leshuar nga Agjensia,perfshire direktivat e vlefshmerise.

ORA.GEN.160 Raportimi i ngjarjeve

- a)Organizata duhet t'i raportojte Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar ,dhe ndonje organizate tjeter informacione mbi cdo aksident, incident serioz dhe per ngjarjet e

percaktuara ne Rregulloren për Hetimin dhe Parandalimin e Aksidenteve dhe Incidenteve në Aviacionin Civil dhe Urdherin e Ministrit Nr.123 date 22.12.2011 “Adoptimi I rregullores per integrim ne nje qender te perbashket te informacionit rreth ngjarjeve ne Aviacionin Civil dhe shperndarjen e ketij informacioni te palet e interesuara”

- b) Pa paragjykuar paragrafin (a), organizata duhet te raportoje tek autoriteti kompetent, dhe tek organizata qe eshte pergjegjese per projektimin e avionit, per çdo incident, keqfunksionim, difekt teknik, tejkalimin e limiteve teknike dhe çdo dukuri pasaktesie, informacion jo te plote ose te paqarte, qe permbanjen te dhenat e duhura operuese, te vendosura ne perputhje me Urdherin e Ministrit Nr 149, date 7.04.2014, qe transponon Rregulloren e Komisionit (EU) No 748/2012 ose parregullsi te tjera qe kane ose mund te kene rrezikuar sigurine e operimit te avionit dhe qe nuk kane çuar ne ndonje aksident ose incident serioz.
- c) Pa cenuar Rregulloren mbi Hetimin dhe Parandalimin e Aksidenteve dhe Incidenteve në Aviacionin Civil, Urdherin e Ministrit Nr.123 date 22.12.2011 dhe Urdhrin e Ministrit Nr.68 date 10.06.2012, raportet e referuara ne paragrafin (a) dhe (b) duhet te behen ne nje forme dhe menyre te percaktuar nga. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe duhet te permbajne te gjithë informacionin perkates per kushtet e njohura nga organizata.
- d) Raportet duhet te behen sa me shpejt te jete e mundur, por ne cdo rast brenda 72 oreve organizata duhet te identifikojë kushtet ne te cilat raporti lidhet,pervec rrethanave perjashtuese, per parandalim .
- e) Aty ku nevojitet,organizata duhet te prodhoje nje raport vazhdimesie duke dhene detaje te veprimeve qe synojne ne parandalimin e rrethanat te ngjashme ne te ardhmen, sa me shpejt qe keto veprime te identifikohen.Ky raport duhet te prodhohet ne nje forme ose menyre te percaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar .

SEKSIONI II

Menaxhimi

ORA.GEN.200 Sistemi manaxhues

- a) Organizata duhet te percaktoje, implementoje dhe te mbaje nje sistem menaxhues qe perfshin:
 - 1.linjat e percaktuara qarte te pergjegjesise dhe besueshmerise ne te gjithë organizaten, perfshire besueshmerine direkte te sigurise se menaxherit te pergjithshem ;
 - 2.pershkrimin e filozofive dhe principeve se pergjithshme te organizates ne lidhje me sigurine, e njohur si politika e sigurise;
 - 3.identifikimin e rreziqeve te sigurise ne aviacon shkaktuar nga aktivitetet e organizates, vleresimin dhe manaxhimin e rreziqeve qe I shoqerojne, perfshire ndermarrjen e veprimeve per zbutjen e riskut dhe verifikimin e efektivitetit te personelit te trajnuar dhe kompetent per te kryer detyrat e tyre.
 - 4.dokumentimin e te gjithë proceseve kyce te sistemit te menaxhimit, perfshire procesin per ta bere personelin te vetedijshem per pergjegjesite e tyre dhe procedurat per te amenduar kete dokumentacion;

5.funksionin për të monitoruar përputhshmerinë e organizatës me kërkesat përkatëse.Monitorimi i përputhshmerisë duhet të përfshijë një sistem reagimi ndaj gjetjeve të menaxherit të përgjithshëm për të siguruar implementimin efektiv të veprimeve korrigjuese sipas nevojës.

6.cdo kërkesë shtese që përshkruhet në nenpjesët përkatëse të kësaj Pjese ose Pjeseve të tjera të aplikueshme.

- a)Sistemi menaxhues duhet të korrespondojë me madhësinë e organizatës dhe me natyrën dhe kompleksitetin e aktiviteteve, duke marrë në konsideratë rreziqet dhe risqet e që I shoqërojnë të pandashme nga këto aktivitete.

ORA.GEN.205 Aktivitetet e kontraktuara

a)Aktivitetet e kontraktuara përfshijnë të gjitha aktivitetet në kuadër të qelimit të aprovimit të organizatës që janë kryer nga një tjetër organizatë e vetecertifikuar 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 kontraktin ndonjë pjesë të aktivitetit të saj me një organizatë që nuk është e vetë certifikuar në përputhje me këto 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 Shqiptar i është dhënë akses i për organizatën e kontraktuar ,për të përcaktuar përputhshmerinë e vazhdueshme me kërkesat e aplikueshme.

ORA.GEN.210 Kërkesat e personelit

- a)Organizata duhet të emerojë 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.
- b)Një person ose një grup personash duhet të nominohen nga organizata, me përgjegjësinë për të siguruar që organizata të qendrojë në përputhje me kërkesat e aplikueshme. Personi(at) do të jetë/jenë i/të përgjegjeshëm tek menaxheri i 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, kualifikimin dhe trajnimin për të treguar përputhshmerinë me paragrafin (c)
- e)Organizata duhet të sigurojë që i gjithë personeli është në dijeni të rregullave dhe procedurave për ushtrimin e detyrave të tyre.

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 te vendose nje sistem te ruajtjes se te dhenave qe lejon ruajtjen e pershtatshme dhe gjurmimin e besueshem te te gjitha aktiviteteve te zhvilluara, qe mbulon ne vecanti te gjithe elementet e perfshire ne ORA.GEN.200.
- b) Formati i te dhenave duhet te specifikohet ne proceduren e organizates
- c) Te dhenat duhet te ruhen ne nje menyre qe te sigurojne mbrojtje nga demtimet, ndryshimet dhe vjedhjet.

NENPJESA ATO

ORGANIZATAT E APROVUARA TE TRAJNIMIT

SEKSIONI 1

E Pergjithshme

ORA.ATO.100 Qellimi

Kjo nenpjese percakton kerkesat qe duhet te permbushen nga organizatat duke siguruar trajnime per licensat e piloteve si dhe kategorizimet dhe certifikatat qe i shoqerojne.

ORA.ATO.105 Aplikimi

- (a) Aplikantet per leshimin e certifikates se nje organizate te aprovuar per trajnim (ATO) duhet t'i sigurojne Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar :

- (1) informacionin e meposhtem:

- (i) emrin dhe adresen e organizates se trajnimit;
- (ii) daten e fillimit te planifikimit te aktivitetit ;
- (iii) detajet personale dhe kualifikimet e pergjegjesit te trajnimit(HT), instruktorit te fluturimit, instruktorit te trajnimit per fluturimin e simuluar, dhe instruktorit per njohurite teorike ;
- (iv) emrin dhe adresen e aerodromit(eve) dhe/ose vendin e operimit ne te cilen trajnimi do te zhvillohet;
- (v) listen e avioneve qe do te operojne ne trajnim, perfshire grupet, klasen ose tipin, rregjistrimin, pronaret dhe kategorine e certifikates se vlefshmerise, nese aplikohet;
- (vi) listen e pajisjeve te trajnimit per fluturimin te simuluar (FSTD) qe organizata e trajnimit synon te perdore, nese aplikohet;
- (vii) tipin e trajnimit qe organizata e trajnimit deshiron te siguroje dhe programin e trajnimeve korresponduese; dhe

- (2) manuali i operimeve dhe trajnimeve.

- (b) Organizatat e trajnimit per testin e fluturimit. Pavaresisht nga pikat(a)(1)(iv) dhe (v), organizatat e trajnimit qe ofrojne trajnime fluturuese te cilat duhet vetem te sigurojne:

- (1) emrin dhe adresen e aerodromeve kryesore dhe/ose vendin e operimit ne te cilen trajnimi do te zhvillohet;
- (2) nje liste me tipet dhe kategorite e avioneve qe do te perdoren per trajnimin e proves fluturuese.

- (c) Ne rast te nje ndryshimi ne certifikate, aplikantet duhet t'i sigurojne Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar pjeset perkatese te informacionit dhe dokumentacionin e caktuar ne piken (a)

ORA.ATO.110 Kerkesat e personelit

- a) Nje HT duhet te nominohet.Nje HT duhet te kete nje experience te zgjeruar si instruktor ne zonat perkatese per trajnimin e siguruar nga ATO dhe duhet te zoteroje aftesi te shendosha menaxhuese.
- b) Pergjegjesite e HT-se duhet te perfshijne:
 - 1) sigurimin qe trajnimi i ofruar eshte ne perputhje me Pjesen-FCL dhe,ne rast te trajnimit te proves fluturuese,qe kerkesat perkatese te Pjeses-21 dhe programi i trajnimit te jene vendosur.
 - 2) sigurimin e integritet te kenaqshem te trajnimit te fluturimit ne avion ose ne pajisjet e trajnimit te fluturimit te simuluar (FSTD) dhe instruksionet e njohurive teorike ; dhe
 - 3) supervizimin e progresit individual te studenteve
- c) Instruktoret e njohurive teorike duhet te kene:
 - 1) formim praktik ne aviacion ne zonat perkatese per trajnimin e ofruar dhe t'i jene nenshtuar nje kursi trajnimi ne teknikat mesimore;
 - 2) eksperiencat e meparshme ne dhenien e njohurive teorike dhe nje formim teorik i duhur ne subjektin ne te cilin do te sigurojne instruksione te njohurive teorike.
- d) Instruktoret e fluturimit dhe instruktoret e trajnimit te fluturimeve te simuluar duhet te mbajne kualifikimet e kerkuara nga Pjesa-FCL per tipin e trajnimit qe ata sigurojne.

ORA.ATO.120 Ruajtja e te dhenave

Te dhenat e meposhtme duhet te mbahen per nje periudhe te pakten 3 vjecare pas perfundimit te trajnimit:

- a) Detajet e tokes,fluturimit,dhe trajnimi i fluturimit te simuluar qe i jepet studenteve individual;
- b) Raportet progresive te detajuara dhe te rregullta nga instruktori qe perfshin vleresimet,dhe provat fluturuese progresive te rregullta dhe ekzaminimet e tokes; dhe
- c)Informacioni i licenses, kategorizimet dhe certifikatat perkatese te studenteve, perfshire datat e mbarimit te afateve te certifikatave mjekesore dhe kategorizimet.

ORA.ATO.125 Programi i trajnimit

- a) Programi i trajnimit duhet te zhvillohet per secilin tip te kursit te ofruar.
- b)Programi i trajnimit duhet te perputhet me kerkesat e Pjeses-FCL dhe,ne rastin e trajnimit te provave fluturuese,kerkesat perkatese te Pjeses-21

ORA.ATO.130 Manuali i trajnimit dhe manuali i operimeve

- a) ATO duhet te percaktoje dhe te kete nje manual trajnimi dhe manual operimesh qe te permbaje informacione dhe instruksione te cilati mundesojner personelit qe te kryeje detyrat dhe t;i jape udhezime studenteve se si te permbushin kerkesat e kursit.
- b) ATO duhet t;a vere ne dispozicion te stafit dhe,kur te jete e pershtatshme,edhe te studenteve informacionin qe perfshihet ne manualin e trajnimit,manualin e operimeve dhe dokumentacionin e aprovuar te ATO-s

- c) Ne rastin e trajnimit te siguruar te proves se fluturimit, manual i operimeve duhet te perputhet me kerkesat per manualin e operimeve per proven e fluturimit, sic eshte percaktuar ne Pjesen-21
- d) Manuali i operimeve duhet te percaktoje skemen e kufizimeve per kohen e fluturimit per instruktoret e fluturimit, perfshire maksimumin e oreve te fluturimit, orarin maksimal fluturues ne detyre dhe minimumin e kohes se pushimit ndermjet detyrave instruksionale ne perputhje me Pjesen-ORO.

ORA.ATO.135 Trajnimi i avioneve dhe FSTD-se

- a) ATO duhet te perdore nje flote trajnimi te pershtatshme te avionit ose FSTD-se se duhur per kurset e trajnimit te ofruara.
- b) ATO duhet vetem te sigurojr trajnimin ne FSTD kur demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar
 - (1) Mjaftueshmerine ndermjet specifikimeve FSTD dhe programit te trajnimit perkates;
 - (2) FSTD-ne e perdorur qe perputhet me kerkesat perkatese te Part-FCL;
 - (3) Ne rastin e simulatoreve te plote fluturues (FFSs), qe FFS e duhur perfaqeson tipin perkates te avionit ;
 - (4) Se ka vene ne vend nje sistem te duhur te monitorimeve te ndryshimeve ne FSTD dhe te siguroje qe keto ndryshime nuk ndikojne ne programin e pershtatshem te nje trajnimi.
- c) Nese avioni i perdorur per testin e aftesise eshte i nje tipi te ndryshem FFS e perdorur per trajnimin fluturues vizual, maksimumi i kreditit duhet te kufizohet ne alokimin e fluturimit dhe procedurave te lundrimit trajnues II (FNTP II) per aeroplane dhe FNTP II/III per helikopteret ne programin e trajnimit te fluturimit.
- d) Organizatat trajnuese per provat e fluturimit. Avioni i perdorur per trajnimet e provave te fluturimit duhet te jete i pajisur sic duhet me instrumentat e provave fluturuese, ne perputhje me qellimin e trajnimit.

ORA.ATO.140 Aerodromet dhe vendet e operimit

Kur sigurohet trajnimi fluturues ne avion, ATO duhet te perdore aerodromet ose vendet e operimit qe kane lehtesirat e duhura dhe karakterisitikat per te lejuar trajnimin e manovrave perkatese, duke marre ne konsiderate trajnimin e ofruar, kategorine dhe tipin e avionit te perdorur.

ORA.ATO.145 Para kushtet per trajnimin

- a) ATO duhet te siguroje qe, studentet plotesojne te gjitha kerkesat per trajnim te vendosura ne Pjesen-Mjekstore, Pjesen FCL (Licencen e ekuipazhit fluturues), dhe , nese eshte e aplikueshme, siç percaktohet ne pjesen e detyrueshme te te dhenave te plota operuese, te vendosura ne perputhje me Urdherin e Ministrit Nr 149, date 7.04.2014, transpozim i Rregullores (EU) No 748/2012.
- b) Ne rastin e ATO-s, kur behet trajnimi per fluturim test, studentet, duhet te plotesojne te gjitha kushtet per trajnim, te vendosura ne perputhje me Urdherin e Ministrit Nr 149, date 7.04.2014, transpozim i Rregullores (EU) No 748/2012.

ORA.ATO.150 Trajnimi ne ato vende qe s'jane vende te BE-se

Kur ATO eshte aprovuar per te ofruar trajnimin per klasifikim e instrumentave ne ato vende qe s'jane vende te BE-se:

- a)programi i trajnimit do te perfshije pershtatjen ndaj klimes fluturuese ne Republiken e Shqiperise para se te merret testi i aftesise IR.
- b)testi i aftesise duhet te ndermerret ne Republiken e Shqiperise

SEKSIONI II

Kerkesa shtese per trajnimin e ofruar ATO per CPL,MPL, ATPL dhe kategorizimin perkates dhe certifikatat

ORA.ATO.210 Kerkesat e personelit

- (a)*Pergjegjesi i trajnimit (HT)*. Pervet rastit te trajnimit te ofruar nga ATO per test fluturimi, HT i nominuar duhet te kete eksperience te zgjeruar ne trajnim si instruktor per licensat e piloteve profesional dhe kategorizimeve ose certifikatave perkatese.
- (b)*Pergjegjesi i instruktoreve te fluturimit (CFI)*. Trajnimi i ofruar nga ATO per testin e fluturimit duhet te nominoje nje CFI i cili do te jete pergjegjes per supervizimin e fluturimit dhe per instruktoret e trajnimit per fluturimin e simuluar dhe per standartizimin e te gjitha instruksioneve te fluturimit dhe instruksioneve te simuluara te fluturimit.CFI duhet te mbaje licensen me te larte profesionale te pilotit dhe kategorizimin perkates te lidhur me kurset e kryera te trajnimeve te fluturimit dhe te kete certifikaten e instruktorit me privilegjet per te instruktuar te pakten nje nga kurset e trajnimeve te kryera.
- (c)*Pergjegjesi i instruktoreve te njohurive teorike (CTKI)*. Trajnimi i ofruar nga ATO per instruksionet e njohurive teorike duhet te nominoje nje CTKI i cili do te jete pergjegjes per supervizimin e te gjithe instruktoreve te njohurive teorike dhe per standartizimin e te gjitha instruksioneve te njohurive teorike. CTKI duhet te kete experience te zgjeruar si instruktor i njohurive teorike ne zonat perkatese per trajnimin e kryer nga ATO.

ORA.ATO.225 Programi i trajnimit

- (a)Programi i trajnimit duhet te perfshije nje ndarje te instruksioneve fluturuese dhe njohurive teorike, te paraqitura ne nje plan javor ose te ndare ne faza, nje liste te ushtrimeve standarte dhe nje permbledhje te planeve mesimore.
- (b)Permbajtja dhe rendi i programit te trajnimit duhet te specifikohen ne manualin e trajnimit.

ORA.ATO.230 Manuali i trajnimit dhe manuali i operimeve

- (a) Manuali i trajnimit duhet te theksoje standartet, objektivat, synimet e trajnimit per secilen faze te trajnimit qe studenteve i kerkohet te permbushin dhe duhet te adresojne lendet e meposhtme:
- planin e trajnimit;
 - trajnimin dhe ushtrimet e ajrit;
 - trajnimin fluturues ne nje FSTD, nese aplikohet;
 - instruksionet e njohurive teorike.

- (b)Manuali i operimeve duhet te siguroje informacionin perkates per grupe te vecanta te personelit,si instruktoret e fluturimit, instruktoret e trajnimit per fluturimin e simuluar, instruktoret per njohurite teorike, personeli i operimeve dhe mirembajtjes dhe duhet te perfshije informacione te pergjithshme teknike, te intinerarit te rrugeve dhe te stafit te trajnimit.

SEKSIONI III

Kerkesa shtese per tipe specifike te ofruara ATO-ve te trajnimit

Kapitulli 1

Kursi i mesimit ne distance

ORA.ATO.300 E pergjithshme

ATO mund te aprovohet per te kryer programet e kursit modular duke perdorur te mesuarit ne distance ne rastet e meposhtme:

- a)kurset modulare per instruksione te njohurive teorike;
- b)kurset per njohurite teorike shtese per kategorizimin sipas tipit ose klases;
- c)kurset per instruksionet e aprovuara te para hyrjes se njohurive teorike per kategorizimin e pare te tipit per helikopteret me multi motor.

ORA.ATO.305 Mesimi ne klase

- a)Nje element i instruksioneve ne klase duhet te perfshihet ne te gjitha lendet e kurseve modulare te mesimit ne distance.
- b)Sasia e kohes se shpenzuar ne instruksionet aktuale ne klase nuk duhet te jete me pak se 10 % te totalit te kohezgjatjes se kursit.
- c)Per kete efekt, akomodimi i klases duhet te jete i vlefshem ose ne vendin kryesor te biznesit te ATO-ve ose diku tjeter ne nje objekt te pershtatshem.

ORA.ATO.310 Instruktoret

Te gjithe instruktoret duhet te jene ne familjarizim te plote me kerkesat e programit te kursit te mesuarit ne distance.

Kapitulli 2

Trajnim me Zero Kohe fluturimi

ORA.ATO.330 E pergjithshme

- (a)Aprovimi per trajnimin me zero kohe fluturimi (ZFTT), sic specifikohet ne Part-FCL, duhet te jepet vetem ATO qe gjithashtu kane privilegjet per te kryer operime per transportin ajror tregtar ose ATO-t qe kane marreveshje specifike me operimet per transportin ajror tregtar.
- (b)Aprovimi per ZFTT duhet te jepet vetem nese operatori ka te pakten 90 dite eksperience operimi ne tipin e aeroplanit
- (c)Ne rastin e ZFTT e kryer nga ATO e cila ka nje marreveshje specifike me operatorin, 90 ditet e kerkesave te eksperiences operationale nuk do te aplikohen nese instruktori i

kategorizimin e tipit (TRI(A)) i përfshirë në ngritjet dhe uljet shtesë, siç kërkohej në Part-ORO ka eksperiencë operacionale në tipin e aeroplanit.

ORA.ATO.335 Simulatori i plote fluturues

- (a) FFS e aprovuar për ZFTT duhet të jetë i dobishëm në përputhje me kriteret e sistemit menaxhues të ATO-ve;
- (b) Sistemi levizës dhe vizual i FFS duhet të jetë në shërbim të plote, në përputhje me certifikimin përkatës të specifikuar për FSTD siç parashikohet në ORA.FSTD.

Kapitulli 3

Kurset për licensën e pilotit multi ekuipazh (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-re 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 studentet, siç kërkohej 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.

NENPJESA FSTD

KERKESAT PËR ORGANIZATAT QE OPEROJNE ME PAJISJET TRAJNUESE TE FLUTURIMEVE TE SIMULUARA (FSTD) DHE KUALIFIKIMET E FSTD-ve

SEKSIONI I

Kërkesat për organizatat që operojnë FSTDtë

ORA.FSTD.100 E përgjithshme

- (a) Aplikanti për certifikatën e kualifikimit për një FSTD duhet t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që ka përcaktuar një sistem menaxhues në përputhje me

ORA.GEN Seskioni II.Ky demostrim duhet te siguroje qe aplikanti ka direkt ose nepermjet kontakteve, aftesine per te mbajtur performancen, funksionet, ose karakteristikat e tjera te specifikuara ne nivelin kualifikues te FSTD dhe te kontrolloje instalimin e FSTD.

(b)Nese aplikanti eshte mbajtasi i certifikates se kualifikuar e leshuar ne perputhje me kete Pjese, specifikimet si FSTD duhet te detajojne:

(1)termat e certifikates ATO;

(2)rastin e mbajtesit AOC ne manualin e trajnimit.

ORA.FSTD.105 Mbajtja e kualifikimit FSTD

(a)Ne menyre qe te mbaje kualifikimin si FSTD, mbajtasi i certifikates se kualifikimit FSTD duhet te drejtoje setin e plote te testeve qe permbahen ne master udhezuesin e kualifikimit te testit (MQTG), funksionet dhe testet subjektive ne menyre progresive gjate nje periudhe 12 mujore.

(b)Rezultati duhet te datohet, shenohet si i analizuar dhe i vleresuar dhe te ruhet ne perputhje me ORA.FSTD.240, ne menyre qe te demonstron se standardet FSTD jane ruajtur.

(c)Duhet te vendoset nje sistemi i konfigurimit te kontrollit per te siguruar vazhdimesine e integritetit te hardware dhe software te FSTD se kualifikuar.

ORA.FSTD.110 Modifikimet

(a)Mbajtasi i certifikates se kualifikimeve FSTD duhet te percaktojte dhe te mbaje nje sistem per te identifikuar,vleresuar dhe perfshire cdo modifikim te rendesishem ku FSTD operon, ne vecanti:

(1)modifikimet e avionit qe jane esenciale per trajnimin, testimin dhe kontrollin, e zbatuar ose jo nga direktivat e vlefshmerise ajrore;

(2)cdo modifikim te FSTD-se, perfshire sistemet vizuale dhe te levizjes, kur jane esenciale per trajnimin, testimin dhe kontrollin, si ne rastin e revizionimit te te dhenave.

(b)Modifikimet hardware dhe software te FSTD qe ndikojne ne trajtimin, performancen dhe operimin e sistemeve ose ndonje modifikim madhor te sistemit te levizjes dhe atij vizual duhet te vleresohen per te percaktuar impaktin e kriterave origjinale te kualifikimeve. Organizata duhet te pergatise amendamente per teste validimi.Organizata duhet te testojte FSTD per kriterin e ri.

(c)Organizata duhet te informoje me perpara Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar per cdo ndryshimi madhor per te percaktuar nese testi i kryer eshte i kenaqshem. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet te percaktojte nese nje vleresim special i FSTD eshte i nevojshem perpara se kthimit te tij ne modifikimin e trajnimit pasues.

ORA.FSTD.115 Instalimet

(a)Mbajtasi i certifikates se kualifikimit te FSTD duhet te siguroje qe:

(1)FSTD eshte vendosur ne nje mjedis te pershtatshem qe suporton operime te sigurta dhe te besueshme.

(2)Personeli i mirembajtjes dhe pjesetaret jane te informuar dhe te vetedijshem mbi pajisjet dhe procedurat e sigurise ne FSTD ne rast emergjence;

(3)FSTD dhe instalimet do te perputhen me rregulloret lokale per shendetin dhe sigurine.

- (b) Karakteristikat e sigurise FSTD, te tilla si ndalesat emergjente dhe ndricimi emergjent, uhete kontrollohen te pakten cdo vit dhe duhet te jene te rregjistruara.

ORA.FSTD.120 Pajisjet shtese

Kur pajisjet shtese i jane shtuar FSTD, edhe pse jo te kerkuara per kualifikim, duhet te vleresohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per te siguruar qe nuk ndikojne negativisht ne cilesine e trajnimit.

SEKSIONI II

Kerkesat per kualifikimin e FSTD

ORA.FSTD.200 Aplikimi per kualifikimin e FSTD

- (a) Aplikimi per certifikaten e kualifikimit FSTD duhet te behet ne nje forme dhe menyre te percaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar :
- (1) ne rastin e pajisjeve baze te trajnimit te instrumentave (BITD) nga prodhuesi i BITD
 - (2) ne te gjitha rastet e tjera, nga organizatat qe kane qellim te operojne FSTD
- (b) Aplikantet per nje kualifikim fillestar duhet ti sigurojne Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar dokumentacionin duke demonstruar se si do te perputhen me kerkesat e percaktuara ne kete rregullore. Te tilla dokumenta duhet te perfshijne proceduren e percaktuar per sigurimin e perputhshmerise me ORA.GEN.130 dhe ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Specifikimet e certifikimit per FSTD

- (c) Agjensia duhet te leshoje, ne perputhje me Nenin 19 te Rregullores (EC) No 216/08, (Implementuar me Udhëzimin e Ministrit Nr.3/2011), specifikimet e certifikimit si standarde te cilat tregojne perputhshmerine e FSTD-se me kerkesat esenciale te Aneksit III te Udhëzimit te Ministrit Nr.3/2011.
- (d) Te tilla specifikime te certifikimit duhet te jene mjaftueshmerisht te detajuara dhe specifike per t'i treguar aplikantit kushtet nen te cilat do te leshohen kualifikimet.

ORA.FSTD.210 Baza te Kualifikimit

- (a) Kualifikimet baze per leshimin e certifikates se kualifikimit FSTD duhet te konsistojne ne:
- (1) specifikimet e certifikimit te aplikueshme te percaktuar nga Agjensia qe jane efikase ne daten e aplikimit per kualifikimet fillestare;
 - (2) te dhenat e vlefshmerise se avionit, te percaktuara nga pjese e detyrueshme e te dhenave te plota operuese sipas aprovimit ne baze te Urdherit te Ministrit Nr 149, date 7.04.2014, transpozim i Rregullores (EU) No748/2012, n.q.s. eshte e aplikueshme.
 - (3) cdo kusht i vecante i percaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar , nese specifikimi i certifikimit perkates nuk permбан standardet e duhura per FSTD, pasi FSTD ka karakteristika te ndryshme nga ato ne te cilat jane bazuar specifikimet e certifikimit.

ORA.FSTD.225 Kohezgjatja dhe vlefshmeria e vazhdueshme

- a) Kualifikimet e Simulatorit te plote te fluturimit (FFS), pajisjes trajnuese te fluturimit (FTD) ose trajnuesit t procedurave te lundrimin dhe fluturimit (FNTF) duhet te qendrojne te vlefshme si subjekt i:
 - 1.FSTD dhe organizatave operuese qe qendrojne ne perputhje me kerkesat e aplikueshme;
 - 2.Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar I cili ka akses te plote ne organizate sic eshte e percaktuar ne ORA.GEN.140 per te percaktuar perputhshmerite e vazhdueshme me kerkesat perkatese te Udhhezimit te Ministrit Nr.3/2011 dhe rregullave implementuese.
 - 3.Certifikates se kualifikimit e cila nuk eshte pezulluar ose revokuar.
- b)Periudha 12 mujore e percaktuar ne ARA.FSTD.120 pika(b) paragrafi (1) mund te zgjerohet ne nje maksimum prej 36 muajsh, ne rrethanat e meposhtme:
 - 1.FSTD ka qene subjekt i nje vleresimi fillestar dhe te pakten i nje vleresimi perserites i cili eshte vendosur ne perputhje me kualifikimin baze.
 - 2.Mbajtesi i certifikates se kualifikimit FSTD ka nje rekord te kenaqshem te vleresimit te suksesshem rregullator te FSTD gjate 36 muajve te meparshem.
 3. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar kryen nje audit formal te sistemit te monitorimit te organizates, per te pare pajtueshmerine e percaktuar ne ORA.GEN.200 pika(a) paragrafi (6), cdo 12 muaj.
 - 4.Nje person i caktuar i organizates me eksperiencen e duhur rishikon perseritjen e rregullt te udhezuesit te kualifikimit te testit (QTG) dhe kryen funksionet perkatese dhe testet subjektive cdo 12 muaj dhe i dergon nje raport te rezultateve Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar.
- c)Kualifikimi BITD duhet te qendroje si subjekt i vlefshem perkundrejt vleresimit te rregullt per perputhshmerine me kualifikimet baze te aplikueshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ne perputhje me ARA.DSTD.120.
- d)Pas dorezimit ose revokimit, certifikata e kualifikimit FSTD duhet ti kthehet Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar.

ORA.FSTD.230 Ndryshimet ne FSTD e kualifikuar

- a)Mbajtesi i certifikates se kualifikimit FSTD duhet te informoje Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar per cdo ndryshim te propozuar te FSTD te tilla si:
 - 1.Modifikime madhore;
 - 2.Zhvendosje te FSTD
 - 3.Cdo de-aktivizim te FSTD
- b)Ne rastin e permisit te nivelit te kualifikimit FSTD, organizata duhet te aplikojte tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar per nje vleresim te permiresimit.Organizata do te drejtoje te gjitha testet e validimit per nivelin e kualifikimit te kerkuar.Rezultatet nga vleresimet e meparshme nuk duhet qe te perdoren per te validuar performancen FSTD per permisimin aktual.
- c)Kur FSTD eshte levizur ne nje tjeter vendndodhje, organizata duhet te informoje Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar para aktivitetit te planifikuar se bashku me nje program te ngjarjeve qe jane te lidhura me te.
Para kthimit te FSTD ne sherbim tek nje vendndodhjeje e re, organizata duhet te kryeje te pakten nje te treten e testit te validimit, funksionet dhe testet subjektive per te sigurur qe

performanca e FSTD permbush standartet e kualifikimit fillestar. Nje kopje te dokumentave te testit duhet te mbahen se bashku me te dhenat e FSTD per rishikim nga ana e Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar .

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund te kryeje nje vleresim te FSTD pas Zhvendosjes. Vleresimi duhet te behet ne perputhje me kualifikimin origjinal baze te FSTD.

d) Nese nje organizate ka ne plan per te hequr nje FSTD nga statusi aktiv per periudha te zgjatura, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet te njoftohet dhe duhet te percaktohen kontrollet e pershtatshme gjate periudhes qe FSTD eshte joaktive.

Organizata duhet te bjere dakort me Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar per nje plan de-aktivizimi, ruajtjeje dhe ri-aktivizimi per te siguruar qe FSTD mund te rikthehet ne status aktiv ne nivelin e kualifikimit origjinal.

ORA.FSTD.235 Transferimi i kualifikimeve FSTD

(a) Kur ka nje ndryshim te organizates qe operon nje FSTD, organizata e re duhet te informoje paraprakisht Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar ne menyre qe te bihet dakort per nje plan transferimi te FSTD.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet te kryeje nje vleresim ne perputhje me kualifikimin origjinal baze te FSTD.

(c) Kur FSTD nuk perputhet me kualifikimin baze fillestar, organizata duhet te aplikojte per nje certificate te re kualifikimi FSTD.

ORA.FSTD Ruajtja e te dhenave

Mbajtesi i certificate se kualifikimit FSTD duhet te ruaje te dhena te:

(a) Te gjitha dokumenteve, qe pershkruajne edhe provojne kualifikimin baze fillestar dhe nivelin e FSTD per kohezgjatjen e jetegjatesise FSTD.

(b) Cdo dokument perserites, dhe raporte lidhur me secilen FSTD dhe me aktivitetet e monitorimit te pajtueshmerise per nje periudhe te pakten 10 vjet.

NENPJESA AeMC

QENDRAT AERO-MJEKESORE

SEKSIONI I

E Pergjithshme

ORA.AeMC.105 Qellimi

Kjo nenpjese percakton kerkesat shtese qe duhen permbushur nga nje organizate per t'u kualifikuar per leshimin ose vazhdueshmerine e aprovimit te qendres aero-mjekesore (AeMC), per te leshuar certificate mjekesore, perfshire certificate mjekesore fillestare te klasit te pare.

ORA.AeMC.115 Aplikimi

Aplikantet per nje certificate AeMC duhet:

- a)Te perputhen me MED.D.005 ;dhe
- b)Përvec dokumentacionit për aprovimin e organizatës së kërkuar në ORA.GEN.115, siguron detaje të bashkelidhjeve klinike ose ndërlidhjeve me spitale të caktuara ose institute mjekësore për qelimin e ekzaminimeve të një specialisti mjekësor.

ORA.AeMC.135 Vlefshmeria e vazhdueshme

Certifikata për AeMC duhet të leshohet për një periudhë të palimituar.Duhet të mbetet subjekt i mbajtësit dhe ekzaminuesit aero mjekësor të organizatës:

- a)Në përputhje me MED.D.030
- b)Duke siguruar eksperiencën e tyre të vazhdueshme nga kryerja e një numri adekuat të ekzaminimeve mjekësore të klasit të 1-re cdo 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 Pjeses-MED.
- b)Për sigurimin e konfidentalitetit gjatë gjithë kohës.

ORA.AeMC.210 Kërkesat e personelit

- a)AeMC duhet:
 - 1.Te ketë një ekzaminues aero mjekësor (AME) të emëruar si përgjegjës i AeMC me privilegjet për leshimin e certifikatave mjekësore të klasit të 1-re dhe eksperiencë të mjaftueshme në mjekësinë e aviacionit për të ushtruar detyrat e saj/tij.
 - 2.Te ketë një numër të duhur të stafit të kualifikuar plotësisht si AME dhe staf tjetër teknik dhe ekspert
- b)Përgjegjësi 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-re.

ORA.AeMC.215 Kërkesat për paisjet

AeMC duhet të pajiset me paisjet e duhura mjeko-teknike për të kryer ekzaminimet aero-mjekësore të nevojshme për ushtrimin e privilegjeve të përfshira në qelimin e aprovimit.

ORA.AeMC.220 Ruajtja e të dhënave

Krahas të dhënave të kërkuara në ORA.GEN.220 AeMC duhet:

- a) Te mbaje te dhenat e detajuara te ekzaminimeve mjekesore dhe vleresimeve te kryera per leshimin, rivalidimin ose rinovimin e certifikates mjekesore dhe rezultatet e tyre, per nje periudhe minimumi 10 vjet pas dates se ekzaminimit te fundit.
- b) Te mbaje te gjitha te dhenat mjekesore ne menyre qe te siguroje qe konfidencialiteti eshte respektuarkh gjate gjithe kohes.

**URDHËR****Nr. 252, datë 15.9.2014****PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE
MBI CILËSINË E TË DHËNAVE
AERONAUTIKE DHE TË
INFORMACIONIT AERONAUTIK”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe Shteteve Anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës

së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të Aviacionit Europian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për përcaktimin e kërkesave mbi cilësinë e të dhënave aeronautike dhe të informacionit aeronautik”.

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

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

**MINISTRI I INFRASTRUKTURËS
DHE TRANSPORTIT
Edmond Haxhinasto**

RREGULLORE

**PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE MBI CILËSINË E TË DHËNAVE
AERONAUTIKE DHE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK**

KAPITULLI I

DISPOZITA TE PËRGJITHSHME

Neni 1

Qellimi

Kjo rregullore përcakton kërkesat mbi cilësinë e të dhënave aeronautike dhe te informacionit aeronautik për sa i përket saktësisë, rezolucionit dhe integritetit.

Neni 2

Fusha e veprimit

Kjo Rregullore do të zbatohet në sistemin tonë, në kuadrin e integritetit në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror (RREMTA), për përbërësit dhe procedurat shoqëruese të tyre të përfshira në krijimin, prodhimin, ruajtjen, përdorimin, përpunimin, transferimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

Ajo do të zbatohet për të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik të mëposhtem:

- a) Paketën e integruar te informacionit aeronautik siç përcaktohet në nenin 3(7) të kësaj Rregulloreje e vëne në dispozicion nga Republika e Shqipërisë, me përjashtim të qarkoreve të informacionit aeronautik;
- b) Të dhënat elektronike të pengesave, ose elementë të tyre, aty ku janë të disponueshme nga Republika e Shqipërisë;
- c) Të dhënat elektronike të terrenit, ose elementë të tyre, aty ku janë të disponueshme nga Republika e Shqipërisë;
- d) Të dhënat e sistemit të informacionit gjeografik të aerodromit, aty ku janë të disponueshme nga Republika e Shqipërisë.

1. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme për palët në vijim:

- 1. Ofruesin e shërbimeve të lundrimit ajror;
- 2. Operatorët e atyre aerodromeve dhe fushave të helikopterëve, për të cilët janë publikuar procedurat e fluturimit sipas rregullave të fluturimit instrumental (RRFI) ose

rregullave të fluturimit vizual special(RRFV) në publikimet e informacionit aeronautik kombëtar;

3. Entet publike ose private që ofrojnë për qëllimet e kësaj Rregulloreje:

- i. Shërbime për krijimin dhe sigurimin e të dhënave të matura;
- ii. Shërbime të dizenjimit të procedurave të fluturimit;
- iii. Të dhëna elektronike të terrenit;
- iv. Të dhëna elektronike të pengesave.

2. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme deri në momentin kur të dhënat aeronautike dhe/ose informacioni aeronautik vihen në dispozicion të përdoruesit tjetër të interesuar nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik.

Në rast të shpërndarjes me anë të mjeteve fizike, kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme deri në momentin kur të dhënat aeronautike dhe/ose informacioni aeronautik vihen në dispozicion të organizatës përgjegjëse për sigurimin e shërbimit të shpërndarjes fizike.

3.1 Në rast të shpërndarjes automatike nëpërmjet përdorimit të një lidhjeje të drejtpërdrejtë elektronike midis ofruesit të shërbimit të informacionit aeronautik dhe entit marrës të të dhënave aeronautike dhe/ose informacionit aeronautik, kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme:

- a) Deri në momentin kur përdoruesi tjetër i interesuar të ketë akses dhe të ekstraktojë të dhënat aeronautike dhe/ose informacionin aeronautik të mbajtur nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik; ose
- b) Deri në momentin kur të dhënat aeronautike dhe/ose informacioni aeronautik dërgohet nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik, në sistemin e përdoruesit të ardhshëm të parashikuar.

Neni 3

Përkufizime

Për qëllime të kësaj Rregulloreje, do të jenë të zbatueshme përkufizimet në Shtojcën I të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve Nr. 5 date 03.06.2010 “Kuadri Rregullativ në QVE”. Do të jenë të zbatueshme gjithashtu përkufizimet vijuese:

1. ‘të dhëna aeronautike’ do të thotë një pasqyrim i fakteve, koncepteve apo udhëzimeve aeronautike në mënyrë zyrtare, të përshtatshme për komunikim, interpretim ose përpunim;

2. 'informacion aeronautik' do të thotë informacioni që rezulton nga grumbullimi, analiza dhe formatimi i të dhënave aeronautike;
3. 'cilësia e të dhënave' do të thotë një shkallë ose nivel besimi që të dhënat e siguruara përmbushin kërkesat e përdoruesit të të dhënave në lidhje me saktësinë, rezolucionin dhe integritetin;
4. 'saktësia' do të thotë një shkallë përputhjeje midis vlerës së vlerësuar apo të matur dhe vlerës së vërtetë;
5. 'rezolucioni' do të thotë një numër njësisish apo shifrash me anë të të cilave shprehet apo përdoret një vlerë e matur apo e llogaritur;
6. 'integriteti' do të thotë një shkallë sigurie që një element i të dhënave dhe vlera e tij nuk kanë humbur ose janë ndryshuar që prej krijimit të të dhënave apo ndryshimit të autorizuar;
7. 'pakete e integruar e informacionit aeronautik' (që këtej e tutje IAIP) do të thotë një paketë që konsiston në elementet e mëposhtme:
 - a. Publikimet e informacionit aeronautik (që këtej e tutje AIP), duke përfshirë amendamentet;
 - b. Suplementet e AIP;
 - c. NOTAM-et, siç përcaktohet në pikën 17 dhe buletinet e informacionit para fluturimit;
 - d. Qarkoret e informacionit aeronautik; dhe
 - e. Listat e kontrollit dhe listat e NOTAM-eve të vlefshme;
8. 'të dhënat e pengesave' nënkupton të dhënat lidhur me të gjitha objektet e palevizshme (të përkohshme ose të përhershme) dhe të lëvizshme, ose pjesë të tyre, që ndodhen në një zonë të përcaktuar për lëvizjen në toke të avioneve ose që shtrihen mbi një sipërfaqe të përcaktuar që ka për qëllim mbrojtjen e avioneve në fluturim;
9. 'të dhënat e terrenit' do të thotë të dhënat mbi sipërfaqen e tokës që përmbajnë tipare natyrore të tilla si malet, kodrat, vargmalet, luginat, trupat ujorë, akull dhe dëborë e përhershme duke përjashtuar pengesat;
10. 'të dhënat e sistemit të informacionit gjeografik të aerodromit' do të thotë

informacioni që pasqyron karakteristikat e standartizuara të aerodromit për një zonë të përcaktuar, duke përfshirë të dhënat gjeo - hapësinore dhe të dhënat mbi të dhënat;

11. ‘të dhënat e matura’ do të thotë të dhëna gjeo - hapësinore që përcaktohen nga matja ose perlllogaritja;
12. ‘dizenjimi i procedurës’ do të thotë kombinimi i të dhënave aeronautike me udhëzimet e veçanta të fluturimit për të përcaktuar procedurat e mbërritjes dhe/ose nisjes instrumentale që sigurojnë standarde të përshtatshme të sigurisë së fluturimit;
13. ‘ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik’ do të thotë organizata përgjegjëse për sigurimin e një shërbimi të informacionit aeronautik, i certifikuar në përputhje me Urdhrin e Ministrit të Transporteve Nr. 115 date 23.10.2012 “Për Miratimin e Rregullores mbi Kërkesat e Përbashkëta për Ofrimin e Shërbimeve të Lundrimit Ajror”;
14. ‘përdoruesi tjetër i interesuar’ do të thotë enti që merr informacionin aeronautik nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik;
15. ‘lidhje e drejtpërdrejtë elektronike’ do të thotë lidhja dixhitale midis sistemeve kompjuterike në mënyrë të tillë që të dhënat mund të transferohen midis tyre pa ndërveprim manual;
16. ‘element i të dhënave’ do të thotë një atribut i vetëm i një grupi të plotë të dhënash, të cilit i jepet një vlerë që përcakton statusin e tij aktual;
17. ‘NOTAM’ do të thotë një njoftim i shpërndarë me ane të mjeteve të telekomunikacionit që përmban informacion lidhur me vendosjen, gjendjen ose ndryshimin të cdo sistemi, mjeti, shërbimi, procedure ose ngjarje aeronautike, njohja në kohë e të cilave është thelbësore për personelin e lidhur me operimin e fluturimeve;
18. ‘NOTAM dixhital’ do të thotë një set të dhënash që përmban informacion të përfshirë në një NOTAM në një format të strukturuar që mund të interpretohet plotësisht nga një sistem kompjuterik i automatizuar pa interpretim njerëzor;
19. ‘krijues i të dhënave’ do të thotë një ent përgjegjës për krijimin e të dhënave;
20. ‘krijimi i të dhënave’ do të thotë krijimi i një elementi të ri të dhënash me vlerën e tij përkatëse, modifikimi i vlerës së një elementi ekzistues të të dhënave ose fshirja e një elementi ekzistues të të dhënave;

21. ‘periudha e vlefshmërisë’ do të thotë periudha midis datës dhe orës në të cilën publikohet informacioni aeronautik dhe datën dhe orën në të cilën informacioni pushon se qeni në fuqi;
22. ‘validimi i të dhënave’ do të thotë procesi që siguron që të dhënat përmbushin kërkesat për programin e specifikuar apo përdorimin e interesuar;
23. ‘verifikimi i të dhënave’ do të thotë vlerësimi i të dhënave të dalë nga procesi i të dhënave aeronautike për të siguruar korrektësi dhe kompaktësi lidhur me inputet dhe standardet e zbatueshme të të dhënave, si edhe rregullat dhe marrëveshjet e përdorura në atë proces;
24. ‘të dhëna kritike’ do të thotë të dhëna me një nivel integriteti siç përcaktohet në kapitullin 3, Seksioni 3.2 pika 3.2.8(a) e Urdherit të Ministrit të Transporteve Nr. 81, date 31.07.2012 “Për miratimin e Rregullores mbi Shërbimin e Informacionit Aeronautik”;
25. ‘të dhëna thelbësore’ do të thotë të dhënat me një nivel integriteti siç përcaktohet në Kapitullin 3, Seksioni 3.2 pika 3.2.8(b) e Urdherit të Ministrit të Transporteve Nr. 81, date 31.07.2012 “Për Miratimin e Rregullores mbi Shërbimin e Informacionit Aeronautik”.

KAPITULLI II

KERKESAT E PERFORMANCËS DHE NDËRVEPRUESHMËRISË

Neni 4

Grupi i të dhënave

Palët e përmendura në nenin 2(2) të kësaj rregulloreje do të sigurojnë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik në përputhje me specifikimet e grupeve të të dhënave të përshkruara në Shtojcën I të kësaj rregulloreje.

Neni 5

Shkëmbimi i të dhënave

1. Palët e përmendura në nenin 2(2) të kësaj Rregulloreje do të sigurojnë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i përmendur në nën-paragrafin e dytë të nenit 2(1) të transferohen mes tyre me anë të një lidhjeje të drejtpërdrejtë elektronike.

2. Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i përmendur në nën-paragrafin e dytë të nenit 2(1) të kësaj Rregulloreje të transferohen mes tyre në përputhje me kërkesat e formatit të shkëmbimit të të dhënave të përcaktuara në Shtojcën II të kësaj rregulloreje.
3. Republika e Shqipërisë mund të përjashtojë NOTAM-et dixhitale nga formati i shkëmbimit të të dhënave të përmendur në paragrafin 2.
4. Ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik do të sigurojë që të gjitha të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik që përmbahet në AIP, amendamente të AIP dhe suplemente të AIP të siguruar nga Republika e Shqipërisë të vihen në dispozicion të përdoruesit tjetër të interesuar, minimalisht:
 - a. Në përputhje me kërkesat e publikimit të identifikuar në standardet ICAO-s, të përmendura në pikat 4 dhe 8 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone;
 - b. Në mënyrë të tillë që të lejojë përmbajtja dhe formati i dokumenteve të jetë i lexueshëm drejtpërdrejtë në ekranin e kompjuterit; dhe
 - c. Në përputhje me kërkesat e formatit të shkëmbimit të të dhënave të përcaktuara në Shtojcën II të kësaj rregulloreje.

Neni 6

Cilësia e të dhënave

1. Republika e Shqipërisë do të sigurojë që ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror të përmbushë kërkesat e cilësisë së të dhënave të përcaktuara në Shtojcën IV, Pjesa A të kësaj rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
2. Në sigurimin të dhënave aeronautike dhe/ose informacionit aeronautik, palët sipas nenit 2(2) do të përmbushin kërkesat e evidencave të përcaktuara në Shtojcën IV, Pjesa B të kësaj rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
3. Në shkëmbimin e të dhënave aeronautike dhe/ose informacionit aeronautik midis tyre, palët sipas Nenit 2(2), do të vendosin marrëveshje formale në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën IV, Pjesa C të kësaj rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.

4. Nëse veprojnë si krijues të dhënash, palët sipas Nenit 2(2), do të përmbushin kërkesat e krijimit të të dhënave të përcaktuara në Shtojcën IV, Pjesa D të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
5. Ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të siguroheshin nga krijuesit e të dhënave që nuk i referohen nenit 2(2) të vihen në dispozicion të përdoruesit tjetër të interesuar me cilësi të mjaftueshme për të përmbushur përdorimin e interesuar.
6. Kur veprojnë si ent përgjegjës për kërkesë zyrtare për një aktivitet për krijimin e të dhënave, palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që:
 - a. Të dhënat janë krijuar, modifikuar ose fshirë në përputhje me udhëzimet e tyre;
 - b. Duke respektuar shtojcën IV, Pjesa C të kësaj Rregulloreje, udhëzimet e tyre të krijimit të të dhënave përmbajnë, të paktën:
 - i. Një përshkrim të qartë të të dhënave që duhen krijuar, modifikuar ose fshirë;
 - ii. Konfirmimin e entit të cilit duhet t'i dërgohen të dhënat;
 - iii. Datën dhe orën në të cilën do të sigurohen të dhënat;
 - iv. Formatin i raportimit të krijimit të të dhënave që do të përdoret nga krijuesi i të dhënave.
7. Palët sipas Nenit 2(2) do të përmbushin kërkesat e procesit të të dhënave të përcaktuara në Shtojcën IV, Pjesa E të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
8. Palët sipas nenit 2(2) do të sigurojnë që mekanizmat për raportimin e gabimeve, informacionit të marre dhe korrigjimit të krijojnë dhe funksionojnë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën IV, Pjesa F të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.

Neni 7

Kompaktësia, përpikmëria dhe performanca personale

1. Aty ku të dhënat aeronautike ose informacioni aeronautik është i duplikuar në AIP -et më shumë se një vendi anëtar të Bashkimit Evropian dhe jo vetëm, ofruesit e shërbimit të

informacionit aeronautik përgjegjës për ato AIP-e do të vendosin mekanizma për të siguruar kompaktësinë midis informacionit të duplikuar.

2. Ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik do të sigurojë që elementet e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të publikuara në AIP-in e Republikës së Shqipërisë që nuk i përmbushin kërkesat e cilësisë së të dhënave të përcaktuara në këtë Rregullore, të tregohen dhe evidentohen.
3. Ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik do të sigurojë që ciklet më aktuale të përditësimit, të zbatueshme për amendimet e AIP dhe suplementet e AIP, të bëhen publikisht të disponueshme.
4. Palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që personeli i tyre përgjegjës për detyrat në sigurimin e të dhënave aeronautike ose informacionit aeronautik është në dijeni dhe do të zbatojë:
 - a. Kërkesat për amendamentet e AIP, suplementet e AIP dhe NOTAM në përputhje me standardet e ICAO-s të përmendura në pikat 5, 6 dhe 7 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone;
 - b. Ciklet e përditësimit të zbatueshme për lëshimin e amendamenteve dhe suplementeve të AIP sipas pikës (a) të këtij paragrafi për zonat për të cilat ata po sigurojnë të dhëna aeronautike ose informacion aeronautik.
5. Duke respektuar Urdhrin e Ministrit të Transporteve Nr. 115 datë 23.10.2012 “Për Miratimin e Rregullores mbi Kërkesat e Përbashkëta për Ofrimin e Shërbimeve të Lundrimit Ajror”, palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që personeli i tyre përgjegjës për detyrat në sigurimin e të dhënave aeronautike ose informacionit aeronautik të jetë i trajnuar në mënyrë të përshtatshme, kompetent dhe i autorizuar për punën që kërkohet të kryejë.

Neni 8

Kriteret e mjeteve dhe programeve kompjuterike (software)

Palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që të gjitha mjetet dhe programet kompjuterike të përdorura për të mbështetur krijimin, prodhimin, ruajtjen, përdorimin, përpunimin dhe transferimin e të dhënave aeronautike dhe/ose informacionit aeronautik përputhen me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën V të kësaj rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.

Neni 9

Mbrojtja e të dhënave

1. Palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik mbrohen në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën VI të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
2. Palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që të ruhet gjurmueshmëria për secilin element të të dhënave gjatë periudhës së tij të vlefshmërisë dhe për të paktën 5 vjet pas përfundimit të asaj periudhe ose deri 5 vjet pas përfundimit të periudhës së vlefshmërisë për çdo element të të dhënave të llogaritur ose që ka rrjedhur prej tij, cila do të jetë më e vonë.

KAPITULLI III

KERKESAT E MENAXHIMIT TË CILËSISË, SHMANGIES SE RREZIQEVE DHE SIGURISË

Neni 10

Kriteret e menaxhimit

1. Duke respektuar Urdhrin e Ministrit të Transporteve Nr. 115 datë 23.10.2012 “Për Miratimin e Rregullores mbi Kërkesat e Përbashkëta për Ofrimin e Shërbimeve të Lundrimit Ajror”, palët sipas Nenit 2(2) do të zbatojnë dhe do të mbajnë një sistem të menaxhimit të cilësisë që të mbulojë aktivitetet e sigurimit të të dhënave të tyre aeronautike edhe informacionit aeronautik, në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën VII, Pjesa A të kësaj rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
2. Palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që sistemi i menaxhimit të cilësisë sipas paragrafit 1 të këtij neni përcakton procedurat për të përmbushur objektivat e menaxhimit të shmangies së rreziqeve(safety) të përcaktuara në Shtojcën VII, Pjesa B, të kësaj Rregulloreje dhe objektivat e menaxhimit të sigurisë(security) të përcaktuara në Shtojcën VII, Pjesa C të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone,.
3. Palët sipas Nenit 2(2) do të sigurojnë që çdo ndryshim në sistemet ekzistuese përmendur në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) ose futja e sistemeve të reja të paraprihet nga një vlerësim i shmangies së rrezikut (safety), duke përfshirë identifikimin e pengesave, vlerësimin dhe zbutjen e riskut, drejtuar nga palët përkatëse.
4. Gjatë vlerësimit të riskut(safety), kërkesat sipas Nenit 7(3), Shtojca I, Shtojca II dhe pikat 1 dhe 2 të Pjesës A të Shtojcës IV të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone, do të konsiderohen si kërkesa të shmangies së rrezikut(safety) dhe do të merren në konsideratë, si një minimum.

KAPITULLI IV

VLERESIMI I KONFORMITETIT DHE KERKESA TË TJERA

Neni 11

Konformiteti ose përshtatshmëria për përdorimin e pjesëve përbërëse

Përpara lëshimit të deklaratave të konformitetit ose përshtatshmërisë Komisionit Evropian (KE) për përdorim sipas Neni 5 të Urdherit i Ministrit të Transporteve Nr. 8, date 03.06.2010 “Për Ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”, prodhuesit e elementeve përbërëse të sistemeve sipas nën-paragrafit të parë të Neni 2(1) të kësaj Rregulloreje, ose përfaqësuesit e tyre të autorizuar siç është vendosur në BE, do të vlerësojnë përshtatshmërinë për përdorim të atyre elementeve përbërëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën VIII të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.

Neni 12

Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror që mund të tregojë ose ka treguar se ai përmbush kushtet e përcaktuara në Shtojcën IX do të kryejë një verifikim të sistemeve sipas nën-paragrafit të parë të Neni 2(1) në përputhje me kriteret e përcaktuara në Shtojcën X, Pjesa A të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
2. Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror që nuk mund të tregojë se ai përmbush kushtet e përcaktuara në Shtojcën IX do t'i nënkontraktojë një organ të njoftuar verifikimin e sistemeve sipas nën-paragrafit të parë të Neni 2(1). Ky verifikim do të kryhet në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën X, Pjesa B të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.

Neni 13

Kërkesa Shtesë

Palët sipas Neni 2(2)(b) dhe (c) do të:

- a) sigurojnë certifikatën e sigurimit për personelin e tyre përgjegjës për detyra në krijimin, prodhimin, ruajtjen, përdorimin, përpunimin, transferimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike ose informacionit aeronautik, në mënyrën e duhur;
- b) sigurojnë që personeli i tyre përgjegjës për detyra në sigurimin e të dhënave aeronautike ose informacionit aeronautik të informohet siç duhet mbi kërkesat e përcaktuara në këtë Rregullore;

- c) zhvillojnë dhe përditësojnë manuale operimi që përmbajnë të gjithë informacionin dhe udhëzimet e nevojshme për të mundur që personeli i tyre përgjegjës për detyra në sigurimin e të dhënave aeronautike ose informacionit aeronautik të zbatojë këtë Rregullore;
- d) sigurojnë që manualët sipas pikës (c) të jenë të disponueshme dhe të përditësuara dhe që përditësimi dhe shpërndarja e tyre t'i nënshtrohet një administrimi të përshtatshëm lidhur me cilësinë dhe konfigurimin e dokumentacionit;
- e) sigurojnë që metodat e tyre të punës dhe procedurat e operimit të jenë në përputhje me këtë Rregullore.

KAPITULLI V

DISPOZITA TE FUNDIT

Neni 14

Dispozita kalimtare

1. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik publikuar përpara 01/07/2013 dhe që nuk janë ndryshuar do të përshtaten me këtë Rregullore brenda datës 30/06/2017.

SHTOJCA I

SPECIFIKIMET E SETEVE TË TË DHËNAVE SIPAS NENIT 4

PJESA A

IAIP, të dhënat e sistemit të informacionit gjeografik të aerodromit dhe të dhënat elektronike të pengesave

- 1) Të dhënat aeronautike dhe informacionit aeronautik sipas pikave (a), (b) dhe (d) të Nën paragrafit të dytë të Nenit 2(1) do të sigurohen sipas një specifikimi të përbashkët të grupit të të dhënave që do të:
 - a. jetë i dokumentuar:
 - duke përdorur Gjuhën e Unifikuar të Modelimit (UML), specifikuar në dokumentin sipas pikës 13 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, në formën e diagrameve të kategorizuara dhe përcaktimeve përkatëse për kategori, atribut, term dhe listat e vlerave, ose

- duke përdorur një katalog karakteristikash të përcaktuar në përputhje me standardin ISO sipas pikës 25 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, persa kohe është pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.;
- b. përcaktojnë, si elemente individuale të të dhënave, çdo karakteristikë aeronautike për të cilën kërkohet publikimi i informacionit në përputhje me standardet ICAO-s sipas pikës 10 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje dhe dokumentit EUROCAE sipas pikës 24 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone;
- c. sigurojnë për çdo karakteristikë përcaktimin e vlerave të saj të lejueshme në formën e një lloji të dhënash, një seri vlerash ose listë me numra;
- d. përfshijë përcaktimin e një modeli të përkohshëm, bazuar në UTC, që mund të shprehë ciklin jetësor të plotë të një karakteristike aeronautike:
- nga data dhe ora e krijimit në datën dhe orën e tërheqjes së përhershme,
 - duke përfshirë ndryshimet e përhershme që krijojnë linja të reja standarde për atë karakteristikë;
- e. përfshijë përcaktimin e rregullave që mund të kufizojnë vlerat e mundshme të tipareve të karakteristikave ose ndryshimin e përkohshëm të këtyre vlerave. Kjo do të përfshijë, të paktën:
- kufizime që imponojnë saktësi, rezolucion dhe integritet për të dhëna pozicionale (horizontale dhe vertikale),
 - kufizime që imponojnë përpikmërinë e të dhënave;
- f. zbatojnë një marrëveshje emërtimi për tiparet, atributet dhe termat, që shmang përdorimin e shkurtimeve;
- g. bazohet për përshkrimin e elementeve gjeometrike (pika, vijë e lakuar, sipërfaqja) në standardin ISO sipas pikës 14 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, persa kohe është pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.;

- h. bazohet për përshkrimin e informacionit të metadata në standardin ISO sipas pikës 15 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, persa kohe është pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.;
 - i. përfshijë elementët e meta të dhënave të listuar në shtojcën I, Pjesa C të kësaj Rregulloreje, persa kohe është pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone..
- 2) Lidhur me standardet ISO, certifikata përkatëse e lëshuar nga një organizatë e akredituar sipas rregullave, do të konsiderohet një mjet i mjaftueshëm përmbushës. Palët sipas Nenit 2(2) do të pranojnë paraqitjen e dokumentacionit lidhur me certifikimin tek autoriteti mbikëqyrës kombëtar me kërkesë të këtij të fundit.

PJESA B

Grupe të dhënash elektronike për terrenin

Të dhënat elektronike për terrenin sipas pikës (c) të Nën-paragrafit të dytë të Nenit 2(1) do të:

- a. sigurohen në mënyrë dixhitale në përputhje me standardet e ICAO-s sipas pikës 9 dhe 12 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone;
- b.përfshijnë elementët e meta të dhënave të listuar në Shtojcën I, Pjesa C të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.

PJESA C

Metadata

Metadata(te dhena mbi te dhena) për specifikimet e seteve të të dhënave të përcaktuara në Pjesën A dhe Pjesën B do të përfshijnë të paktën elementët vijues:

- a. krijuesin e të dhënave;
- b. amendamentet e të dhënave;
- c. personat dhe organizatat që kanë ndërvepruar me të dhënat dhe kur;
- d. të dhënat e çdo validimi dhe verifikimi të kryer të të dhënave;
- e. data dhe ora e hyrjes në përdorim të të dhënave;
- f. për të dhëna gjeo-hapësinore:

- modelin e referencës së gjeoidit të përdorur,
 - sistemin e koordinatave të përdorur;
- g. për të dhëna numerike:
- saktësia statistike e matjes ose teknika e llogaritjes së përdorur,
 - rezolucioni,
 - niveli i besueshmërisë siç kërkohet nga standardet ICAO-s sipas pikave 1 dhe 12 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje dhe në standarde të tjera të ICAO-s, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone;
- h. detaje të çfarëdo funksioni të aplikuar nëse të dhënat i janë nënshtruar një konvertimi/transformimi;
- i. detaje të çfarëdo kufizimi mbi përdorimin e të dhënave.

SHTOJCA II

KERKESAT E FORMATIT TË SHKËMBIMIT TË TË DHËNAVE AERONAUTIKE SIPAS NENIT 5

PJESA A

IAIP, të dhënat e sistemit të informacionit gjeografik të aerodromit dhe të dhënat elektronike për pengesat

- 1) Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik sipas pikave (a), (b) dhe (d) të nënparagrafit të dytë të nenit 2(1) do të strukturohen në përputhje me një specifikim të përbashkët, i cili do të:
 - përdorë specifikimet e gjuhës së kodifikimit të zgjeruar (XML) siç përcaktohet në standardin ISO sipas Shtojcës III të kësaj rregulloreje pika 17 për kodifikimin e të dhënave, persa kohe është pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
 - shprehet në formën e një skeme XML; gjithashtu, një skematron siç përcaktohet në standardin ISO sipas pikës 19 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje mund të përdoret për të shprehur rregullat e punës,
 - mundësojë shkëmbimin e të dhënave qoftë për tiparet individuale ashtu edhe për tiparet e seteve,

- mundësojë shkëmbimin e informacioneve bazë si rezultat i ndryshimeve të përhershme,
 - strukturohet në përputhje me tiparet, atributet dhe termat e përcaktimit të setit të të dhënave përshkruar në Shtojcën I, Pjesa A të kësaj Rregulloreje; rregullat e kodifikimit do të dokumentohen,
 - zbatojë rreptësisht listat numerike të vlerave dhe gamën e vlerave të përcaktuar për çdo atribut në setin e të dhënave,
 - përputhet me specifikimet e gjuhës së kodifikimit të gjeografisë (GML), siç përcaktohet në referencën sipas pikës 18 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, për kodifikimin e informacionit gjeografik.
- 2) Lidhur me standardet ISO, certifikata përkatëse e lëshuar nga një organizatë e akredituar, do të konsiderohet si një mjet i mjaftueshëm përmbushës. Palët sipas nenit 2(2) do të pranojnë paraqitjen e dokumentacionit lidhur me certifikimin tek autoriteti mbikëqyrës kombëtar me kërkesë të këtij të fundit.

PJESA B

Të dhënat elektronike të terrenit

- 1) Të dhënat elektronike të terrenit sipas pikës (c) të Nën-paragrafit të dytë të Nenit 2(1) do të sigurohen në një format të përbashkët sipas standardeve ISO në përputhje me pikat 14 deri tek 18 e Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone.
- 2) Lidhur me standardet ISO, certifikata përkatëse e lëshuar nga një organizatë e akredituar, do të konsiderohet si një mjet i mjaftueshëm përmbushës. Palët sipas Nenit 2(2) do të pranojnë zbulimin e dokumentacionit lidhur me certifikimin tek autoriteti mbikëqyrës kombëtar me kërkesë të këtij të fundit.

SHTOJCA III

DISPOZITAT NË NENE DHE SHTOJCA

- 1) Kapitulli 3, Seksioni 3.2 (Sistemi i cilësisë) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik.
- 2) Kapitulli 3, Seksioni 3.7.1 (sistemi horizontal i referencës) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.

- 3) Kapitulli 3, Seksioni 3.7.2 (sistemi vertikal i referencës) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 4) Kapitulli 4 (Publikimet e Informacioneve Aeronautike (AIP)) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 5) Kapitulli 4, Seksioni 4.3 (Specifikime për Ndryshimet e AIP) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 6) Kapitulli 4, Seksioni 4.4 (Specifikime për Shtesat e AIP) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 7) Kapitulli 5 (NOTAM) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 8) Kapitulli 6, Seksioni 6.2 (Sigurimi i informacionit me kopje shkresore) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 9) Kapitulli 10, Seksioni 10.2 (kriteret numerike të mbulimit dhe të të dhënave mbi terrenin dhe pengesat) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 10) Aneksi 1 (Përmbajtja e Publikimit të informacionit Aeronautik (AIP) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 11) Aneksi 7 (Kriteret cilësore të të dhënave aeronautike) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 12) Aneksi 8 (Kriteret mbi të dhënat e terrenit dhe pengesave) i Urdherit të Ministrit Nr.81 date 31.07.2012 “Per Miratimin e Rregullores mbi Sherbimin e Informacionit Aeronautik”.
- 13) Specifikimet e Gjuhës së Modelimit të Unifikuar (UML) nga Grupi i Menaxhimit të Objektivit Versioni 2.1.1.
- 14) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 19107:2003 — Informacion Gjeografik — skema hapësinore (Botimi 1 — 8.5.2003).

- 15) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 19115:2003 — Informacion Gjeografik — Meta të dhënat (Botimi 1 — 8.5.2003 [Corrigendum Cor 1:2006 5.7.2006]).
- 16) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 19139:2007 — Informacion Gjeografik — Meta të dhënat — XML zbatimi i skemës (Botimi 1 — 17.4.2007).
- 17) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 19118:2005 — Informacion Gjeografik — Kodifikimi (Botimi 1 — 17.3.2006 ISO/CD 19118 Botimi 2 — 9.7.2007 [Faza e Komitetit]).
- 18) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 19136:2007 — Informacion Gjeografik — Gjuha e Markimit Gjeografik (GML) (Botimi 1 — 23.8.2007).
- 19) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO/IEC 19757-3:2006 — Teknologjia e informacionit — Gjuhët e Përcaktimit Skematik të Dokumenteve (DSDL) — Pjesa 3: miratim i bazuar në rregulla — Skematroni (Botimi 1 — 24.5.2006).
- 20) ICAO Doc 9674-AN/946 — Sistemi Botëror Gjeodezik — 1984 Manuali (Botimi i Dytë — 2002).
- 21) Kapitulli 7, Seksioni 7.3.2 (Algoritmi i Kontrollit Ciklik të Teprisë (CRC)) i ICAO Doc 9674-AN/946 — Sistemi Botëror Gjeodezik — 1984 (WGS-84) Manual (Botimi i Dytë — 2002).
- 22) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO/IEC 17799:2005 — Teknologjia e informacionit — Teknikat e Sigurisë — Kodi i Praktikës për Administrimin e Sigurisë së Informacionit (Botimi 2 — 10.6.2005).
- 23) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 28000:2007: — Specifikime për sistemet e administrimit të sigurisë për zinxhirin e furnizimit (Botimi 1 — 21.9.2007 nën shqyrtim, për tu zëvendësuar nga Botimi 2 data objektiv 31.1.2008 [Në fazën investiguese]).
- 24) EUROCAE ED-99A, Kriteret të Përdoruesit për Informacionet e Hartave të Aerodromit (Tetor 2005).
- 25) Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, ISO 19110:2005 — Informacion Gjeografik — Metodologjia për Katalogimin e Tipareve (Botimi 1).

SHTOJCA IV

KERKESAT E CILËSISË SË TË DHËNAVE SIPAS NENEVE 6 DHE 7

PJESA A

Kerkesat e cilësisë së të dhënave

- 1) Kerkesat e cilësisë së të dhënave për çdo element të të dhënave brenda fushës së të dhënave aeronautike edhe informacionit aeronautik sipas paragrafit të dytë të Nenit 2(1) do të jenë siç janë përcaktuar nga standardet e ICAO-s sipas Shtojcës III pika 11 dhe standarde të tjera të ICAO-s duke respektuar pikën 2 të kësaj Shtojce, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone..
- 2) Kerkesat e cilësisë së të dhënave për një element të të dhënave brenda fushës së të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik sipas paragrafit të dytë të nenit e 2(1) do të përcaktohen në bazë të një vlerësimi sigurie të përdorimeve të parashikuara të elementit të të dhënave ku:
 - a. Një element i të dhënave nuk përcaktohet nga standardet e cilësisë së të dhënave sipas ICAO-s sipas pikës 11 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje dhe standardeve të tjera të ICAO-s, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone; ose
 - b. Kerkesat e cilësisë së të dhënave për një element të të dhënave nuk përmbushen nga standardet e cilësisë së të dhënave të ICAO-s sipas pikës 11 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje dhe standarde të tjera të ICAO-s, persa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone..
- 3) Kerkesat e cilësisë së të dhënave për elementët e të dhënave sipas pikës 2 do të zhvillohen në përputhje me një proces të standardizuar që përshkruan metodologjinë për prejardhjen dhe miratimin e këtyre kërkesave përpara publikimit, duke marrë mirë parasysh ndikimin e mundshëm mbi dispozitat përkatëse të ICAO-s.
- 4) Aty ku një element i të dhënave ka më shumë se një përdorim të parashikuar, vetëm kërkesat më rigorozë të cilësisë së të dhënave, që rrjedhin nga vlerësimi i sigurtisë sipas pikës 2, do të aplikohen për të.
- 5) Kerkesat e cilësisë së të dhënave do të përcaktohen për çdo element të të dhënave brenda fushës së të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik sipas nën-paragrafit të dytë të nenit 2(1) të mbulojnë si vijon:
 - a. Saktësia dhe rezolucioni i të dhënave;

b.Niveli i integritetit të të dhënave;

c. Aftësia për të përcaktuar origjinën e të dhënave;

d.Niveli i sigurimit që të dhënat janë të disponueshme për përdoruesin e interesuar përpara datës dhe orës së futjes së tyre në përdorim dhe që të mos fshihen përpara kësaj date/ore.

6)Do të përcaktohen të gjithë elementët e të dhënave që nevojiten për të mbështetur çdo set të dhënash për zbatim dhe/ose një nën-grup të vlefshëm të setit të të dhënave.

PJESA B

Kerkesat e evidencave

Do të jepen argumente dhe evidenca për të treguar se:

- a. Kerkesat e saktësisë dhe rezolucionit janë në përputhje me krijimin e të dhënave dhe mbahen deri në publikim për përdoruesin tjetër të interesuar, duke përfshirë, sa herë që rezolucioni i një elementi të të dhënave zvogëlohet ose ndryshohet, ose të dhënat përkthehen në një njësi matëse ose sistem koordinatash të ndryshëm;
- b.Historia e origjinës dhe e ndryshimit për çdo element të të dhënave regjistrohet dhe është e disponueshme për kontroll;
- c.Të dhënat aeronautike ose informacioni aeronautik janë të plota apo është deklaruar mungesa e ndonjë elementi;
- d.Të gjithë proceset e krijimit, prodhimit, ruajtjes, përdorimit, përpunimit, transferimit ose shpërndarjes së të dhënave të përdorur për çdo element të të dhënave janë përcaktuara dhe të përshtatshme për nivelin e caktuar të integritetit të elementit të të dhënave;
- e.Proceset e miratimit dhe verifikimit të të dhënave janë të përshtatshme për nivelin e caktuar të integritetit të elementit të të dhënave;
- f.Proceset e të dhënave manuale apo gjysmë automatike kryhen nga staf i trajnuar dhe i kualifikuar, me role dhe përgjegjësi qartësisht të përcaktuara që janë të regjistruara në sistemin e cilësisë së organizatës;
- g.Të gjitha mjetet dhe/ose softueri i përdorur për të mbështetur ose zbatuar proceset janë miratuar si të përshtatshme me qëllimin , në përputhje me Shtojcën V të kësaj Rregulloreje;
- h.Një proces veprimi efektiv për raportimin e gabimeve, matjen dhe korrigjimin është në funksionim, në përputhje me Pjesën F të kësaj Rregulloreje.

PJESA C

Marrëveshjet formale

Marrëveshjet formale duhet të përfshijnë minimalisht përmbajtjen, sic vijon:

- a. Fushën e të dhënave aeronautike ose informacionit aeronautik që do të sigurohet;
- b. Kerkesat e saktësisë, rezolucionit dhe integritetit për çdo element të caktuar të të dhënave;
- c. Metodat e kërkuara për të treguar që të dhënat e siguruar janë në përputhje me kerkesat e specifikuar;
- d. Natyra e veprimit që do të ndërmerret në rast të zbulimit të një gabimi ose pasaktësie të dhënash në çfarëdolloj të dhënash të siguruar;
- e. Kriteret minimale për njoftimin e ndryshimit të të dhënave si vijon:
 - Kriteret për përcaktimin e afatit kohor të të dhënave të siguruar në bazë të rendesise operacionale apo të sigurisë së ndryshimit,
 - Çdo lloj njoftimi paraprak i ndryshimeve të pritura,
 - Mjetet për tu pershtatur për njoftimin;
- f. Pala përgjegjëse për dokumentimin e ndryshimit të të dhënave;
- g. Mjetet për të zgjidhur çdo dyshim potencial të shkaktuar në rastin e përdorimit të formateve të ndryshme për të shkëmbyer të dhëna aeronautike ose informacion aeronautik;
- h. Çdo kufizim për përdorimin e të dhënave;
- i. Kerkesat për hartimin e raporteve të cilësisë nga siguresit e të dhënave për të lehtësuar verifikimin e cilësisë së të dhënave nga përdoruesit e të dhënave;
- j. Kerkesat e metadatave;
- k. Kerkesat e kontingjencës lidhur me vazhdimësinë e sigurimit të të dhënave.

PJESA D

Krijimi i të dhënave

- 1) Matja e të dhënave të mjeteve të radio-lundrimit dhe krijimi i të dhënave të llogaritura ose të derivuara, koordinatat e të cilave janë publikuar në AIP do të kryhet në përputhje me standardet e duhura dhe të paktën në përputhje me dispozitat e ICAO-s sipas pikës 20 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, përsa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone..
- 2) Të gjitha të dhënat e matura do të kenë referencë sistemin WGS-84 siç specifikohet në dispozitat e ICAO-s sipas pikës 2 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, përsa kohe ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone..
- 3) Një model gjeoid, i mjaftueshëm për të përmbushur dispozitat e ICAO-s sipas pikës 3 të shtojcës III dhe kriteret e cilësisë për të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik të përcaktuara në Shtojcën IV, do të përdoren në mënyrë që të gjitha të dhënat vertikale (të matura, llogaritura ose derivuara) mund të shprehën në lidhje me nivelin mesatar të detit nëpërmjet Modelit Gravitacional të Tokës 1996. Një 'gjeoid' ka kuptimin e sipërfaqes ekuipotenciale në fushën e gravitetit të Tokës, që përputhet me nivelin mesatar të detit që të që shtrihet në vazhdimësi nëpër kontinente.
- 4) Të dhëna e matura, të llogaritura apo të derivuara do të mbahen gjatë gjithë jetës së çdo elementi të të dhënave.
- 5) Të dhënat e matura të kategorizuara si kritike ose thelbësore do t'i nënshtrohen një analize të plotë fillestare, dhe më pas do të monitorohen minimalisht për ndryshime në bazë vjetore. Aty ku vërehen ndryshime, do të maten përsëri atë dhënat përkatëse.
- 6) Do të përdoren teknikat vijuese të sigurimit dhe ruajtjes së të dhënave elektronike të matjes:
 - a. Koordinatat e pikave të referencës do të regjistrohen në pajisjet e matjeve me anë të transferimit të të dhënave dixhitale;
 - b. Matjet në fushë do të ruhen në mënyrë dixhitale;
 - c. Të dhënat e papërpunuara do të transferohen në mënyrë dixhitale dhe do të vendosen në softuerin e përpunimit.
- 7) Të gjitha të dhënat e matura të kategorizuara si kritike do t'i nënshtrohen matjeve të mjaftueshme shpesh për të identifikuar gabimet e matjeve që nuk dallohen nga një matje e vetme.

- 8) Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik do të validohen dhe verifikohen përpara përdorimit duke derivuar apo llogaritur të dhëna të tjera.

PJESA E

Kerkesat e përpunimit të të dhënave

- 1) Në rast se procese ose pjesë të proceseve të përdorura në krijimin, prodhimin, ruajtjen, përdorimin, përpunimin, transferimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacioni aeronautik i nënshtrohen automatizimit ato do të jenë:
 - a. Të automatizuara në një nivel proporcional me kontekstin e procesit të të dhënave;
 - b. Të automatizuara për të përmirësuar caktimin dhe ndërveprimin e njeriut me makinën për të arritur një shkallë të lartë të përfitimeve të sigurisë dhe cilësisë së procesit;
 - c. Të planifikuara për të shmangur futjen e gabimeve të të dhënave;
 - d. Të planifikuara për të dalluar gabimet në të dhëna të marra/të regjistruara.
- 2) Në rast se të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik futet në mënyrë manuale, ai do t'i nënshtrohet një verifikimi të pavarur për të identifikuar çdo gabim që mund të jetë futur.

PJESA F

Kerkesat e raportimit dhe korrigjimit të gabimeve

Mekanizmat veprues të raportimit të gabimeve, matjes dhe korrigjimit do të sigurojnë që:

- a. Problemet e identifikuara gjatë krijimit, prodhimit, ruajtjes, përdorimit dhe përpunimit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik, ose ato të identifikuara nga përdoruesit pas publikimit, regjistrohen dhe raportohen tek ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik;
- b. Të gjitha problemet lidhur me të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik analizohen nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik dhe përcaktohen veprimet e nevojshme korrigjuese;
- c. Të gjitha gabimet, mospërputhjet dhe anomalitë e dalluara në informacionin kritik dhe thelbësor aeronautik dhe të të dhënave aeronautike zgjidhen në mënyrë urgjente;
- d. Përdoruesit e prekur të të dhënave paralajmërohen për gabimet nga ofruesi i shërbimit të

informacionit aeronautik me mjetet më efektive, duke marrë parasysh nivelin e integritetit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik dhe duke përdorur kriteret e njoftimit siç është rënë dakord në marrëveshjet formale në përputhje me Shtojcën IV, Pjesa C pika (d) të kësaj Rregulloreje ,persa kohe ato jane pjese e kuadrit rregullator ne vendin tone.;

- e. Lehtësohet dhe inkurajohet informacioni për gabimet e të dhënave nga përdoruesit dhe ofrues të tjerë të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik;
- f. Përqindjet e gabimit për të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik regjistrohen në çdo rast kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik transferohet midis palëve sipas Nenit 2(2) të kësaj Rregulloreje;
- g. Përqindjet e gabimit për ato gabime të dalluara përpara transferimit dhe atyre të raportuara pas transferimit mund të identifikohen në mënyrë të veçantë.

SHTOJCA V

KERKESAT E MJETEVE DHE PROGRAMEVE KOMPJUTERIKE (SOFTWARE) SIPAS NENIT 8

- 1) Mjetet e përdorura për të mbështetur ose automatizuar proceset e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik do të përmbushin kriteret e pikave 2 dhe 3, ku mjeti:
 - Ka potencialin për të krijuar gabime në elemente kritike dhe thelbësore të të dhënave,
 - Është mjeti i vetëm për dallimin e gabimeve në elemente kritike dhe thelbësore të të dhënave,
 - Është mjeti i vetëm për dallimin e mospërputhjeve midis versioneve të shumta të të dhënave të regjistruara në mënyrë manuale.
- 2) Për mjetet sipas pikës 1, kriteret e performancës, funksionimit dhe integritetit, do të përcaktohen për të siguruar që mjeti kryen funksionin e tij brenda procesit të të dhënave pa ndikuar negativisht në cilësinë e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.
- 3) Mjetet e përmendura në pikën 1 do të validohen dhe verifikohen kundrejt kërkesave sipas pikës 2.
- 4) Mjetet e përmendura në pikën 1, që janë zbatuar plotësisht ose pjesërisht në softuere, do të përmbushin kërkesat shtesë si vijon:
 - Kërkesat e programit kompjuterik do të deklarojnë në mënyrë korrekte çfarë kërkohet nga programi kompjuterik me qëllim që të përmbushen kërkesat e mjetit,
 - Të gjitha kërkesat e programit kompjuterik do të jenë të gjurmueshme për kërkesat e mjetit sipas pikës 2,

- - Validimi dhe verifikimi i programit kompjuterik, siç përcaktohet përkatësisht në pikat 5 dhe 6, do të aplikohen për një version të njohur të ekzekutueshëm të programit kompjuterik në mjedisin e tij operues.
- 5) Validimi i programit kompjuterik nënkupton procesin e sigurimit që programit kompjuterik të përmbushë kriteret për aplikimin e specifikuar ose përdorimin e interesuar të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.
 - 6) Verifikimi i programit kompjuterik nënkupton vlerësimin e rezultatit (output) të një procesi të zhvillimit të softuerit mbi të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik për të siguruar korrektësinë dhe përpunjen lidhur me të dhënat e regjistruara (inputet) dhe standardet e aplikueshme të programit kompjuterik, rregullat dhe marrëveshjet e përdorura në atë proces.

SHTOJCA VI

KERKESAT E MBROJTJES SË TË DHËNAVE SIPAS NENIT 9

- 1) Të gjitha të dhënat të transferuara në një format elektronik do të jenë të mbrojtura kundrejt humbjes apo alterimit të të dhënave nga zbatimi i algoritmit KCR32Q sipas pikës 21 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje. Vlera e Kontrollit Ciklik Rastësor (që këtej e tutje KCR) do të aplikohet para verifikimit final të të dhënave përpara ruajtjes ose transferimit.
- 2) Në rast se përmasat fizike të të dhënave tejkalojnë ato që mund të mbrohen në nivelin e kërkuar të integritetit nga një KCR e vetme, do të përdoren vlera të shumëfishta të KCR.
- 3) Të dhënat aeronautike dhe informacionit aeronautik do të jepen një nivel i përshtatshëm në sigurinë e mbrojtjes gjatë ruajtjes dhe kur shkëmbehen mes palëve sipas Nenit 2(2), për të siguruar që të dhënat nuk mund të ndryshohen rastësisht ose nënshtrohen një aksesit të paautorizuar dhe/ose alterimi në asnjë fazë.
- 4) Ruajtja dhe transferimi i të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik do të mbrohen nga një proces i përshtatshëm verifikimi në mënyrë të tillë që marrësit të mund të konfirmojnë që të dhënat ose informacioni është transmetuar nga një burim i autorizuar.

SHTOJCA VII

KERKESAT E MENAXHIMIT TË CILËSISË, SHMANGIES SE RREZIQEVE DHE SIGURISË SIPAS NENIT 10

PJESA A

Sistemi i menaxhimit të cilësisë

- 1) Një sistem i menaxhimit të cilësisë në mbështetje të krijimit, prodhimit, ruajtjes, përdorimit, përpunimit, transferimit dhe shpërndarjes së të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik do të:
 - Përcaktojë politikën e cilësisë në një mënyrë të tillë që të përmbushë nevojat e përdoruesve të ndryshëm sa më mirë të jetë e mundur,
 - Krijojë një program për sigurimin e cilësisë që përmban procedurat e planifikuara për të verifikuar që të gjitha operacionet të kryhen në përputhje me kërkesat e zbatueshme, standardet dhe procedurat, duke përfshirë kërkesat përkatëse të kësaj Rregulloreje,
 - Sigurojë evidenca për funksionimin e sistemit të cilësisë me anë të manualeve dhe dokumenteve monitoruese,
 - Caktojë përfaqësues administrimi për të monitoruar përmbushjen dhe përshtatshmërinë e procedurave për të siguruar praktika operative të sigurta dhe efektive.
 - Kryejë kontrole të sistemit të cilësisë të vënë në veprim dhe do të ndërmarrë veprime korrigjuese sipas rastit.
- 2) Një certifikatë EN ISO 9001, lëshuar nga një organizatë e akredituar, do të konsiderohet si një mjet i mjaftueshëm i përmbushjes së kriterëve të pikës 1. Palët sipas Nenit 2(2) do të pranojnë paraqitjen e dokumentacionit lidhur me certifikimin tek autoriteti mbikëqyrës kombëtar me kërkesë të këtij të fundit.

PJESA B

Objektivat e menaxhimit të shmangies së rreziqeve

1) Objektivat e menaxhimit të shmangies së rreziqeve do të:

- minimizojnë kontributin në riskun e një aksidenti të një mjeti ajror që rrjedh nga gabime në të dhënat për aq sa është e mundshme në mënyrë të arsyeshme,
- promovojnë ndërgjegjësimin e sigurisë në organizatë duke shpërndarë mësimet lidhur me aktivitetet për shmangien e rreziqeve dhe duke përfshirë të gjithë stafin në propozimin e zgjidhjeve në çështje të identifikuar të sigurisë dhe përmirësimeve për të asistuar në efektshmërinë dhe efikasitetin e proceseve,
- sigurohen që brenda organizatës të identifikohet një funksion përgjegjës për zhvillimin dhe mirëmbajtjen objektivave të menaxhimit të shmangies së rreziqeve,
- sigurojnë që mbahet dokumentacion dhe kryhet monitorim për të siguruar shmangien e rreziqeve në aktivitetet e tyre,
- sigurojnë që të rekomandohen përmirësime, aty ku nevojiten, për të siguruar shmangien e rreziqeve në aktivitetet e tyre.

2) Arritja e objektivave të menaxhimit të shmangies së rreziqeve do të ketë prioritetin më të lartë kundrejt presioneve komerciale, operative, ambientale apo sociale.

PJESA C

Objektivat e menaxhimit të sigurisë

1) Objektivat e menaxhimit të sigurisë do të:

- garantojnë sigurinë e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të marrë, krijuar ose i përdorur në mënyrë që ato të jenë të mbrojtura nga interferencat dhe akseset në to të jetë i kufizuar vetëm në personat e autorizuar.
- sigurojnë që masat e menaxhimit të sigurisë të një organizate të përmbushin kërkesat e përshtatshme kombëtare dhe ndërkombëtare për infrastrukturën kritike dhe vazhdueshmërinë e biznesit, dhe standardet ndërkombëtare për administrimin e sigurisë, duke përfshirë standardet ISO sipas pikave 22 dhe 23 të Shtojcës III të kësaj Rregulloreje, për sa kohë ato janë pjesë e kuadrit rregullator në vendin tone..

- 2) Lidhur me standardet ISO, certifikata përkatëse e lëshuar nga një organizatë e akredituar, do të konsiderohet si një mjet i mjaftueshëm përmbushjeje. Palët sipas Nenit 2(2) do të pranojnë paraqitjen e dokumentacionit lidhur me certifikimin tek autoriteti mbikëqyrës kombëtar me kërkesë të këtij të fundit.

SHTOJCA VIII

Kerkesat për vlerësimin e konformitetit dhe përshtatshmërisë për përdorimin e elementeve përbërës sipas Nenit 11

- 1) Veprimet verifikuese do të tregojnë konformitetin e elementeve përbërës me ndërveprueshmërinë, performancën, kerkesat e cilësisë dhe sigurisë së kësaj Rregulloreje, ose përshtatshmërinë e tyre për përdorim ndërsa këta elementë përbërës janë aktiv në ambientin e testimit.
- 2) Prodhuesi, ose përfaqësuesi i tij i autorizuari vendosur në BE, do të administrojë aktivitetet e vlerësimit të konformitetit dhe në veçanti do të:
- Përcaktojë mjedisin e përshtatshëm testues,
 - Verifikojnë që plani i testimit të përshkruajë elementët përbërës në ambientin e testimit,
 - Verifikojnë që plani i testimit të sigurojë një mbulim të plotë të kriterëve të aplikueshme,
 - Të sigurojnë konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testit,
 - Planifikojnë organizimin dhe stafin e testit, si edhe instalimin dhe konfigurimin platformës së testit,
 - Kryejnë inspektimet dhe testet siç specifikohet në planin e testit,
 - Shkruajnë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.
- 3) Prodhuesi, ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i vendosur në BE, do të sigurojë që përbërësit e përfshirë në krijimin, prodhimin, ruajtjen, përdorimin, përpunimin, transferimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të integruar në ambientin e testit të përmbushin kriteret e ndër - veprueshmërisë, performancës, si edhe kriteret e cilësisë dhe sigurisë së kësaj Rregulloreje.
- 4) Pas plotësimit të kënaqshëm të verifikimit të konformitetit dhe përshtatshmërisë së përdorimit, Prodhuesi, ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i vendosur në BE, në përgjegjësinë e tij do të hartojë deklaratën EC të konformitetit dhe përshtatshmërisë së përdorimit, duke specifikuar kryesisht kriteret e kësaj Rregulloreje të përmbushur nga elementi përbërës dhe kushtet e tij përkatëse të përdorimit sipas pikës 3 të Shtojcës III të Urdhrit të Ministrit të Transporteve Nr. 8 date 03.06.2010 “Për Ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

SHTOJCA IX

KUSHTET SIPAS NENIT 12

- 1) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror duhet të ketë të gatshme metoda raportuese brenda organizatës që sigurojnë dhe tregojnë paanësi dhe pavarësi të gjykimit në lidhje me aktivitetet e verifikimit.
- 2) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror duhet të sigurohet që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit të kryejë kontrollet me integritetin më të madh profesional të mundshëm dhe kompetencën teknike më të madhe të mundshme, dhe të jenë të lirë prej çdo presioni apo incentivi, në veçanti të llojit financiar, që mund të ndikojë në gjykimin e tyre apo rezultatet e kontrollit të tyre, në veçanti nga persona apo grupe personash të prekur nga rezultati i kontrolleve.
- 3) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror duhet të sigurohet që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit, të ketë akses tek pajisjet që i mundësojnë atyre të kryejnë në mënyrën e duhur kontrollet e kërkuara.
- 4) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror duhet të sigurohet që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit, të ketë trajnim teknik dhe profesional të fortë, njohuri të kënaqshme mbi kriteret e verifikimeve që ata duhet të kryejnë, një eksperiencë të përshtatshme të këtyre veprimeve, dhe aftësinë e kërkuar për të hartuar deklarata, dokumente dhe raporte për të treguar që verifikimet janë kryer.
- 5) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror duhet të sigurohet që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit, të jetë i aftë të kryejë kontrollet e tij me paanshmëri. Shpërblimi i tyre nuk do të varet nga numri i kontrolleve të kryera, apo nga rezultatet e këtyre kontrolleve.

SHTOJCA X

PJESA A

Kerkesat për verifikimin e sistemeve sipas nenit 12(1)

- 1) Verifikimi i sistemeve të identifikuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të tregojë përshtatjen e këtyre sistemeve me kriteret e ndër veprueshmërisë, performancës dhe sigurisë së kësaj Rregulloreje në një mjedis vlerësimi që të pasqyrojë kontekstin operativ të këtyre sistemeve.

- 2) Verifikimi i sistemeve të identifikuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të kryhet në përputhje me praktikat testuese të përshtatshme dhe të njohura.
- 3) Mjetet e testeve të përdorura për identifikimin e sistemeve të përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të kenë funksione të përshtatshme.
- 4) Verifikimi i sistemeve të identifikuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 22(1) do të hartojë elementet e një dosjeje teknike kërkuar nga pika 3 e Shtojcës IV të Urdherit të Ministrit të Transporteve Nr. 8 date 03.06.2010 “Për Ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” duke përfshirë elementët vijues:
 - Përshkrimin e zbatimit,
 - Raportin e inspektimeve dhe testeve të arritura përpara vënies së sistemit në punë.
- 5) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të administrojë veprimet e verifikimit dhe në veçanti do të:
 - Përcaktojë ambientin e përshtatshëm simulues operativ dhe teknik që pasqyron ambientin operativ,
 - Verifikojë që plani i testit të përshkruajë integrimin e sistemeve të përcaktuar në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) në një mjedis vlerësimi operativ dhe teknik,
 - Verifikojë që plani i testit të sigurojë një mbulim të plotë të kriterëve të zbatueshme të ndërveprueshmërisë, performancës dhe sigurisë të kësaj Rregulloreje,
 - Sigurojë konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planin e testimit,
 - Planifikojë organizimin edhe stafin e testit si edhe instalimin e konfigurimin e platformës së testit,
 - Kryejë specifikimet dhe testet siç specifikohet në planin e testit,
 - Hartojë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.
- 6) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të sigurojë që sistemet e përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) nën përgjegjësinë e tij të përmbushin kriteret e ndërveprueshmërisë, performancës, si edhe kriteret e sigurisë së kësaj Rregulloreje.
- 7) Pas plotësimit të kënaqshëm të verifikimit të përshtatjes, ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të hartojnë deklaratën KE të verifikimit të sistemit dhe do t’ia paraqesë atë autoritetit mbikëqyrës kombëtar së bashku me dosjen teknike siç kërkohet në Nenin 6 të Urdherit të Ministrit të Transporteve Nr. 8 date 03.06.2010 “Për Ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

PJESA B

Kerkesat për verifikimin e sistemeve sipas nenit 12(2)

- 1) Verifikimi i sistemeve të përcaktuar në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të tregojë përshtatjen e këtyre sistemeve me kriteret e ndërveprueshmërisë, performancës, si dhe me kriteret e sigurisë së kësaj Rregulloreje në një mjedis vlerësimi që të pasqyrojë kontekstin operativ të këtyre sistemeve.
- 2) Verifikimi i sistemeve të përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të kryhet në përputhje me praktikat testuese të përshtatshme dhe të njohura.
- 3) Mjetet testuese të përdorura për verifikimin e sistemeve të përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të kenë funksione të përshtatshme.
- 4) Verifikimi i sistemeve të përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) do të hartojë elemente të dosjes teknike të kërkuara nga pika 3 e Shtojcës IV të Urdherit të Ministrit të Transporteve Nr. 8 date 03.06.2010 “Për Ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” duke përfshirë elementet vijuese:
 - Përshkrimin e zbatimit,
 - Raportin e inspektimeve dhe testeve të arritura përpara vendosjes së sistemeve në punë.
- 5) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të përcaktojë mjedisin vlerësues të përshtatshëm operativ dhe teknik që të pasqyrojë mjedisin operativ ndërsa aktivitetet e verifikimit do të kryhen nga një organ i njoftuar.
- 6) Organi i njoftuar do të administrojë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti do të:
 - Verifikojë që plani i testit të përshkruajë integrimin e sistemeve të përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) në një mjedis vlerësimi operativ dhe teknik,
 - Verifikojë që plani i testit të sigurojë një mbulim të plotë të kriterëve të zbatueshme të ndër-veprueshmërisë, performancës dhe sigurisë të kësaj Rregulloreje,
 - Sigurojë konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planin e testimit,
 - Planifikojë organizimin edhe stafin e testit si edhe instalimin e konfigurimin e platformës së testit,
 - Kryejë specifikimet dhe testet siç specifikohet në planin e testit,
 - Hartojë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.
- 7) Organi i njoftuar do të sigurohet që sistemet e përcaktuara në nën-paragrafin e parë të Nenit 2(1) të përdorura në një ambient vlerësimi operativ plotësojnë kriteret e ndër-veprueshmërisë, performancës dhe sigurisë të kësaj Rregulloreje.

- 8) Pas përmbushjes së kënaqshme të detyrave të verifikimit, organi i lajmëruar do të hartojë një certifikatë konformiteti në lidhje me detyrat e kryera.
- 9) Më pas ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të hartojë deklaratën KE të verifikimit të sistemeve dhe do t'ia paraqesë atë autoritetit të mbikëqyrjes kombëtare së bashku me dosjen teknike siç kërkohet në Nenin 6 të Urdherit të Ministrit të Transporteve Nr. 8 date 03.06.2010 “Për Ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

SHTOJCA XI

DIFERENCAT NGA ICAO SIPAS NENIT 14

Kapitulli 3, Seksioni 3.2.10 (Kontrollit Ciklik Rastesor) i Udhëzimit të Ministrit të Transporteve Nr. 81, date 31.07.2012 “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik”.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare me çmimin 16 000 lekë ose pranë Qendrës së Botimeve Zyrtare me çmimin 14 000 lekë (ky çmim nuk përfshin shpërndarjen në adresë).

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja “Kristalina”
Tiranë, 2014

Adresa
Bulevardi “Gjergj Fishta”,
pas ish-Ekspozitës “Shqipëria Sot”,
Tel: 042427005, 04 2427006

Çmimi 376 lekë