



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2019 – Numri: 126

Tiranë – E premte, 13 shtator 2019

PËRMBAJTJA

	Faqe
Ligj nr. 50/2019 datë 18.7.2019	Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 125/2013, “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar..... 9169
Vendim i Kuvendit nr. 91/2019, datë 12.9.2019	Për rrëzimin e dekretit nr. 11 251, datë 5.8.2019, të Presidentit të Republikës, “Për kthimin e ligjit nr. 50/2019 ‘Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 125/2013 ‘Për koncesionet dhe partneritetin publik privat’, të ndryshuar”..... 9173
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 326, datë 29.8.2019	Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit..... 9173
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 327, datë 29.8.2019	Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror..... 9251



LIGJ
Nr. 50/2019

PËR DISA NDRYSHIME DHE SHITESA
NË LIGJIN NR. 125/2013,
“PËR KONCESIONET DHE
PARTNERITETIN PUBLIK PRIVAT”,
TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të neneve 78 e 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Në ligjin nr. 125/2013, “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar, bëhen këto ndryshime dhe shtesa:

Neni 1

Kudo në ligj, emërtimi: “Njësia e Trajtimit të Koncesioneve dhe Partneriteteve Publike Private”, zëvendësohet me emërtimin: “Agjencia e Trajtimit të Koncesioneve (ATRAKO)”.

Neni 2

Në nenin 5, pika 1, shkronja “j”, shfuqizohet.

Neni 3

Neni 10, ndryshohet si më poshtë:

“Neni 10

Ministria përgjegjëse për financat

1. Autoriteti i ministrisë përgjegjëse për financat, lidhur me koncesionet/PPP, ushtrohet sipas përcaktimeve në nenet e veçanta të këtij ligji.

2. Ministria përgjegjëse për financat vlerëson dhe miraton paraprakisht të gjitha projektet e koncesionit/(PPP), si dhe çdo ndryshim apo transferim të tyre, nga pikëpamja e implikimeve fiskale, individuale apo në grup për shpenzimet buxhetore, deficitin buxhetor, qëndrueshmërinë e borxhit publik dhe detyrimet kontingjente

eventuale. Nëse autoriteti kontraktues nuk e ka shpallur operatorin fitues brenda 2-viteve nga marrja e miratimit nga ministria përgjegjëse për financat, do të dërgojë studimin e fizibilitetit të rishikuar edhe një herë për miratim.

3. Autoritetet kontraktuese janë të detyruara që përpara nënshkrimit të kontratës së koncesionit/PPP me ofertuesin ekonomik të shpallur fitues ta paraqesin atë për vlerësim, në përputhje me kriteret e përcaktuara në pikën 2, të këtij neni, në ministrinë përgjegjëse për financat.

4. Autoritetet kontraktuese i paraqesin, sa herë që kërkohet, por jo më pak se tri herë në vit, ministrit përgjegjës për financat raporte të përmbledhura të monitorimit të zbatimit të kontratave të koncesionit/PPP me argumentet dhe shpjegimet përkatëse. Forma, përmbajtja dhe afatet e raporteve të monitorimit përcaktohen me udhëzim të veçantë të ministrit përgjegjës për financat.

5. Bazuar në raportet e monitorimit, të specifikuar në pikën 4, të këtij neni, ministria përgjegjëse për financat mund t’u rekomandojë autoriteteve kontraktuese marrjen e masave për përmirësimin e performancës në ofrimin e shërbimeve dhe punëve publike, objekt i këtyre kontratave, si dhe për minimizimin apo eliminimin e risqeve të drejtpërdrejta e të tërthorta që ndikojnë në buxhetin e shtetit.

6. Autoritetet kontraktuese, brenda gjashtëmujorit të parë të çdo viti, dërgojnë në ministrinë përgjegjëse për financat pasqyrat financiare vjetore të audituara dhe të konfirmuara nga autoritetet tatimore të vitit paraardhës të shoqërive koncesionare.

7. Ministri përgjegjës për financat përgatit një raport vjetor të përmbledhur mbi ecurinë e kontratave aktive të koncesionit/PPP, si aneks i raportit vjetor të zbatimit të buxhetit, në përputhje me legjislacionin në fuqi për menaxhimin e sistemit buxhetor.

8. Këshilli i Ministrave miraton rregullat për vlerësimin dhe miratimin e projekteve, sipas pikës 2 të këtij neni.”.

Neni 4

Në nenin 11, shkronja “b”, ndryshohet si më poshtë:



“b) përjashton një operator ekonomik, sipas dispozitave të ligjit të prokurimit publik, nga përfitimi i kontratave publike.”.

Neni 5

Në nenin 12 bëhen shtesat dhe ndryshimi i mëposhtëm:

1. Në pikën 3, pas shkronjës “c”, shtohen shkronjat “ç”, “d”, “dh” dhe “e”, me këtë përmbajtje:

“ç) i propozon për miratim Komitetit të Përzgjedhjes së Projekteve të Koncesionit/PPP kërkesat e autoriteteve kontraktuese për mbështetje me ekspertizë të specializuar në hartimin e studimeve të fizibilitetit të projekteve të koncesionit/PPP;

d) i propozon për miratim Komitetit të Përzgjedhjes së Projekteve të Koncesionit/PPP kërkesat e ministrisë përgjegjëse për financat për mbështetje me ekspertizë të specializuar për kryerjen e opionencës së studimeve të fizibilitetit të projekteve të koncesionit/PPP;

dh) i propozon për miratim Komitetit të Përzgjedhjes së Projekteve të Koncesionit/PPP kërkesat e autoriteteve kontraktuese për mbështetje me ekspertizë të specializuar për kryerjen e opionencës së propozimeve të pakërkua;

e) kryen procedurat e përzgjedhjes së konsulentëve të jashtëm, në përputhje me procedurat e prokurimit publik.”.

2. Pas pikës 3, shtohet pika 3/1, me këtë përmbajtje:

“3/1. Agjencia e Trajtimit të Koncesioneve siguron të ardhura nga shërbimet që ofron, si dhe nga donatorë vendas apo të huaj.”.

3. Pika 4 ndryshohet si më poshtë:

“4. Mënyra e organizimit dhe funksionimit, si dhe procedurat e niveli i tarifave të shërbimeve që do të ofrohen nga Agjencia e Trajtimit të Koncesioneve përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.”.

Neni 6

Pas nenit 12, shtohet neni 12/1, me këtë përmbajtje:

“Neni 12/1

Komiteti i Përzgjedhjes së Projekteve të Koncesionit/PPP

1. Për përzgjedhjen e projekteve të koncesionit/PPP, të cilat do të mbështeten me ekspertizë të specializuar në hartimin e studimit të fizibilitetit dhe/ose në kryerjen e opionencës së tyre, krijohet Komiteti i Përzgjedhjes së Projekteve të Koncesionit/PPP, organ administrativ kolegial, i cili kryesohet nga ministri përgjegjës për ekonominë dhe në përbërje të tij ka këta anëtarë:

a) ministrin përgjegjës për financat;
b) ministrin përgjegjës për infrastrukturën;
c) ministrin përgjegjës për energjinë dhe industrinë;

ç) ministrin përgjegjës për zhvillimin urban;
d) ministrin përgjegjës për mjedisin.

2. Komiteti fton, rast pas rasti, pa të drejtë vote, përfaqësues nga bota akademike, si dhe titullarët e autoritetit kontraktues, të cilët kanë fushë të veprimtarisë objektin e projektit të koncesionit/PPP, për të argumentuar kërkesën e tyre.

3. Komiteti shqyrton dhe miraton kërkesat e autoriteteve kontraktuese për mbështetjen me ekspertizë të specializuar për hartimin e studimit të fizibilitetit të projekteve të mundshme të koncesionit/PPP.

4. Këshilli i Ministrave miraton me vendim rregulloren për mënyrën e funksionimit të tij dhe kriteret për vlerësimin e kërkesave të autoriteteve kontraktuese për mbështetje me ekspertizë të specializuar në hartimin e studimit të fizibilitetit të projekteve të mundshme të koncesionit/PPP.

5. Rolin e Sekretariatit të Komitetit e kryen Agjencia e Trajtimit të Koncesioneve, e cila mundëson të gjithë mbështetjen e nevojshme për mbarëvajtjen e mbledhjeve.”.

Neni 7

Në nenin 16, bëhen shtesa dhe ndryshimi i mëposhtëm:

1. Pas pikës 2, shtohet pika 2/1, me këtë përmbajtje:

“2/1. Në rast se autoriteti kontraktues kërkon mbështetjen me ekspertizë të specializuar për hartimin e studimit të fizibilitetit dhe/ose opionencën e projekteve të koncesionit/PPP, i drejtohet me kërkesë të argumentuar Agjencisë së



Trajtimin e Koncesioneve. Kërkesa duhet të përmbajë argumente mbi përshtatshmërinë, nevojën dhe elemente të leverdishmërisë së dhënies së këtij projekti me koncesion/PPP, si dhe referencat për ekspertizën e duhur. Në çdo rast, për projektet me vlerë mbi 100 000 000 euro, autoritetet kontraktuese i drejtohen Komitetit për Përzgjedhjen e Projekteve të Koncesionit/PPP për mbështetje me ekspertizë.”

2. Pika 3, ndryshohet si më poshtë:

“3. Këshilli i Ministrave miraton rregulla më të hollësishme në zbatim të këtij neni”.

Neni 8

Në nenin 17, bëhen ndryshimet e mëposhtme:

1. Në pikën 2, shkronja “d”, ndryshohet si më poshtë:

“d) operatorët ekonomikë nëpërmjet propozimeve të pakërkuara vetëm për realizimin e punimeve dhe/ose ofrimin e shërbimeve në porte, aeroporte, për prodhimin dhe shpërndarjen e energjisë elektrike, energjisë për ngrohje dhe shpërndarjen e gazit natyror.”.

2. Pika 4, shfuqizohet.

Neni 9

Në nenin 19, pas pikës 5, shtohen pikat 6 e 7, me këtë përmbajtje:

“6. Përpara shpalljes së procedurës së dhënies me koncesion/PPP, autoritetet kontraktuese dërgojnë studimin e fizibilitetit, si dhe çdo ndryshim të mëtejshëm të tij, në ministrinë përgjegjëse për financat. Ministria përgjegjëse për financat e vlerëson dhe miraton studimin në përputhje me kriteret e përcaktuara në pikën 2, të nenit 10, të ligjit.

7. Për qëllime të zbatimit të pikës 6, të këtij neni, autoriteti kontraktues duhet të dorëzojë studimin e fizibilitetit të objektit dhe draftkontratën pranë ministrisë përgjegjëse për financat.”.

Neni 10

Neni 25, ndryshohet, si më poshtë:

“Neni 25

Propozimet e pakërkuara

1. Autoriteti kontraktues autorizohet të shqyrtojë dhe të pranojë propozimet e pakërkuara vetëm për realizimin e punimeve dhe/ose ofrimin e shërbimeve në porte, aeroporte, për prodhimin dhe shpërndarjen e energjisë elektrike, energjisë për ngrohje dhe shpërndarjen e gazit natyror, në përputhje me procedurat e përcaktuara në këtë nen, me kusht që këto propozime të mos kenë të bëjnë me një projekt, për të cilin procedurat e përzgjedhjes kanë nisur apo janë shpallur.

2. Nëse propozimi i pakërkuar konsiderohet i pranueshëm, pas vlerësimit paraprak, autoriteti kontraktues mund të ndërmarrë veprimet për dhënien e koncesionit/PPP. Nuk do të pranohen propozimet e pakërkuara, të shoqëruara me studim në formë minimale.

3. Kur procedura e dhënies së koncesionit/PPP e nisur mbi një propozim të pakërkuar finalizohet me nënshkrimin e kontratës, autoriteti kontraktues kompenson shpenzimet e bëra nga propozuesi për përgatitjen e studimit të fizibilitetit, vetëm nëse propozuesi i pakërkuar nuk është ofertuesi fitues.

4. Shuma e kompensimit për propozimin e pakërkuar nuk mund të jetë më e lartë se 1 % e vlerës së investimit. Vlera e përcaktuar e kompensimit do të publikohet në dokumentet e procedurës konkurruese dhe do të paguhet nga ofertuesi i shpallur fitues përpara nënshkrimit të kontratës.

5. Këshilli i Ministrave përcakton rregullat për vlerësimin e pranueshmërisë, përmbajtjen dhe trajtimin e propozimeve të pakërkuara dhe mënyrën e llogaritjes së shumës së kompensimit.”.

Neni 11

Në nenin 26, bëhen ndryshimet e mëposhtme:

1. Pika 3, ndryshohet, si më poshtë:

“3. Autoriteti kontraktues fton ofertuesin më të suksesshëm për lidhjen e kontratës, pas botimit të njoftimit të fituesit, në Buletinin e Njoftimeve Publike.”.

2. Pika 4, shfuqizohet.

3. Pas pikës 4, shtohet pika 4/1, me këtë përmbajtje:

“4/1. Pas negocimit të kontratës me operatorin e shpallur fitues dhe përpara nënshkrimit të saj,



autoriteti kontraktues e dërgon projektkontratën për vlerësim përfundimtar, në përputhje me kriteret e përcaktuara në pikën 2, të nenit 10, të ligjit, në ministrinë përgjegjëse për financat.”.

4. Pas pikës 8, shtohet pika 9, me këtë përmbajtje:

“9. Kontratat e koncesionit/PPP me mbështetje financiare dhe që marrin përsipër risqe fiskale, pas nënshkrimit nga palët dhe vetëm pas marrjes së vlerësimit përfundimtar nga ministria përgjegjëse për financat, në përputhje me pikën 4/1 të këtij neni, dërgohen për miratim në Këshillin e Ministrave. Llojet dhe natyra e risqeve fiskale të mundshme përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.”.

Neni 12

Në nenin 28, pika 1, ndryshohet, si më poshtë:

“1. Para nënshkrimit ose hyrjes në fuqi të kontratës, autoriteti kontraktues merr nga ofertuesi më i suksesshëm garancitë e kërkuara për realizimin e kontratës dhe instrumentet e sigurisë si kompensim për dëmin që mund të shkaktohet si pasojë e dështimit të koncesionarëve/partnerëve privatë për të përmbushur detyrimet e parashikuara në kontratë (premtim për pagesë, garanci bankare, garanci të korporatës, kambiale etj.). Sigurimi i kontratës do të jetë deri në 5 % të vlerës së kontratës dhe përcaktohet në dokumentet e tenderit. Kjo masë mund të reduktohet në mënyrë përpjesëtimore gjatë ekzekutimit të kontratës, por, në asnjë rast, gjatë kohëzgjatjes së saj, nuk mund të jetë më e vogël se 25 % e vlerës fillestare të sigurimit.”.

Neni 13

Në nenin 29, bëhen ndryshimet e mëposhtme:

1. Në pikën 1, pas fjalëve: “në fushën e shëndetësisë”, shtohen fjalët: “dhe në fushën e sportit”.

2. Pas pikës 5, shtohet pika 6, me këtë përmbajtje:

“6. Kur tarifa koncesionare nuk paguhet në përputhje me përcaktimet e këtij neni, autoriteti kontraktues njofton ministrin përgjegjës për financat, urdhri i të cilit për arkëtimin e tarifës përbën titull ekzekutiv për bankat e nivelit të dytë ku ndodhet llogaria bankare e shoqërisë

koncesionare që vihet në ekzekutim nga përmbaruesi gjyqësor.”.

Neni 14

Në nenin 31, pikat 6 dhe 7, ndryshohen si më poshtë:

“6. Për të gjitha ndryshimet e planifikuara të kontratës, autoriteti kontraktues kërkon një miratim paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, e cila i vlerëson në përputhje me kriteret e përcaktuara në pikën 2, të nenit 10, të ligjit.

7. Çdo ndryshim i kontratës së koncesionit/PPP me mbështetje financiare dhe që merr përsipër risqe fiskale, vetëm pas marrjes së miratimit paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, në përputhje me pikën 6, të këtij neni, dërgohet për miratim në Këshillin e Ministrave nga autoritetet kontraktuese.”.

Neni 15

Në nenin 32, pikat 4 e 5, ndryshohen si më poshtë:

“4. Për të gjitha transferimet e planifikuara të kontratës, autoriteti kontraktues kërkon një miratim paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, e cila i vlerëson në përputhje me kriteret e përcaktuara në pikën 2, të nenit 10, të ligjit.

5. Çdo transferim i kontratës së koncesionit/PPP me mbështetje financiare dhe që merr përsipër risqe fiskale, vetëm pas marrjes së miratimit paraprak nga ministria përgjegjëse për financat, në përputhje me pikën 4, të këtij neni, dërgohet për miratim në Këshillin e Ministrave nga autoritetet kontraktuese.”.

Neni 16

Neni 42, shfuqizohet.

Neni 17

Dispozita të fundit

1. Autoriteti kontraktues vazhdon procedurat për shqyrtimin dhe dhënien me koncesion vetëm për propozimet e pakërkuara, të paraqitura para datës 1 tetor 2019, për të cilat është krijuar nga autoriteti kontraktues komisioni i koncesionit/PPP.



2. Këshilli i Ministrave, brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, nxjerr aktet nënligjore, të përcaktuara në nenet 3, 5, 6, 7 dhe 10, të këtij ligji.

Neni 18
Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare, me përjashtim të nenit 2, nenit 8, pika 1, dhe nenit 10 të këtij ligji, të cilët hyjnë në fuqi më 1 tetor 2019.

KRYETAR
Gramoz Ruçi

Miratuar në datën 18.7.2019

VENDIM
Nr. 91/2019

**PËR RRËZIMIN E DEKRETIT NR. 11 251,
DATË 5.8.2019, TË PRESIDENTIT TË
REPUBLIKËS, “PËR KTHIMIN E LIGJIT
NR. 50/2019 ‘PËR DISA NDRYSHIME
DHE SHTESA NË LIGJIN NR. 125/2013
‘PËR KONCESIONET DHE
PARTNERITETIN PUBLIK PRIVAT’,
TË NDRYSHUAR”**

Në mbështetje të nenit 85, pika 2, të Kushtetutës dhe të nenit 86 të Rregullores së Kuvendit,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

I. Rrëzimin e dekretit nr. 11 251, datë 5.8.2019, të Presidentit të Republikës, “Për kthimin e ligjit nr. 50/2019 ‘Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 125/2013 ‘Për koncesionet dhe partneritetin publik privat’, të ndryshuar”.

II. Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

KRYETAR
Gramoz Ruçi

Miratuar në datën 12.9.2019.

URDHËR¹

Nr. 326, datë 29.8.2019

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
PËR PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE
ZBATUESE TË VLEFSHMËRISË
AJRORE DHE TË CERTIFIKIMIT
MJEDISOR TË MJETEVE FLUTURUESE
DHE TË PRODUKTEVE QË KANË
LIDHJE ME TO, PJESËVE DHE
PAJISJEVE, SI DHE PËR CERTIFIKIMIN
E ORGANIZATAVE TË PROJEKTIMIT
DHE PRODHIMIT**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të neneve 25, 28, 29 dhe 30 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 Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”, sipas tekstit që i

¹ Ky urdhër përafuron rregulloren e Komisionit (BE) nr. **748/2012** e datës 3 gusht 2012, për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit, botuar në Fletoren Zyrtare të BE, L 224, 21.8.2012, f.1, e **ndryshuar** me rregulloret e Komisionit (BE) nr. **7/2013** e 8 janar 2013, nr. **69/2014** e 27 janar 2014, nr. **2015/1039** e 30 qershor 2015 dhe nr. **2016/5** e 5 janar 2016, botuar në Fletoren Zyrtare të BE, L4, 9.1.2013, f.36; Fletoren Zyrtare të BE, L23, 28.1.2014, f.12, Fletoren Zyrtare të BE, L167, 1.7.2015, f.1 dhe Fletoren Zyrtare të BE, L3, 6.1.2016, f.3.



bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i ministrit nr. 149, datë 7.4.2014 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”, shfuqizohet.

3. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

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

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE
ZBATUESE TË VLEFSHMËRISË AJRORE
DHE TË CERTIFIKIMIT MJEDISOR TË
MJETEVE FLUTURUESE DHE TË
PRODUKTEVE QË KANË LIDHJE ME TO,
PJESËVE DHE PAJISJEVE, SI DHE PËR
CERTIFIKIMIN E ORGANIZATAVE TË
PROJEKTIMIT DHE PRODHIMIT

Neni 1
Qëllimi dhe përkufizimet

1. Qëllimi i kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave, në përputhje me nenin 5 (5) dhe 6 (3) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, në lidhje me:

a) lëshimin e certifikatave të tipit, certifikatave të kufizuara të tipit, certifikatave plotësuese të tipit dhe ndryshimet në ato certifikata;

b) lëshimin e certifikatave të vlefshmërisë ajrore, certifikatave të kufizuara të vlefshmërisë ajrore, lejeve për të fluturuar dhe certifikatave të autorizuar të lejimit në shërbim;

c) lëshimin e miratimeve të projektit të riparimit;

d) demonstrimin e pajtueshmërisë me kërkesat e mbrojtjes së mjedisit;

e) lëshimin e certifikatave të zhurmës;

f) identifikimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

g) certifikimin e disa pjesëve dhe pajisjeve;

h) certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit;

i) lëshimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore.

2. Për qëllimet e kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

a) “AAC” nënkupton “Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar.

b) “JAA” nënkupton “Autoritetet e Bashkuara të Aviacionit Civil”.

c) “JAR” nënkupton “Kërkesat e Përbashkëta të Aviacionit”.

d) ‘Pjesa 21’ nënkupton kërkesat dhe procedurat për certifikimin e avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve që kanë lidhje me to, si dhe të organizatave të projektimit dhe prodhimit të përcaktuara në aneksin I të kësaj rregulloreje.

e) “Pjesa M” nënkupton kërkesat e zbatueshme të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të miratuara sipas udhëzimit të ministrit. nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

f) “Vendi kryesor i biznesit” nënkupton zyrën qendrore ose zyrën e regjistruar të ndërmarrjes në të cilën ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i aktiviteteve të përmendura në këtë rregullore.

g) “Artikull” nënkupton çdo pjesë dhe pajisje të përdorur në avionët civilë.

h) “Agjencia” nënkupton Agjencinë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit (EASA) të krijuar me Rregulloren e Komisionit Evropian nr. 216, datë 20.2.2008.

i) “ETSO” nënkupton Urdhrin e Standardit Teknik Evropian. Urdhri i Standardit Teknik Evropian është një specifikim i detajuar i vlefshmërisë ajrore, i lëshuar nga Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit (Agjencia) për të siguruar pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje, si një standard minimal i performancës për nenet e specifikuara.

j) “MEP” nënkupton miratimin evropian të pjesës. Miratimi evropian i pjesës së një artikulli nënkupton që artikulli është prodhuar në përputhje me të dhënat e miratuara të projektimit që nuk i përkasin mbajtësit të certifikatës së tipit të produktit përkatës, me përjashtim të artikujve të ETSO-s.

k) “Avionët ELA1” nënkupton avionët e lehtë të pilotuar evropianë si më poshtë:

i) një aeroplan me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 1 200 kg ose më pak që nuk është



klasifikuar si mjet ajror kompleks me fuqi motorike;

ii) një planer (glajder) apo një planer me motor me masë 1 200 kg ose më pak;

iii) një balonë me gaz e projektuar me kapacitet maksimal mbajtës të volumit të gazit ngritës ose ajrit të ngrohtë jo më shumë se 3 400 m³ për balonat me ajër të nxehtë, 1 050 m³ për balonat me gaz, 300 m³ për balonat e lidhura me gaz;

iv) një aerostat i projektuar për jo më shumë se 4 persona dhe me një kapacitet maksimal të volumit të gazit ngritës ose ajrit të nxehtë prej jo më shumë se 3 400 m³ për aerostatet me ajër të nxehtë dhe 1 000 m³ për aerostatet me gaz;

1. “Avionët ELA 2” nënkupton avionët e lehtë të pilotuar evropianë si më poshtë:

i) një aeroplan me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 2 000 kg ose më pak që nuk është klasifikuar si avion kompleks me motor;

ii) një planer (glajder) ose planer me motor me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 2 000 kg ose më pak;

iii) një balonë;

iv) një aerostat me ajër të nxehtë;

v) një Aerostat me gaz në përputhje me të gjitha nga karakteristikat e mëposhtme:

- 3% peshë maksimale statike ,

- forcë shtytëse jo vektoriale (përveç forcës shtytëse të kundërt),

- projektim konvencional dhe të thjeshtë të strukturës, sistemit të kontrollit dhe sistemit të ballonetit,

- kontrolle pa fuqi motorike ndihmëse;

vi) një Rotorcraft (helikopter ose xhirokraft) shumë i lehtë.

Neni 2

Certifikimi i produkteve, pjesëve dhe pajisjeve

1. Produkteve, pjesëve dhe pajisjeve u lëshohet certifikate siç specifikohet në aneksin I (pjesa 21).

2. Pa cenuar paragrafin 1, avionët, duke përfshirë çdo produkt, pjesë apo pajisje, të instaluar në to, të cilët nuk janë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë përjashtohen nga dispozitat e nënpjesëve H dhe I të pjesës 21. Ata, gjithashtu, përjashtohen nga dispozitat e nënpjesës P të aneksit I (Pjesa 21), përveç kur shenjat identifikuese të avionëve janë të përshkruara në urdhrin e ministrit

nr. 113, datë 12/10/2012 “Për regjistrimin e avionëve civil shqiptar”.

Neni 3

Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së certifikatave të tipit dhe certifikatave përkatëse të vlefshmërisë ajrore

1. Për sa u përket produkteve të cilët kanë pasur një certifikatë tipi apo një dokument që lejon lëshimin e një certifikatë të vlefshmërisë ajrore, të lëshuar para 28 shtatorit 2003, zbatohen dispozitat e mëposhtme:

a) produkti konsiderohet të ketë një certifikatë tip të lëshuar në përputhje me këtë rregullore kur:

i) baza e tij e certifikimit të tipit ka qenë:

- baza e certifikimit të tipit sipas JAA, për produktet që janë certifikuar sipas procedurave të JAA, siç përcaktohet në fletën e tyre të dhënave sipas JAA, ose

- për produktet e tjera, baza e certifikimit të tipit siç përcaktohet në fletën e të dhënave të certifikatës së tipit të Shtetit të projektimit, nëse ai Shtet projektimi ka qenë:

- Republika e Shqipërisë, një Shtet Anëtar i BE-së ose i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, përveç nëse përkatësisht AAC ose Agjencia përcakton, duke marrë parasysh në veçanti specifikimet e certifikimit të përdorura dhe përvojën e shërbimit, që një bazë e tillë e certifikimit të tipit nuk siguron një nivel sigurie të barabartë me atë të kërkuar nga urdhri i ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe nga kjo Rregullore, ose

- një Shtet me të cilin Shqipëria ka lidhur një marrëveshje dypalëshe të vlefshmërisë ajrore ose një marrëveshje të ngjashme sipas të cilit produktet e tilla janë certifikuar në bazë të specifikimeve të certifikimit të atij Shteti të Projektimit, përveçse nëse AAC përcakton se këto specifikime certifikimi ose përvoja e shërbimit ose sistemi i sigurisë i atij Shteti të projektimit nuk siguron një nivel sigurie të barabartë me atë të kërkuar në urdhrin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe në këtë rregullore.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (AAC) bën një vlerësim të parë të implikimit të dispozitave të paragrafit të dytë, në mënyrë që të japë një opinion



për ministrin, duke përfshirë ndryshimet e mundshme të kësaj rregulloreje;

ii) kërkesat për mbrojtjen e mjedisit janë ato të përcaktuara në aneksin 16 të Konventës së Çikagos, siç aplikohen te produkti;

iii) direktivat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore kanë qenë ato të shtetit të projektimit.

b) projektimi i një avioni të vetëm, që është regjistruar në regjistër para 28 shtatorit 2003, miratohet sipas kësaj rregulloreje kur:

i) projekti bazë i tipit të tij të ketë qenë pjesë e certifikatës së tipit referuar pikës (a);

ii) të gjitha ndryshimet e këtij projekti bazë tip, të cilat nuk kanë qenë nën përgjegjësinë e mbajtësit të certifikatës tip, kanë qenë miratuar.

iii) direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara ose adoptuara nga shteti i regjistrit para 28 shtatorit 2003 kanë qenë në përputhje, duke përfshirë çdo ndryshim, me direktivat e vlefshmërisë ajrore të shtetit të projektimit të pranuar nga shteti i regjistrit.

2. Referuar produkteve për të cilat procesi i certifikimit tip është kryer më 28 shtator 2003, aplikohen sa më poshtë:

a) nëse një produkt është nën certifikim nga disa shtete, si referencë përdoret projekti më i avancuar;

b) pikat 21.A.15(a), (b) dhe (c) të aneksit I (pjesa 21) nuk aplikohen;

c) me përjashtim të pikës 21.A.17A të aneksit I (pjesa 21), baza e certifikimit të tipit është ajo e përcaktuar nga JAA ose, aty ku është e zbatueshme, nga Shteti Anëtar i BE-së ose ZPEA-ja, ose Republika e Shqipërisë në datën e aplikimit për miratim;

d) gjetjet e përputhshmërisë të bëra sipas procedurave të JAA ose të Shtetit Anëtar konsiderohen se janë bërë nga AAC ose Agjencia sipas rastit me qëllim të përputhjes me pikat 21.A.20 (a) dhe (d) të aneksit I (pjesa 21).

3. Referuar produkteve që kanë një certifikatë tip kombëtare ose ekuivalente dhe për të cilat procesi i miratimit të një ndryshimi të kryer nga një shtet i BE-së nuk ka mbaruar në kohën kur certifikata e tipit duhet të ishte në përputhje me këtë rregullore, zbatohet sa më poshtë:

a) nëse është duke u kryer një proces miratimi nga disa shtete, si referencë përdoret projekti më i avancuar;

b) pika 21.A.93 e aneksit I (pjesa 21) nuk aplikohet;

c) bazat e aplikueshme të certifikimit tip përcaktohen nga JAA ose kur është e aplikueshme, nga AAC në datën e aplikimit për miratimin e ndryshimit;

d) gjetjet e përputhshmërisë të kryera nga procedurat e JAA ose AAC-së konsiderohen si të kryera nga Agjencia me qëllim përmbushjen e pikave 21.A.103(a)(2) dhe (b) të aneksit I (pjesa 21), nëse Shqipëria është asociuar në EASA.

4. Për sa u përket produkteve që kanë një certifikatë tip kombëtare ose ekuivalente dhe për të cilat procesi i miratimit të riparimeve madhore projektuese nuk ka mbaruar në kohën kur certifikata tip duhet të përcaktohej në përputhje me këtë rregullore, gjetjet e përputhshmërisë sipas procedurave konsiderohen si të kryera nga AAC për të përmbushur pikat 21.A.433(a) të aneksit I (pjesa 21), ose EASA, nëse Shqipëria është asociuar në EASA.

5. Certifikata e vlefshmërisë ajrore e lëshuar nga AAC e cila vërteton përshtatshmërinë me certifikatën tip të përcaktuar në përputhje me pikën 1, duhet të konsiderohet në përputhje me këtë rregullore.

Neni 4

Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së certifikatës tip plotësuese

1. Referuar certifikatës tip plotësuese të lëshuar nga Republika e Shqipërisë sipas procedurave të JAA ose procedurave të zbatueshme kombëtare, referuar ndryshimeve të produkteve të propozuara nga persona të tjerë nga mbajtësit e certifikatës tip të produktit, që kanë qenë të miratuara sipas procedurave të aplikueshme kombëtare, n.q.s. certifikata tip plotësuese ose ndryshimi ka qenë i vlefshëm deri në 2003, certifikata tip plotësuese ose ndryshimi konsiderohen si të lëshuara sipas kësaj rregulloreje.

2. Referuar certifikatave tip plotësuese, për të cilat procesi i certifikimit është ndërmarrë në vitin 2003 sipas procedurave të aplikueshme të JAA për certifikatën tip plotësuese dhe referuar ndryshimeve madhore të produkteve të propozuara nga persona të tjerë nga mbajtësit e certifikatës tip të produktit, për të cilën procesi i certifikimit është ndërmarrë në vitin 2003 sipas procedurave të aplikueshme kombëtare, veprohet si më poshtë:



a) n.q.s. procesi i certifikimit është ndërmarrë nga disa shtete, projekti më i avancuar përdoret si referencë;

b) pikat 21.A.113 (a) dhe (b) të aneksit I (pjesa 21) nuk zbatohen;

c) bazat e aplikueshme të certifikimit duhet të përcaktohen nga JAA ose kur është e aplikueshme nga AAC në datën e aplikimit për aprovimin e certifikatës tip plotësuese ose ndryshimeve madhore;

d) gjetjet e përputhshmërisë të kryera nga procedurat kombëtare konsiderohen si të kryera nga AAC me qëllim përmbushjen e pikave 21.A.115(a) të aneksit I (pjesa 21).

Neni 5

Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së certifikatave të pjesëve dhe pajisjeve

1. Miratimet e pjesëve dhe pajisjeve të lëshuara dhe të vlefshme në 28 shtator 2003 konsiderohen si të jenë lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

2. Referuar pjesëve dhe pajisjeve, për të cilat procesi i miratimit ose autorizimit ka qenë i ndërmarrë më datë 28 shtator 2003, veprohet si më poshtë:

a) Nëse procesi i autorizimit është kryer nga disa shtete të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, si referencë përdoret projekti më i avancuar;

b) Pika 21.A.603 e aneksit I (pjesa 21) nuk aplikohet;

c) Kërkesat e të dhënave të zbatueshme të përcaktuara në pikën 21.A.605 të aneksit I (pjesa 21) janë ato të përcaktuara nga AAC, në datën e aplikimit për miratimin ose autorizimin.

d) Gjetjet e përputhshmërisë të bëra nga AAC konsiderohen si të bëra për përmbushjen e pikës 21.A.606(b) të aneksit I (pjesa 21).

Neni 6

Leja e fluturimit

1. Kushtet e përcaktuara për lejet e fluturimit ose certifikatat e tjera të vlefshmërisë ajrore të lëshuara për avionë të cilët nuk mbajnë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore ose një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore sipas kësaj rregulloreje, konsiderohen si në përputhje me këtë rregullore, përveç kur AAC konstaton se këto

kushte nuk provojnë një ekuivalent të nivelit të sigurisë të kërkuar nga udhëzimi i ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, ose nga kjo rregullore.

Neni 7

Organizatat e projektimit

1. Një organizatë përgjegjëse për projektimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve, ose për ndryshime ose riparimin e tyre duhet të vërtetojë aftësinë e saj në përputhje me aneksin 1 (pjesën 21).

2. Me përjashtim të paragrafit 1 të mësipërm, një organizatë, vendi kryesor i biznesit ose selia e së cilës është në çdo vend përveç Shqipërisë, mund të vërtetojë aftësinë e saj duke mbajtur një certifikatë të lëshuar nga ai shtet për produktin, pjesën ose pajisjen për të cilën aplikon, me kusht që:

a) ai Shtet të jetë Shteti i projektimit; dhe

b) AAC, ose Agjencia nëse është e aplikueshme, të ketë përcaktuar që sistemi i atij shteti ka të njëjtin nivel pavarësie të kontrollit të pajtueshmërisë në përputhje me këtë rregullore, qoftë nëpërmjet një sistemi ekuivalent të miratimeve të organizatave ose nëpërmjet përfshirjes së drejtpërdrejtë të autoritetit kompetent të atij shteti.

3. Miratimet e organizatave të projektimit të lëshuara ose të njohura nga Republika e Shqipërisë në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA dhe të vlefshme para vitit 2003 duhet të konsiderohen se janë në përputhje me këtë rregullore.

Neni 7a

Të dhënat e përshtatshmërisë operacionale

1. Mbajtësi i një certifikatë tip të avionit të lëshuar para datës 17 shkurt 2014 që synon të dorëzojë një avion të ri të një operator i Shqipërisë ose BE-së sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe pas 17 shkurtit 2014, duhet të marrë miratimin në përputhje me pikën 21.A.21 (e) të aneksit I (pjesa 21) me përjashtim të programit minimal të trajnimit për kualifikimin e personelit të caktuar për certifikimin e mirëmbajtjes dhe me përjashtim të të dhënave të burimit të vlefshmërisë së avionit për të mbështetur kualifikimin objektiv të simulatorit (-ëve). Miratimi do të merret përpara se avioni të përdoret nga një operator i Shqipërisë ose BE-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes



Shumëpalëshe cilado që është më e fundit. Të dhënat e përshtatshmërisë operacionale mund të kufizohen në modelin që është dorëzuar.

2. Aplikanti për një certifikatë tipi të avionit për të cilën është paraqitur kërkesa përpara 17 shkurtit 2014 dhe për të cilën nuk është lëshuar certifikata e tipit përpara 17 shkurtit 2014 duhet të marrë miratimin në përputhje me pikën 21.A.21 (e) të shtojcës I (pjesa 21) me përjashtim të programit minimal të trajnimit për kualifikimin e personelit të caktuar për certifikimin e mirëmbajtjes dhe me përjashtim të të dhënave të burimit të vlefshmërisë së avionit për të mbështetur kualifikimin objektiv të simulatorit (-ëve). Miratimi do të merret përpara se avioni të përdoret nga një operator i Shqipërisë ose BE-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, cilado që është më e fundit. Gjetjet e përputhshmërisë të bëra nga autoritetet në proceset e Bordit të Vlerësimit Operacional të kryera nën përgjegjësinë e JAA ose Agjencisë përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, pranohen nga Agjencia pa verifikime të mëtejshme.

3. Raportet e Bordit të Vlerësimit Operacional dhe master-listat e pajisjeve minimale të lëshuara në përputhje me procedurat e JAA ose Agjencisë përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje do të konsiderohen si të dhëna të përshtatshmërisë operacionale të miratuara në përputhje me pikën 21.A.21 (e) të aneksit I (pjesa 21) dhe duhet të përfshihen në certifikatën përkatëse të tipit.

4. Mbajtësit e një certifikatë të tipit duke përfshirë të dhënat e përshtatshmërisë operacionale duhet të marrin miratimin e një zgjatjeje të fushëveprimit të miratimit të organizatës së tyre të projektimit ose të procedurave alternative për miratimin e organizatës projektuese.

Neni 8

Organizatave të prodhimit

1. Një organizatë përgjegjëse për prodhimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve vërteton aftësinë e saj në përputhje me dispozitat e pjesës 21.

2. Me përjashtim të paragrafit 1, një prodhues, vendi kryesor i biznesit ose selia e të cilit është në një shtet tjetër mund të demonstrojë aftësinë e tij duke mbajtur një certifikatë të lëshuar nga Shteti për produktin, pjesën dhe pajisjen për të cilën ai aplikon, me kusht që:

a) ai shtet të jetë shteti prodhues; dhe

b) AAC, ose Agjencia nëse është e aplikueshme, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të ketë përcaktuar që sistemi i atij Shteti ka të njëjtin nivel pavarësie të kontrollit të pajtueshmërisë në përputhje me këtë rregullore, qoftë nëpërmjet një sistemi ekuivalent miratimesh të organizatave ose nëpërmjet përfshirjes së drejtpërdrejt të autoritetit kompetent të atij Shteti.

3. Miratimet e organizatave të prodhimit të lëshuara ose të njohura nga Republika e Shqipërisë në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA dhe të vlefshme para vitit 2003, konsiderohen si në përputhje me këtë rregullore.

Neni 9

Masat e AAC-së

1. AAC, organizatat dhe personeli i tyre përdorin, për të vërtetuar përmbushjen e parashikimeve të aneksit 1 (pjesa 21) të kësaj rregulloreje, specifikimet e certifikimit, mjetet e pranuar të përputhshmërisë dhe materialet udhëzuese të hartuara nga Agjencia, sipas rishikimit të tyre të fundit.

2. Mjetet e pranuar të përputhshmërisë të lëshuara nga Agjencia as nuk shfaqin kërkesa të reja as nuk lehtësojnë kërkesat e aneksit 1 (pjesa 21) të kësaj rregulloreje.

3. Pa cenuar udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, kur janë përdorur procedurat e pranueshme të pajtueshmërisë (mjetet e pranuar të përputhshmërisë) të lëshuara nga Agjencia, kërkesat e lidhura me aneksin I (pjesa 21) të kësaj rregulloreje konsiderohen të plotësuara pa demonstrim të mëtejshëm.

Neni 10

Dispozita kalimtare

1. Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, aplikantët ose mbajtësit e një lejeje fluturimi mund të vazhdojnë të përdorin shërbimet e pilotëve të angazhuar në kategorinë tre ose katër të testeve të fluturimit të përmendura në shtojcën XII të aneksit I të urdhrit të ministrit nr. 149, datë 7.4.2014 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të



projektimit dhe prodhimit”, dhe të inxhinierëve të testit të fluturimit që zhvillojnë aktivitetet e testimit të fluturimit në përputhje me rregullat e zbatueshme të ligjit kombëtar përpara kësaj date. Çdo përdorim i tillë mbetet i kufizuar në fushëveprimin e funksioneve të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit të testit të fluturimit siç është përcaktuar para 31 dhjetorit 2017.

Fushëveprimi i funksioneve të anëtarëve të ekuipazhit fluturues të testimit në fluturim përcaktohet nga aplikanti ose zotëruesi i një lejeje për të fluturuar që përdor ose planifikon të përdorë shërbimet e tyre, bazuar në përvojën dhe trajnimin e anëtarëve të ekuipazhit fluturues për testimin në fluturim dhe në të dhënat përkatëse të aplikantit ose zotëruesit të lejes për të fluturuar. Ky fushëveprim i funksioneve të një anëtari të ekuipazhit fluturues të testimit në fluturim i vihet në dispozicion autoritetit kompetent.

Çdo shtesë ose ndryshim tjetër në fushëveprimin e funksioneve të përcaktuara për këta anëtarë të ekuipazhit fluturues të testit në fluturim nga kërkuesi ose zotëruesi i një lejeje fluturimi që përdor ose planifikon të përdorë shërbimet e tyre, është në përputhje me kërkesat e shtojcës XII të aneksit I të urdhrin të ministrit nr. 149, datë 7.4.2014 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

ANEKSI I

PJESA 21

CERTIFIKIMI I MJETVE FLUTURUESE DHE PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE PËRKATËSE, DHE I ORGANIZATAVE TË PROJEKTIMIT DHE PRODHIMIT

Përmbajtja

21.1 E përgjithshme

PJESA A - KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A - DISPOZITAT TË PËRGJITHSHME

21.A.1 Qëllimi

21.A.2 Nisma nga një person tjetër, përveç aplikantit ose mbajtësit të një certifikate

21.A.3A Dështimet, keqfunksionimet dhe defektet

21.A.3B Direktivat e Vlefshmërisë Ajrore

21.A.4 Koordinimi midis projektimit dhe prodhimit

NËNPJESA B - CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E TIPIT TË KUFIZUAR

21.A.11 Qëllimi

21.A.13 Pranueshmëria

21.A.14 Demonstrimi i Kapacitetit

21.A.15 Aplikimi

21.A.16A Specifikimet e certifikimit

21.A.16B Kushtet e veçanta

21.A.17A Baza e Certifikimit të tipit

21.A.17B Baza e të dhënave të certifikimit për përshtatshmërinë operacionale

21.A.18 Përcaktimi i kërkesave të zbatueshme të mbrojtjes mjedisore dhe specifikimeve të certifikimit

21.A.19 Ndryshimet që kërkojnë një certifikatë tipi të re

21.A.20 Pajtueshmëria me bazën e certifikimit të tipit, me bazën e të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale dhe me kërkesat për mbrojtjen e mjedisit.

21.A.21 Lëshimi i një certifikate tip.

21.A.23 Lëshimi i një certifikate të kufizuar tipi

21.A.31 Projekti i tipit

21.A.33 Investigimi dhe provat

21.A.35 Provat e Fluturimit

21.A.41 Certifikata e tipit

21.A.44 Detyrimet e Mbajtësit

21.A.47 Mundësia për t'u transferuar

21.A.51 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

21.A.55 Mbajtja e të dhënave

21.A.57 Manuallet

21.A.61 Udhëzimet për vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore

21.A.62 Disponueshmëria e të dhënave të përshtatshmërisë operacionale

(NËNPJESA C - JO E ZBATUESHME)

NËNPJESA D - NDRYSHIMET NË CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E TIPIT TË KUFIZUARA

21.A.90A Fushëveprimi

21.A.90B Ndryshimet standarde

21.A.91 Klasifikimi i ndryshimeve në një certifikatë tip



21.A.92 Pranueshmëria
 21.A.93 Aplikimi
 21.A.95 Ndryshimet e vogla
 21.A.97 Ndryshimet madhore
 21.A.101 Përcaktimi i specifikimeve të zbatueshme të certifikimit dhe i kërkesave të mbrojtjes së mjedisit
 21.A.103 Lëshimi i miratimit
 21.A.105 Mbajtja e të dhënave
 21.A.107 Udhëzime për vazhdueshmëria vlefshmërisë ajrore
 21.A.108 Disponueshmëria e të dhënave të përshtatshmërisë operacionale
 21.A.109 Detyrimet dhe Shënjimi MEP
NËNPJESA E - CERTIFIKATAT E TIPIT PLOTËSUESE
 21.A.111 Fushëveprimi
 21.A.112A Pranueshmëria³⁸
 21.A.112B Demonstrimi i aftësisë
 21.A.113 Aplikimi për një certifikatë tip plotësuese
 21.A.114 Tregimi i përpuethshmërisë
 21.A.115 Lëshimi i një certifikate tip plotësuese
 21.A.116 Mundësia për t'u transferuar
 21.A.117 Ndryshimet në atë pjesë të produktit që mbulohet nga një certifikatë e tipit plotësuese
 21.A.118A Detyrimet dhe shënjimi MEP
 21.A.118B Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdueshmëri
 21.A.119 Manualët
 21.A.120A Udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore
 21.A.120B Disponueshmëria e të dhënave të përshtatshmërisë operacionale
NËNPJESA F - PRODHIMI PA MIRATIMIN E ORGANIZATËS PRODHUESE
 21.A.121 Qëllimi
 21.A.122 Pranueshëria
 21.A.124 Aplikimi
 21.A.125A Lëshimi i një letërmarrëveshjeje
 21.A.125B Gjetjet
 21.A.125C Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë
 21.A.126 Sistemi i inspektimit të prodhimit
 21.A.127 Provat: avionët
 21.A.128 Provat: motorët dhe helikat
 21.A.129 Detyrimet e prodhuesit
 21.A.130 Deklarata e përputhshmërisë
NËNPJESA G - MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

21.A.131 Qëllimi
 21.A.133 Pranueshmëria
 21.A.134 Aplikimi
 21.A.135 Lëshimi i miratimit të organizatës prodhuese
 21.A.139 Sistemi i Cilësisë
 21.A.143 Manuali
 21.A.145 Kërkesat e miratimit
 21.A.147 Ndryshimet në organizatën prodhuese të miratuar
 21.A.148 Ndryshimet e vendndodhjes
 21.A.149 Mundësia për t'u transferuar
 21.A.151 Kushtet e miratimit
 21.A.153 Ndryshimet në kushtet e miratimit
 21.A.157 Inspektimet
 21.A.158 Gjetjet
 21.A.159 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë
 21.A.163 Privilegjet
 21.A.165 Detyrimet e mbajtësit
NËNPJESA H - CERTIFIKATAT E VLEFSHMËRISË AJRORE DHE CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË VLEFSHMËRISË AJRORE
 21.A.171 Qëllimi
 21.A.172 Pranueshmëria
 21.A.173 Klasifikimi
 21.A.174 Aplikimi
 21.A.175 Gjuha
 21.A.177 Përmirësimi ose modifikimi
 21.A.179 Mundësia për t'u transferuar dhe rilëshimi brenda Republikës së Shqipërisë
 21.A.180 Inspektimet
 21.A.181 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë
 21.A.182 Identifikimi i avionit
NËNPJESA I - CERTIFIKATAT E ZHURMËS
 21.A.201 Qëllimi
 21.A.203 Mundësia për t'u zgjedhur
 21.A.204 Aplikimi
 21.A.207 Përmirësimi ose modifikimi
 21.A.209 Mundësia për t'u transferuar dhe rilëshimi brenda Republikës së Shqipërisë
 21.A.210 Inspektimet
 21.A.211 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë
NËNPJESA J - MIRATIMI I ORGANIZATËS SË PROJEKTIMIT
 21.A.231 Qëllimi



- 21.A.233 Pranueshmëria
 21.A.234 Aplikimi
 21.A.235 Lëshimi i miratimit të organizatës projektuese
 21.A.239 Sistemi i garantimit të projektit
 21.A.243 Të dhënat
 21.A.245 Kërkesat e miratimit
 21.A.247 Ndryshimet në sistemin e garantimit të projektit
 21.A.249 Mundësia e transferimit
 21.A.251 Kushtet e miratimit
 21.A.253 Ndryshimet në kushtet e miratimit
 21.A.257 Investigimet
 21.A.258 Gjetjet
 21.A.259 Kohëzgjatja e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë
 21.A.263 Privilegjet
 21.A.265 Detyrimet e mbajtësit
 NËNPJESA K - PJESËT DHE PAJISJET
 21.A.301 Qëllimi
 21.A.303 Pajtueshmëria me kërkesat e zbatueshme
 21.A.305 Miratimi i pjesëve dhe pajisjeve
 21.A.307 Lejimi për instalim i pjesëve dhe pajisjeve
 (NËNPJESA L - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)
 NËNPJESA M - RIPARIMET
 21.A.431 Qëllimi
 21.A.431B Riparimet standarde
 21.A.432A Pranueshmëria
 21.A.432B Demonstrimi i aftësisë
 21.A.433 Projekti i riparimit
 21.A.435 Klasifikimi i riparimeve
 21.A.437 Lëshimi i një miratimi të riparimit të projektit
 21.A.439 Prodhimi i pjesëve riparuese
 21.A.441 Kryerja e riparimit
 21.A.443 Kufizimet
 21.A.445 Dëmtim i riparuar
 21.A.447 Mbajtja e të dhënave
 21.A.449 Udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore
 21.A.451 Detyrimet dhe Shënimi MEP
 (NËNPJESA N - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)
 NËNPJESA O - AUTORIZIMET E URDRIT EVROPIAN TË STANDARDEVE TEKNIKE
 21.A.601 Qëllimi
 21.A.602A Pranueshmëria
 21.A.602B Demonstrimi i aftësisë
 21.A.603 Aplikimi
 21.A.604 Autorizimi ETSO për një njësi ndihmëse të fuqisë (APU)
 21.A.605 Kërkesa për të dhëna
 21.A.606 Lëshimi i autorizimit ETSO
 21.A.607 Privilegjet e autorizimit ETSO
 21.A.608 Deklarata e Projektimit dhe Performancës (DPP)
 21.A.609 Detyrimet e mbajtësve të autorizimeve ETSO
 21.A.610 Miratimi për devijimet
 21.A.611 Ndryshimet e projektit
 21.A.613 Ruajtja e të dhënave
 21.A.615 Inspektimi nga AAC
 21.A.619 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë
 21.A.621 Transferueshmëria
 NËN PJESA P - LEJA PËR FLUTURIM
 21.A.701 Qëllimi
 21.A.703 Pranueshmëria
 21.A.705 Autoriteti kompetent
 21.A.707 Aplikimi për leje për fluturim
 21.A.708 Kushtet e fluturimit
 21.A.709 Aplikimi për miratimin e kushteve të fluturimit
 21.A.710 Miratimi i kushteve të fluturimit
 21.A.711 Lëshimi i lejes për të fluturuar
 21.A.713 Ndryshimet
 21.A.715 Gjuha
 21.A.719 Transferueshmëria
 21.A.721 Inspektimet
 21.A.723 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë
 21.A.725 Rinovimi i lejes për fluturim
 21.A.727 Detyrimet e mbajtësit të një lejeje për fluturim
 21.A.729 Ruajtja e të dhënave
 NËN PJESA Q - IDENTIFIKIMI I PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE
 21.A.801 Identifikimi i produkteve
 21.A.803 Trajtimi i të dhënave të identifikimit
 21.A.804 Identifikimi i pjesëve dhe pajisjeve
 21.A.805 Identifikimi i pjesëve kritike
 21.A.807 Identifikimi i artikujve ETSO
 SEKSIONI B - PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE



NËNPJESA A - PARIME TË PËRGJITHSHME

21.B.5 Qëllimi

21.B.20 Detyrimet e autoritetit kompetent

21.B.25 Kërkesat për organizimin e AAC-së

21.B.30 Procedurat e dokumentuara

21.B.35 Ndryshime në organizim dhe procedura

21.B.40 Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

21.B.45 Reporting/coordination

21.B.55 Ruajtja e të dhënave

21.B.60 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

NËNPJESA B - CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË TIPIT

(NËNPJESA C - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA D - NDRYSHIME TË CERTIFIKATAVE TIP DHE CERTIFIKATAVE TË KUFIZUARA TË TIPIT

21.B.70 Miratimi i ndryshimeve në certifikatat e tipit

NËNPJESA E - CERTIFIKATA TIP PLOTËSUESE

NËNPJESA F - PRODHIMI PA MIRATIMIN E ORGANIZATËS PRODHUESE

21.B.120 Investigimi

21.B.125 Gjetjet

21.B.130 Lëshimi i letër marrëveshjes

21.B.135 Ruajtja e letër marrëveshjes

21.B.140 Ndryshimi i një letër marrëveshjeje

21.B.145 Kufizimi, pezullimi dhe revokimi i letër marrëveshjes

21.B.150 Mbajtja e të dhënave

NËNPJESA G - MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

21.B.220 Investigimi

21.B.225 Gjetjet

21.B.230 Lëshimi i Certifikatës

21.B.235 Mbikëqyrja e vazhdueshme

21.B.240 Ndryshimi i miratimit të organizatës prodhuese

21.B.245 Pezullimi dhe revokimi i miratimit të organizatës prodhuese

21.B.260 Mbajtja e të dhënave

NËNPJESA H - CERTIFIKATAT E VLEFSHMËRISË AJRORE DHE CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË VLEFSHMËRISË AJRORE

21.B.320 Investigimi

21.B.325 Lëshimi i certifikatave të vlefshmërisë ajrore

21.B.326 Certifikata e vlefshmërisë ajrore

21.B.327 Certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore

21.B.330 Pezullimi dhe revokimi i certifikatave të vlefshmërisë ajrore dhe certifikatave të vlefshmërisë ajrore të kufizuara

21.B.345 Ruajtja e të dhënave

NËNPJESA I - CERTIFIKATAT E ZHURMËS

21.B.420 Investigimi

21.B.425 Lëshimi i certifikatave të zhurmës

21.B.430 Pezullimi dhe revokimi i certifikatës së zhurmës

21.B.445 Ruajtja e të dhënave

NËNPJESA J - MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

NËNPJESA K - PJESËT DHE PAJISJET

(NËNPJESA L - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA M - RIPARIMET

(NËNPJESA N - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA O - AUTORIZIMET E URDHRIT EVROPIAN TË STANDARDEVE TEKNIKE

(NËNPJESA P - LEJA PËR FLUTURIM)

21.B.520 Investigimi

21.B.525 Lëshimi i lejeve për fluturim

21.B.530 Revokimi i lejeve për fluturim

21.B.545 Mbajtja e dokumentacionit

NËNPJESA Q - IDENTIFIKIMI I PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE

Shtojcat

Shtojca I

Shtojca II Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore – forma 15a AAC/EASA

Shtojca III Leja për fluturim – forma 20a AAC/EASA

Shtojca IV Leja për fluturim – forma 20b AAC/EASA

Shtojca V Certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore – forma 24 AAC/EASA

Shtojca VI Certifikata e vlefshmërisë ajrore – forma 25 AAC/EASA

Shtojca VII Certifikata e zhurmave – forma 45 AAC/EASA

Shtojca VIII Deklarata e pajtueshmërisë së avionit – forma 52 AAC/EASA



Shtojca IX Certifikata e lejimit në shërbim – forma 53 AAC/EASA

Shtojca X Certifikata e miratimit të organizatës së prodhimit referuar në nënpjesën G të aneksit I (pjesa 21) – forma 55 AAC/EASA

Shtojca XI Letër marrëveshje – forma 65 AAC/EASA

Shtojca XII Kategoritë e testeve të fluturimit dhe të kualifikimeve përkatëse të ekuipazhit të testimit të fluturimit

21.1 E përgjithshme

Për qëllimin e kësaj pjese, “Autoriteti Kompetent” është:

a) për organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit ose selinë në Republikën e Shqipërisë, është AAC; ose Agjencia, kur Shqipëria të jetë anëtare e Bashkimit Evropian ose EASA-s dhe kjo kërkohet nga Shqipëria;

b) për organizatat që e kanë vendin kryesor të tyre të biznesit në çdo vend që nuk është i Bashkimit Evropian ose i Zonës së Përbashkët Evropiane sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, është Agjencia dhe/ose AAC, sipas rastit;

Agjencia do të jetë autoriteti kompetent për Shqipërinë, kur Shqipëria të jetë vend anëtar i BE-së apo EASA-s dhe kur kjo të kërkohet nga Shqipëria.

Këto parashikime nuk kufizojnë të drejtën e një organizate të vendosur në Republikën e Shqipërisë, për sa kohë Republika e Shqipërisë është një vend i tretë për BE-në, për të pasur si Autoritet Kompetent Agjencinë.

PJESA A - KËRKESAT TEKNIKE NËNPJESA A - DISPOZITAT E PËRGJITHSHME

21.A.1 Fushëveprimi

Kjo pjesë vendos dispozita të përgjithshme që udhëheqin të drejtat dhe detyrimet e aplikantit, ose mbajtësit, për çdo certifikate të lëshuar ose që do të lëshohet në përputhje me këtë pjesë.

21.A.2 Nisma nga një person tjetër, përveç aplikantit ose mbajtësit të një certifikatë

Veprimet ose detyrimet e kërkuara që të ndërmerren nga një mbajtës ose aplikant për certifikatën e një produkti, pjese ose pajisjeje sipas kësaj pjese mund që të ndërmerren në emër të tij nga një person tjetër fizik ose juridik, me kusht që

mbajtësi ose aplikanti për atë certifikate të mund të tregojë se ka bërë një marrëveshje me personin tjetër në mënyrë që të garantohet se detyrimet e mbajtësit janë dhe përmbushen siç duhet.

21.A.3 Dështimet, keqfunksionimet dhe defektet

a) Sistemi për mbledhjen, investigimin dhe analizimin e të dhënave

Mbajtësi i një certifikate të tipit, certifikate tip të kufizuar, certifikate tip plotësuese, autorizimi të Urdhrit Evropian për Standarde Teknike (ETSO), miratimi të projektit të një riparimi madhor ose i çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, ka një sistem për mbledhjen, investigimin dhe analizimin e raporteve dhe të informacionit që ka lidhje me dështimet, keqfunksionimet, defektet ose ngjarje të tjera të cilat shkaktojnë ose mund të shkaktojnë efekte të dëmshme në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produktit, pjesës ose pajisjes të mbuluar nga certifikata e tipit, certifikata e tipit e kufizuar, certifikata e tipit plotësuese, autorizimi ETSO, miratimi të projektit të riparimit madhor ose çdo miratim tjetër përkatës që konsiderohet se është lëshuar sipas kësaj rregulloreje. Informacioni rreth këtij sistemi vihet në dispozicion të të gjithë operatorëve të njohur të produktit, pjesës ose pajisjes dhe, me kërkesë të çdo personi të autorizuar sipas rregullave zbatuese bashkëshoqëruese.

b) Raportimi në AAC, ose në Agjenci, në varësi të faktit se cili është autoriteti kompetent përkatës.

1. Mbajtësi i një certifikate të tipit, certifikate tip të kufizuar, certifikate tip plotësuese, autorizimi të Urdhrit Evropian për Standarde Teknike (ETSO), miratimi të projektit të një riparimi madhor ose i çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, raporton në AAC/Agjenci çdo dështim, keqfunksionim, defekt ose ngjarje tjetër e cila është e lidhur me produktin, pjesën ose mjetin e mbuluar nga certifikata e tipit, certifikata e tipit e kufizuar, certifikata e tipit plotësuese, autorizimi ETSO, miratimi i projektit të riparimit madhor ose nga çdo miratim tjetër përkatës që konsiderohet se është lëshuar sipas kësaj rregulloreje dhe i cili ka rezultuar ose mund të rezultojë me një gjendje të pasigurt.

2. Këto raportime bëhen sipas një forme dhe mënyre të vendosur nga AAC/Agjencia, sa më shpejt që të jetë praktike dhe në çdo rast të



raportuara jo më vonë se 72 orë pas identifikimit të gjendjes së mundshme të pasigurt, me përjashtim të rastit kur rrethana të jashtëzakonshme nuk e lejojnë këtë gjë.

c) Investigimi i ngjarjeve të raportuara.

1. Kur një ngjarje e raportuar sipas paragrafit (b), ose sipas pikës 21.A.129(f)(2) ose pikës 21.A.165(f)(2) rezulton se ka mangësi në projektim ose në prodhim, mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, autorizimit ETSO, miratimit të projektit të një riparimi madhor, ose çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, ose prodhuesi si të jetë më e përshtatshme, investigon arsyen e mangësisë dhe raporton tek AAC/ Agjencia rezultatet e investigimit të tij dhe çdo veprim që është duke marrë ose propozon të marrë për të korrigjuar atë mangësi.

2. Nëse AAC/ Agjencia zbulon se kërkohet një veprim për të korrigjuar mangësinë, mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, autorizimit ETSO, miratimit të projektit të një riparimi madhor, ose i çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, ose prodhuesi si të jetë më e përshtatshme, dorëzon të dhënat përkatëse tek AAC/ Agjencia.

21.A.3B Direktivat e vlefshmërisë ajrore

a) Një direktivë e vlefshmërisë ajrore nënkupton një dokument, të pranuar ose lëshuar përkatësisht nga AAC dhe/ose Agjencia, i cili urdhëron veprimet që do të kryhen në një avion, për të risjellë një nivel të pranueshëm të sigurisë në fluturim, ku në të kundërt të dhënat tregojnë se niveli i sigurisë i këtij avioni mund të komprometohet.

b) Agjencia ose edhe AAC, lëshon një direktivë të vlefshmërisë ajrore kur:

1. Nga Agjencia ose/ edhe AAC është përcaktuar se në avion ekziston një gjendje e pasigurt si rrjedhojë e një mangësie në avion, ose në një motor, helikë, pjesë ose pajisje të instaluar në këtë avion; dhe

2. Ajo gjendje ka të ngjarë të ekzistojë ose të zhvillohet në avionët e tjerë.

c) Kur nga Agjencia ose edhe AAC lëshohet një direktivë e vlefshmërisë ajrore për të korrigjuar gjendjen e pasigurt të cituar në paragrafin (b), ose për të kërkuar kryerjen e një inspektimi, mbajtësi i

certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, miratimit të projektit të një riparimi madhor, autorizimit ETSO ose çdo miratimi tjetër përkatës të vlerësuar si të lëshuar sipas kësaj rregulloreje:

1. propozon veprimet korrigjuese të përshtatshme ose inspektimet e kërkuara, ose të dyja, si dhe paraqet për miratim detajet e këtyre propozimeve në AAC.

2. pas miratimit nga Agjencia ose edhe AAC të propozimeve të cituara sipas nënparagrafit (1), vendos në dispozicion të gjithë operatorëve të njohur ose pronarëve të produktit, pjesës ose pajisjes dhe, me kërkesë, të çdo personi nga i cili kërkohet që të pajtohet me direktivën e vlefshmërisë ajrore, të dhëna përshkruese të përshtatshme dhe udhëzime të përmbushjes.

d) Një direktivë e vlefshmërisë ajrore përmban të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Një identifikim të gjendjes së pasigurt;

2. Një identifikim të avionit të prekur;

3. Veprimin (veprimet) e kërkuar;

4. Kohën e përputhjes me veprimin (veprimet) e kërkuar;

5. Datën e hyrjes në fuqi.

21.A.4 Koordinimi midis projektimit dhe prodhimit

Çdo mbajtës i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, autorizimit ETSO, miratimit të një ndryshimi në projektin e tipit ose miratimit të një projekti riparimi, bashkëpunon me organizatën prodhuese sipas nevojës për të siguruar:

a) Koordinimin e kënaqshëm të projektimit me prodhimin të kërkuar nga pika 21.A.122 ose pika 21.A.130(b)(3) dhe (4), si dhe nga pika 21.A.165(c) (2) dhe (3), sipas nevojës, dhe;

b) Mbështetjen e duhur për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produktit, pjesës ose pajisjes.

NËNPJESA B - CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E TIPIT TË KUFIZUAR

21.A.11 Fushëveprimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e certifikatave tip për produktet dhe certifikatat e tipit të kufizuara për avionët, si dhe vendos të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve dhe mbajtësve të këtyre certifikatave.



21 A. 13 Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik, që ka demonstruar ose është në proces demonstrimi të aftësisë së tij në përputhje me pikën 21.A.14, do të ketë mundësi të pranohet si një aplikant për një certifikate tip ose një certifikate tip të kufizuar sipas kushteve të parashtruara në këtë nënpjesë.

21.A.14 Vërtetimi i kapacitetit

a) Çdo organizatë që aplikon për një certifikate tip ose certifikate tip të kufizuar, dëshmon aftësinë e saj duke pasur një miratim të organizatës projektuese, të lëshuar nga Agjencia ose edhe AAC në përputhje me nënpjesën J.

b) Me përjashtim të paragrafit (a), si një procedurë alternative për të dëshmuar aftësinë e tij, një aplikant mund të kërkojë miratimin e Agjencisë ose edhe AAC-së për përdorimin e procedurave që përcaktojnë praktikatat specifike të projektimit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të nevojshme për t'u pajtuar me këtë aneks I (pjesa 21), kur produkti është një prej sa më poshtë:

1. Një avion ELA 2;
2. Një motor ose helikë e instaluar në avionin ELA 2;
3. Një motor me piston;
4. Një helikë me krah rrotullimi aksial të fletës, fiks ose të ndryshueshëm.

c) Me përjashtim të paragrafit (a), një aplikant mund të zgjedhë për vërtetimin e aftësive duke i dhënë Agjencisë ose edhe AAC-së një program certifikimi të kërkuar sipas pikës 21.A.20 (b) kur produkti është një prej sa më poshtë:

1. Një avion ELA 1;
2. Një motor apo helikë e instaluar në një avion ELA 1.

21.A.15 Aplikimi

a) Një aplikim për një certifikate tip ose një certifikate tip të kufizuar bëhet sipas formës dhe mënyrës së përcaktuar nga Agjencia ose edhe AAC.

b) Një aplikim për një certifikate tip të avionit ose një certifikate tip të kufizuar shoqërohet me një vizatim tredimensional të atij avioni dhe të dhëna paraprake bazë, duke përfshirë karakteristikat operuese dhe kufizimet e propozuara.

c) Një aplikim për një certifikate tip për një motor ose një helikë shoqërohet nga një vizatim i përgjithshëm përgatitor, një përshkrim të tipareve projektuese, karakteristikat operuese dhe kufizimet operuese të propozuara të motorit ose helikës.

d) Një aplikim për një certifikate tip ose për një certifikate të kufizuar të tipit për një avion përfshin ose plotësohet, pas aplikimit fillestar, me aplikimin për miratimin e të dhënave për përshtatshmërinë operacionale që, sipas rastit, përbëhet nga:

1. Programi minimal i trajnimit të pilotit sipas kategorizimit të tipit, duke përfshirë përcaktimin e kategorizimit të tipit;

2. Përcaktimi i fushëveprimit të burimit të të dhënave të vlefshmërisë së avionëve për të mbështetur kualifikimin objektiv të simulatorëve të lidhur me trajnimin e kategorizimit të tipit të pilotit ose të të dhënave të përkohshme për të mbështetur kualifikimin e tyre të përkohshëm;

3. Programi minimal i trajnimit të kategorisë së tipit të personelit të mirëmbajtjes, duke përfshirë përcaktimin e kategorisë së tipit;

4. Përcaktimi i tipit ose i variantit për ekuipazhin e kabinës dhe të dhënat specifike sipas tipit për ekuipazhin e kabinës;

5. Lista kryesore e pajisjeve minimale; dhe

6. Elementë të tjerë të përshtatshmërisë operacionale të lidhura me tipin.

21.A.16A Specifikimet e certifikimit

AAC sipas orientimeve të Agjencisë, harton specifikimet e certifikimit në përputhje me nenin 19 të urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, duke përfshirë specifikimet e certifikimit për të dhënat e përshtatshmërisë operacionale që transponon rregulloren (EC) 216/2008, si mjete standarde për të dëshmuar përputhshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve me kërkesat përkatëse thelbësore të aneksit I, III dhe IV të urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”. Këto specifikime janë mjaft të hollësishme dhe specifike për t'i treguar aplikantëve kushtet sipas të cilave lëshohen, ndryshohen ose plotësohen certifikatat.

21.A.16B Kushtet e veçanta

a) AAC, sipas orientimeve të Agjencisë, përshkruan specifikime teknike të detajuara, me kushte të veçanta, për një produkt nëse specifikimet e certifikimit që lidhen me të nuk përmbajnë standarde të përshtatshme të sigurisë për produktin, sepse:

1. Produkti ka karakteristika të reja ose të pazakonta të projektimit në lidhje me praktikatat e



projektimit në të cilat bazohen specifikimet e zbatueshme të certifikimit; ose

2. Përdorimi i synuar i produktit është i pazakontë; ose

3. Përvoja nga produkte të tjera të ngjashme në shërbim ose produkte që kanë karakteristika të ngjashme të projektimit, ka treguar se mund të zhvillohen kushte të pasigurta.

Kushtet e veçanta përmbajnë standarde të tilla të sigurisë që Agjencia dhe, ose AAC i konsideron të nevojshme për të vendosur një nivel sigurie të barasvlershëm me atë të përcaktuar në specifikimet e zbatueshme të certifikimit.

21.A.17A Baza e certifikimit të tipit

a) Baza e certifikatës së tipit për t'u përdorur për lëshimin e një certifikatë tip ose një certifikatë tip të kufizuar përbëhet nga:

1. Specifikimet e zbatueshme të certifikimit të përcaktuara nga Agjencia ose AAC, që janë efektive në datën e aplikimit për atë certifikate përveç nëse:

i) është specifikuar ndryshe nga Agjencia ose AAC; ose

ii) pajtueshmëria me specifikimet e certifikimit ose me ndryshimet efektive të mëvonshme zgjidhet nga aplikanti ose kërkohet sipas pikave (c) dhe (d);;

2. Çdo kusht i veçantë i përshkruar në përputhje me pikën 21.A.16B(a).

b) Një aplikim për një certifikate tip të aeroplanëve të mëdhenj dhe helikopterëve të mëdhenj është i vlefshëm për pesë vjet dhe një aplikim për çdo certifikate tjetër tip është efektiv për tre vjet, me përjashtim të rastit kur një aplikant tregon në kohën e aplikimit që produkti i tij kërkon një periudhë më të madhe kohore për projektimin, zhvillimin dhe testimin dhe Agjencia ose/ edhe AAC miraton një periudhë më të gjatë.

c) Në rastin kur një certifikate e tipit nuk është lëshuar, ose është e qartë se një certifikate e tipit nuk do të lëshohet, brenda periudhës kohore të vendosur nga paragrafi (b), aplikanti mundet që:

1. Të dorëzojë një aplikim të ri për një certifikate tip dhe të jetë në përputhje me të gjitha dispozitat e paragrafit (a) që janë të zbatueshme për një aplikim origjinal; ose

2. Të paraqesë një kërkesë për një zgjatje të aplikimit origjinal dhe të përputhjet me specifikimet e zbatueshme të certifikimit të cilat kanë qenë efektive në një datë, që do të përzgjidhet nga aplikuesi, duhet të dorëzohet jo më herët se data që i paraprin datës së lëshimit të certifikatës së tipit

brenda afatit kohor të përcaktuar në pikën (b) për aplikimin fillestar.

Nëse aplikanti përzgjedh të jetë në përputhje me një specifikim certifikimi të një amendimi në kodet e vlefshmërisë ajrore, i cili është efektiv pas dorëzimit të aplikimit për një certifikate të tipit, aplikanti do të jetë në përputhje gjithashtu me çdo specifikim certifikimi tjetër që AAC dhe/ose Agjencia mendon se ka lidhje të drejtpërdrejtë.

21.A.17B Baza e të dhënave të certifikimit për përshtatshmërinë operacionale

a) AAC ose Agjencia, sipas rastit i komunikon aplikuesit bazën e të dhënave të certifikimit për përshtatshmërinë operacionale. Ajo përbëhet nga:

1. Specifikimet e zbatueshme të certifikimit për të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të hartuara në përputhje me pikën 21.A.16A që janë efektive në datën e aplikimit ose të shtojcës së aplikimit, përveç në rastet kur:

i) Agjencia ose AAC pranon mjete të tjera për të demonstruar përputhshmërinë me kërkesat thelbësore përkatëse të anekseve I, III dhe IV të urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”; ose

ii) Pajtueshmëria me specifikimet e certifikimit ose të ndryshimeve të mëvonshme efektive zgjidhet nga aplikanti;

2. Çdo kusht i veçantë i përshkruar në përputhje me pikën 21.A.16B(a).

b) Nëse një aplikant vendos të jetë në përputhje me një ndryshim të specifikimeve të certifikimit që është efektiv pas aplikimit të kërkesës për një certifikate të tipit, aplikanti duhet të jetë gjithashtu në përputhje me çdo specifikim tjetër të certifikimit që Agjencia ose AAC e konstaton se ai lidhet në mënyrë të drejtpërdrejtë.

21.A.18 Përcaktimi i kërkesave të zbatueshme të mbrojtjes mjedisore dhe specifikimeve të certifikimit

a) Kërkesat e zbatueshme të zhurmës për lëshimin e një certifikatë tip për një avion janë të përshkruara sipas dispozitave të kapitullit 1 të aneksit 16, volumnit I, pjesa II të Konventës së Çikagos dhe:

1. Për aeroplanët me shpejtësi më të ulët se të zërit (subsonikë), në volumnin I, pjesa II, kapitujt 2, 3, 4 dhe 14 sipas rastit;

2. Për aeroplanët me helikë, në volumnin I, pjesa II, kapitujt 3, 4, 5, 6, 10 dhe 14, sipas rastit;



3. Për helikopterët, në volumnin I, pjesa II, kapitull 8 dhe 11, sipas rastit;

4. Për aeroplanët me shpejtësi më të madhe se të zërit (supersonikë), në volumnin I, pjesa II, Kapitulli 12, sipas rastit; dhe

5. Për rotorët e pjerrësisë, në vëllimin I, pjesa II, kapitulli 13, sipas rastit.

b) Kërkesat e zbatueshme për emetimin e gazrave për lëshimin e një certifikate tip për një avion dhe motor janë të përshkruara në aneksin 16 të Konventës së Çikagos:

1. Për parandalimin e shkarkimit të qëllimshëm të karburantit në volumnin II, pjesa II, kapitulli 2;

2. Për emetimet e gazrave të motorëve turbo-reaktivë dhe turbo-helikë të synuar për forcë shtytëse vetëm në shpejtësi supersonike, në volumnin II, pjesa III, kapitulli 2; dhe

3. Për emetimet e gazrave të motorëve turbo-reaktivë dhe turbo-helikë të synuar për forcë shtytëse vetëm në shpejtësi supersonike, në volumnin II, pjesa III, kapitulli 3.

c) AAC lëshon, në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, specifikime certifikimi duke siguruar mjete të pranueshme për të demonstruar pajtueshmërinë me kërkesat e zhurmës dhe të emetimit të gazrave të parashtruara në paragrafët (a) dhe (b) respektivisht.

21.A.19 Ndryshimet që kërkojnë një certifikatë tipi të re

Çdo person fizik ose juridik që propozon të ndryshojë një produkt, aplikon për një certifikatë tipi të re nëse AAC dhe/ose Agjencia zbulon se ndryshimi në projekt, fuqi, shtytje ose peshë është aq i madh sa që të kërkohet një investigim i plotë tërësor i pajtueshmërisë me bazën përkatëse të certifikimit të tipit.

21.A.20 Pajtueshmëria me bazën e certifikimit të tipit, me bazën e të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale dhe me kërkesat për mbrojtjen e mjedisit

a) Aplikanti për një certifikatë të tipit ose për një certifikatë të kufizuar të tipit demonstroi pajtueshmërinë me bazën e zbatueshme të certifikimit të tipit, me bazën e të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale dhe me kërkesat për mbrojtjen e mjedisit dhe furnizon AAC-në dhe/ose Agjencinë me mjetet me të cilat është demonstruar përputhshmëria.

b) Aplikanti i jep AAC-së dhe/ose Agjencisë një program certifikimi duke detajuar mjetet për demonstrimin e pajtueshmërisë. Ky dokument përditësohet sipas nevojës gjatë procesit të certifikimit.

c) Aplikanti shënon justifikimin e pajtueshmërisë në dokumentin e pajtueshmërisë në përputhje me programin e certifikimit të vendosur sipas paragrafit (b).

d) Aplikanti deklaron që ai ka demonstruar pajtueshmërinë me bazën e zbatueshme të certifikimit të tipit dhe kërkesat e mbrojtjes së ambientit, në përputhje me programin e certifikimit të përcaktuar sipas paragrafit (b).

e) Atëherë kur aplikanti mban një miratim të përshtatshëm të organizatës projektuese, deklarimi sipas paragrafit (d) bëhet sipas dispozitave të nënpjesës J.

21.A.21 Lëshimi i një certifikate tip

Aplikantit i jepet e drejta të ketë një certifikatë tip për një produkt të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia pasi:

a) Të ketë demonstruar aftësinë e tij në përputhje me pikën 21.A.14;

b) Të ketë dorëzuar deklaratën e cituar te pika 21 A20(d); dhe

c) Ka treguar se:

1. Produkti që do të certifikohet i plotëson bazat e zbatueshme të certifikimit të tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të përcaktuara në përputhje me pikat 21.A.17A dhe 21.A.18;

2. Çdo dispozitë e vlefshmërisë ajrore e cila nuk është përmbushur është kompensuar nga faktorë që garantojnë një nivel ekuivalent sigurie;

3. Asnjë tipar ose karakteristikë e bën atë të pasigurt për përdorimet për të cilat është kërkuar certifikimi; dhe

4. Aplikanti i certifikatës tip ka deklaruar shprehimisht se është i përgatitur për t'u pajtuar me pikën 21 A.44.

d) Në rastin e një certifikate tip për një avion, motor ose helikë, ose të dyja, nëse janë të instaluar në avion, kanë një certifikatë tip të lëshuar ose përcaktuar në përputhje me këtë rregullore.

e) Në rastin e një certifikate të tipit të avionit, demonstron se të dhënat e përshtatshmërisë operacionale plotësojnë bazën e zbatueshme të certifikimit të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me pikën 21.A.17B.



f) Me përjashtim të pikës (e) dhe me kërkesë të aplikantit të përfshirë në deklaratën e përmendur në pikën 21.A.20(d), një certifikatë tipi të avionit mund të lëshohet para se të demonstrohet përputhshmëria me bazën e certifikimit të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale, me kusht që aplikanti të demonstrojë përputhshmërinë me bazën e certifikimit të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale para se të përdoren të dhënat e përshtatshmërisë operacionale.

21.A.23 Lëshimi i një certifikate tipi të kufizuar

a) Për një avion që nuk plotëson dispozitat e pikës 21.A.21(c), aplikanti ka të drejtë të ketë një certifikatë të kufizuar të tipit të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia;

1. pas përputhshmërisë me bazën e duhur të certifikimit të tipit të përcaktuar nga AAC dhe/ose Agjencia duke garantuar siguri të përshtatshme në lidhje me përdorimin e parashikuar të avionit dhe me kërkesat e zbatueshme për mbrojtjen e mjedisit;

2. pasi të ketë deklaruar shprehimisht se është i përgatitur të jetë në përputhje me pikën 21.A.44;

3. në rastin e një certifikate të kufizuar të tipit të avionit, pasi të ketë demonstruar se të dhënat e përshtatshmërisë operacionale plotësojnë bazën e zbatueshme të të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me pikën 21.A.17B.

b) Me përjashtim të pikës 3, shkronja (a), me kërkesë të aplikantit të përfshirë në deklaratën e përmendur në pikën 21.A.20(d), mund të lëshohet një certifikatë e kufizuar e tipit para se të demonstrohet përçueshmëria me bazën e zbatueshme të të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale, me kusht që aplikanti të demonstrojë përputhshmërinë me bazën e të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale para se të përdoren të dhënat e përshtatshmërisë operacionale.

c) Motori ose helika e instaluar në avion, ose të dyja, duhet të:

1. kenë një certifikatë të tipit të lëshuar ose të vendosur në përputhje me këtë Rregullore; ose

2. kenë vërtetuar se janë në përputhje me specifikimet e certifikimit të nevojshme për të garantuar fluturimin e sigurt të avionit.

21.A.31 Projekti i tipit

a) Projekti i tipit përbëhet nga:

1. Vizatimet, specifikimet dhe një listë të atyre vizatimeve dhe specifikimeve, të nevojshme për të përcaktuar konfigurimin dhe tiparet e projektimit të produktit që pajtohen me bazën e zbatueshme të certifikimit të tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore;

2. Informacioni mbi materialet, proceset dhe mbi metodat e prodhimit dhe montimit të produktit të cilat janë të nevojshme për të siguruar konformitetin e produktit;

3. Një seksion i miratuar i kufizimeve të vlefshmërisë ajrore të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore siç përcaktohet nga specifikimet e zbatueshme të certifikimit; dhe

4. Çdo e dhënë tjetër e nevojshme që lejon me anë të krahasimit, përcaktimin e vlefshmërisë ajrore, karakteristikave të zhurmës, derdhjes së karburantit dhe emetimeve të gazrave të shkarkuara (atje ku është e përshtatshme) të produkteve të mëvonshme të të njëjtit tip.

b) Çdo projekt tipi identifikohet në mënyrë të përshtatshme.

21.A.33 Investigimi dhe provat

a) Aplikanti kryen të gjitha inspektimet dhe provat e nevojshme për të treguar pajtueshmërinë me bazën e zbatueshme të certifikimit tip dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore.

b) Përpara se të ndërmerret çdo provë e kërkuar nga paragrafi (a), aplikanti përcakton:

1. Për kampionin në provë:

i) Që materialet dhe proceset pajtohen në mënyrë të përshtatshme me specifikimet për projektin tip të propozuar;

ii) Që pjesët e produktit pajtohen në mënyrë të përshtatshme me vizatimet në projektin tip të propozuar;

iii) Që proceset e prodhimit, ndërtimit dhe montimit përputhen në mënyrë të përshtatshme me ato që specifikohen në projektin tip të propozuar; dhe

2. Që pajisja e provës dhe të gjitha mjetet matëse të përdorura për provat janë të përshtatshme për provën dhe janë të kalibruara në mënyrë të përshtatshme.

c) Aplikanti lejon AAC-në dhe/ose Agjencinë të bëjë çdo inspektim të nevojshëm për të kontrolluar pajtueshmërinë me paragrafin (b).

d) Aplikanti lejon AAC-në dhe/ose Agjencinë të rishikojë çdo raport, të bëjë çdo inspektim dhe të



kryejë ose dëshmojë çdo provë në fluturim ose në tokë të cilat janë të nevojshme për të kontrolluar vlefshmërinë e deklaratës së pajtueshmërisë së dorëzuar nga aplikanti sipas pikës 21.A.20(b) dhe për të përcaktuar se asnjë tipar ose karakteristikë e bën produktin të pasigurt për përdorimet për të cilat kërkohet certifikimi.

e) Për provat e kryera ose të dëshmuara nga AAC dhe/ose Agjencia sipas paragrafit (d):

1. Aplikanti i paraqet AAC-së dhe/ose Agjencisë një deklaratë të pajtueshmërisë me paragrafin (b); dhe

2. Produktit, pjesës ose pajisjes nuk mund t'u bëhet asnjë ndryshim në lidhje me provën, i cili do të ndikonte në deklaratën e pajtueshmërisë midis kohës së treguar për pajtueshmërinë me paragrafin (b) dhe kohës që ai është prezantuar tek AAC dhe/ose Agjencia për testim.

21.A.35 Provat e fluturimit

a) Prova e fluturimit për qëllimin e marrjes së një certifikate tip kryhet në përputhje me kushtet për një fluturim të tillë prove të specifikuar nga AAC dhe/ose Agjencia.

b) Aplikanti bën të gjitha provat e fluturimit që AAC dhe/ose Agjencia i shikon si të nevojshme:

Për të përcaktuar pajtueshmërinë me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, dhe;

1. Për të përcaktuar nëse ka siguri të arsyeshme se avioni, pjesët dhe pajisjet e tij janë të besueshme dhe funksionojnë siç duhet për avionët që do të certifikohen sipas kësaj shtojce I (pjesa 21), me përjashtim të:

i) glajderave dhe glajderave me motor;

ii) balonave dhe aerostateve të përcaktuara sipas ELA 1 dhe ELA 2;

iii) aeroplanëve me peshë maksimale të ngritjes (MTOM) prej 2722 kg e më pak;

c) (e rezervuar);

d) (e rezervuar);

e) (e rezervuar);

f) Provat e fluturimit të përshkruara në paragrafin (b)(2) përfshijnë:

1. Për avionët që kanë të integruar motorë me turbinë të një tipi të papërdorur më parë në një certifikim tip të avionit, të paktën 300 orë operimi me një komplet të plotë motorësh që janë në përputhje me një certifikatë tip; dhe

2. Për të gjithë avionët e tjerë, të paktën 150 orë operimi.

21.A.41 Certifikata e tipit

Certifikata e tipit dhe certifikata e kufizuar e tipit përfshijnë projektimin e tipit, kufizimet e operimit, fletën e të dhënave të certifikatës së tipit për vlefshmërinë ajrore dhe emetimet e gazrave, bazën e zbatueshme të certifikimit të tipit dhe kërkesat për mbrojtjen e mjedisit me të cilat AAC dhe/ose Agjencia regjistron përputhshmërinë dhe çdo kusht ose kufizim tjetër të përshkruar për produktin në specifikimet e zbatueshme të certifikimit dhe në kërkesat për mbrojtjen e mjedisit. Certifikata e tipit të avionit dhe certifikata e kufizuar e tipit, përveç kësaj, duhet të përfshijnë të dyja bazën e zbatueshme të të dhënave operacionale të certifikimit, të dhënat e përshtatshmërisë operacionale dhe fletën e të dhënave të certifikatës së tipit për zhurmën. Format i të dhënave të certifikatës së tipit të motorit përfshin të dhënat e përputhshmërisë së emetimit të gazrave.

21.A.44 Detyrimet e mbajtësit

Çdo mbajtës i një certifikate tip ose certifikate tip të kufizuar:

a) ndërmerr detyrimet e përcaktuara në pikat 21.A.3A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.55, 21.A.57, 21.A.61 dhe 21.A.62; dhe, për këtë qëllim, vazhdon të përmbushë kërkesat e kualifikimit për përshtatshmërinë sipas pikës 21.A.14; dhe;

b) specifikon shënimin në përputhje me nënpjesën Q.

21.A.47 Mundësia për t'u transferuar

Transferimi i një certifikate tip ose certifikate tip të kufizuar mund të bëhet vetëm te një person fizik ose juridik i cili është i aftë që të ndërmarrë detyrimet sipas pikës 21.A.44, dhe, për këtë qëllim, ka demonstruar aftësinë e tij për t'u kualifikuar sipas kriterit të parashikuar në pikën 21.A.14.

21.A.51 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një certifikatë e tipit dhe një certifikatë e tipit të kufizuar lëshohen për një afat kohor të pakufizuar. Ato janë të vlefshme me kusht që:

1. Mbajtësi të mbetet në përputhje me këtë shtojcë I (pjesa 21); dhe

2. Certifikata të mos jetë dorëzuar ose revokuar sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga AAC dhe/ose Agjencia.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e tipit dhe certifikata e tipit e kufizuar duhet t'i kthehet AAC dhe/ose Agjencisë.

**21.A.55 Mbajtja e të dhënave**

Të gjitha informacionet përkatëse të projektimit, vizatimet dhe raportet e testimit, duke përfshirë të dhënat e inspektimit për produktin e testuar, mbahen nga zotëruesi i certifikatës së tipit ose i certifikatës së kufizuar të tipit në dispozicion të AAC-së dhe/ose Agjencisë dhe ruhen për të siguruar informacionin e nevojshëm për të garantuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë së të dhënave për përshtatshmërinë operacionale dhe përputhshmërinë me kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes mjedisore të produktit.

21.A.57 Manuallet

Mbajtësi i një certifikate tipi ose certifikate të kufizuar tipi harton, mirëmban dhe përditëson kopjet origjinale të të gjithë manualeve të kërkuara nga baza e zbatueshme e certifikimit të tipit, nga baza e zbatueshme e të dhënave të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale dhe nga kërkesat për mbrojtjen e mjedisit për produktin dhe i jep kopje AAC-së dhe/ose Agjencisë, sipas kërkesës.

21.A.61 Udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore

a) Mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar i vendos në dispozicion, të paktën një sërë udhëzimesh të plota për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, duke përfshirë të dhënat përshkruese dhe udhëzimet e përmblotjes të përgatitura në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikimit të tipit, secilit pronar të njohur të një avioni ose më shumë avionëve, motori ose helike me dorëzimin e tyre ose pas lëshimit të certifikatës së parë të vlefshmërisë ajrore për avionin në fjalë, dhe pas kësaj i vendos këto udhëzime në dispozicion pasi ka marrë kërkesë nga çdo person tjetër që kërkohet të pajtohet me ndonjë nga kushtet e atyre udhëzimeve. Disponueshmëria e disa manualeve ose e një pjese të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, që kanë të bëjnë me kontrollin e përgjithshëm ose me format e tjera të mirëmbajtjes bazë, mund që të vonohet deri pasi produkti të ketë hyrë në shërbim, por duhet të vihet në dispozicion para se ndonjë nga produktet të arrijë vjetërsinë përkatëse ose orët/ ciklet e fluturimit.

b) Për më tepër, ndryshimet e bëra tek udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore bëhen të njohura për të gjithë operatorët e produktit dhe i vihen në dispozicion, me kërkesë,

çdo personi të cilit i kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga këto udhëzime. AAC-së dhe/ose Agjencisë i dorëzohet një program që tregon se si janë shpërndarë ndryshimet në udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore.

21.A.62 Disponueshmëria e të dhënave të përshtatshmërisë operacionale

Mbajtësi i certifikatës së tipit ose i certifikatës së kufizuar të tipit vë në dispozicion;

a) të paktën një komplet të dhënash të plota të përshtatshmërisë operacionale të përgatitura në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale, për të gjithë operatorët e njohur të avionit në Shqipëri, përpara se të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përdoren nga një organizatë trajnuese ose nga një operator shqiptar; dhe

b) çdo ndryshim në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale për të gjithë operatorët e njohur të avionit; dhe

c) sipas kërkesës, të dhënat përkatëse të përmendura në pikat (a) dhe (b) më lart, për:

1. autoritetin kompetent përgjegjës për verifikimin e pajtueshmërisë me një ose më shumë elementë të këtij kompleti të të dhënave për përshtatshmërinë operacionale; dhe

2. çdo person të cilit i kërkohet të jetë në përputhje me një ose më shumë elementë të këtij kompleti të të dhënave për përshtatshmërinë operacionale.

(NËNPJESA C- JO E ZBATUESHME)

NËNPJESA D - NDRYSHIMET NË CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E TIPIT TË KUFIZUARA

21.A.90A Fushëveprimi

Kjo nënpjesë përcakton procedurën për miratimin e ndryshimeve në certifikatat e tipit dhe përcakton të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve dhe mbajtësve të këtyre miratimeve. Kjo nënpjesë përcakton gjithashtu ndryshimet standarde që nuk i nënshtrohen një procesi miratimi sipas kësaj nënpjesë. Në këtë nënpjesë, referencat për certifikatat e tipit përfshijnë certifikatën e tipit dhe certifikatën e kufizuar të tipit.

21.A.90B Ndryshimet standarde

a) Ndryshimet standarde janë ato ndryshime në një certifikatë tipi:

1. Në lidhje me:

i) aeroplanët me peshë maksimale ngritjeje 5700 kg ose më pak;



ii) helikopterët me peshë maksimale ngritjeje 3175 kg ose më pak;

iii) deltaplanët, deltaplanët me motor, balonat dhe aerostatet siç përcaktohen në ELA 1 dhe ELA 2.

2. Që ndjekin të dhënat e projektit të përfshira në specifikimet e certifikimit të lëshuara nga AAC dhe/ose Agjencia, të cilat përmbajnë metodat, teknikat dhe praktikat e pranueshme për të zbatuar dhe identifikuar ndryshimet standarde, duke përfshirë udhëzimet shoqëruese për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore.

3. Që nuk janë në konflikt me të dhënat e mbajtësit të certifikatës së tipit.

b) Pikat 21.A.91 deri në 21.A.109 nuk janë të zbatueshme për ndryshimet standarde.

21.A.91 Klasifikimi i ndryshimeve në një certifikatë tip

Ndryshimet në një certifikim tipi klasifikohen si të vogla dhe të mëdha. Një “ndryshim i vogël” është ai që nuk ka efekt të dukshëm në masën, balancën, forcen strukturore, besueshmërinë, karakteristikat operacionale, zhurmën, ventilimin e karburantit, shkarkimin e gazrave, të dhënat e përshtatshmërisë operacionale ose karakteristikat e tjera që ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të produktit. Me përjashtim të pikës 21.A.19, të gjitha ndryshimet e tjera janë “ndryshime të mëdha” në përputhje me këtë nënpjesë. Ndryshimet e mëdha dhe të vogla duhet të miratohen në përputhje me pikat 21.A.95 ose 21.A.97, sipas rastit, si dhe duhet të identifikohen në mënyrë të përshtatshme.

21.A.92 Pranueshmëria

a) Vetëm mbajtësi i certifikatës së tipit mund të aplikojë për miratimin e një ndryshimi të madh në një certifikatë tipi në përputhje me këtë nënpjesë; të gjithë aplikantët e tjerë për një ndryshim të madh në një certifikatë tipi duhet të aplikojnë sipas nënpjesës E.

b) Çdo person fizik ose juridik mund të aplikojë për miratimin e një ndryshimi të vogël në një certifikim tipi në përputhje me këtë nënpjesë.

21.A.93 Aplikimi

Aplikimi për miratimin e një ndryshimi në një certifikim tipi bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga AAC dhe/ose Agjencia dhe përfshin:

a) Një përshkrim të ndryshimit që identifikon:

1. të gjitha pjesët e projektimit të tipit dhe manualët e miratuara të prekura nga ndryshimi; dhe

2. specifikimet e certifikimit dhe kërkesat për mbrojtjen e mjedisit me të cilat është hartuar ndryshimi për të qene në përputhje me pikën 21.A.101.

b) Identifikimin e çdo rishqyrtimi të nevojshëm për të treguar përputhjen e produktit të ndryshuar me specifikimet e zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat për mbrojtjen e mjedisit.

c) Kur ndryshimi ndikon në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale, aplikimi duhet të përfshijë ose të plotësohet pas aplikimit fillestar, për të përfshirë ndryshimet e nevojshme në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale.

21.A.95 Ndryshimet e vogla

Ndryshimet e vogla në një certifikatë tipi klasifikohen dhe miratohen ose:

a) nga AAC dhe/ose Agjencia; ose

b) nga një organizatë projektimi e miratuar në mënyrë të përshtatshme, sipas një procedure të rënë dakord me AAC-në dhe/ose Agjencinë.

21.A.97 Ndryshimet madhore

a) Një aplikant për një ndryshim madhor:

1. Paraqet pranë AAC-së dhe/ose Agjencisë të dhëna provuese së bashku me çdo të dhënë përshkuese të nevojshme për t'u përfshirë në projektin e tipit;

2. Tregon/vërteton se produkti i ndryshuar është në përputhje me specifikimet e zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, siç specifikohet në pikën 21.A.101;

3. Tregon/vërteton se është në përputhje me pikat 21.A.20 (b), (c) dhe (d);

4. Atëherë kur aplikanti ka një miratim të përshtatshëm të organizatës projektuese, bën deklaratën sipas pikës 21.A.20 (d) të nënpjesës J;

5. Tregon/vërteton se është në përputhje me pikën 21.A.33 dhe atje ku është e zbatueshme, me pikën 21.A.35.

b) Miratimi i një ndryshimi të madh në një certifikatë tipi është i kufizuar në atë ose në ato konfigurime specifike në certifikatën e tipit mbi të cilën është bërë ndryshimi.

21.A.101 Përcaktimi i specifikimeve të zbatueshme të certifikimit dhe i kërkesave të mbrojtjes së mjedisit

a) Një aplikant për një ndryshim në një certifikatë tipi demonstroi se produkti i ndryshuar përputhet me specifikimet e certifikimit që janë të zbatueshme mbi produktin e ndryshuar dhe që janë në fuqi në datën e aplikimit për ndryshim, përveç



nëse përputhja me specifikimet e certifikimit të ndryshimeve të mëvonshme efektive zgjidhet nga aplikanti ose kërkohet sipas pikës (e) dhe (f), dhe nga kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes së mjedisit të përcaktuara në pikën 21.A.18.

b) Me përjashtim të pikës (a), një aplikant mund të tregojë që produkti i ndryshuar përputhet me një ndryshim të mëparshëm të specifikimeve të certifikimit të përmendura në pikën (a) dhe me çdo specifikim tjetër të certifikimit që AAC dhe/ ose Agjencia çmon se lidhet në mënyrë të drejtpërdrejtë. Megjithatë, specifikimet e certifikimit të ndryshuara më përpara nuk i paraprijnë specifikimeve korresponduese të certifikimit të inkorporuara me referencë në certifikatën e tipit. Aplikuesi mund të tregojë pajtueshmërinë me një ndryshim të mëparshëm të specifikimeve të certifikimit për secilën nga këto që vijnë:

1. Një ndryshim që AAC dhe/ ose Agjencia nuk e konsiderohen të rëndësishëm. Në përcaktimin nëse një ndryshim specifik është i rëndësishëm, AAC dhe/ ose Agjencia merr parasysh ndryshimin në kontekst me të gjitha ndryshimet përkatëse të mëparshme të projektimit dhe të gjitha ndryshimet përkatëse të specifikimeve të zbatueshme të certifikimit të inkorporuara në certifikatën e tipit llojit për produktin. Ndryshimet që plotësojnë një nga kriteret e mëposhtme konsiderohen automatikisht si të rëndësishme kur:

i) nuk ruhet konfigurimi i përgjithshëm ose parimet e ndërtimit;

ii) nuk mbeten të vlefshme supozimet e përdorura për certifikimin e produktit që do të ndryshohet.

2. Çdo zonë, sistem, pjesë ose pajisje që AAC dhe/ ose Agjencia çmon se nuk ndikohet nga ndryshimi.

3. Çdo zonë, sistem, pjesë ose pajisje që është prekur nga ndryshimi, për të cilat AAC dhe/ ose Agjencia konstaton se pajtueshmëria me specifikimet e certifikimit të përmendura në pikën (a) nuk kontribuon materialisht në nivelin e sigurisë së produktit të ndryshuar ose çmon se është jopraktike.

c) Një aplikant për një ndryshim në një avion (të ndryshëm nga një helikopter) me peshë maksimale prej 2 722 kg (6 000 lbs) ose më pak, ose në një helikopter pa turbinë me peshë maksimale prej 1 361 kg (3 000 lbs) ose më pak mund të tregojë se produkti i ndryshuar përputhet me bazën e

certifikimit të tipit të përfshirë me referencë në certifikatën e tipit. Megjithatë, nëse AAC dhe/ose Agjencia konstaton se ndryshimi është i rëndësishëm në një zonë, AAC dhe/ ose Agjencia mund të përcaktojë pajtueshmërinë me një ndryshim në bazën e certifikimit të tipit të përfshirë në referencën e certifikatës tip në fuqi në datën e aplikimit dhe çdo specifikim certifikimi që AAC konstaton se ka lidhje të drejtpërdrejtë, përveç nëse AAC dhe/ ose Agjencia, gjithashtu, konstaton se pajtueshmëria me atë ndryshim ose specifikim të certifikimit nuk kontribuon materialisht në nivelin e sigurisë së produktit të ndryshuar ose është jopraktik.

d) Nëse AAC dhe/ ose Agjencia konstaton se specifikimet e certifikimit në fuqi në datën e aplikimit për ndryshim nuk ofrojnë standarde të përshtatshme në lidhje me ndryshimin e propozuar, aplikanti, gjithashtu, përmbush çdo kusht të veçantë dhe ndryshimet në ato kushte të veçanta, të përshkruara sipas dispozitave të pikës 21.A.16B, për të siguruar një nivel sigurie të barabartë me atë të përcaktuar në specifikimet e certifikimit në fuqi në datën e aplikimit për ndryshim.

e) Një aplikim për një ndryshim në një certifikatë tipi për aeroplanë të mëdhenj dhe për helikopterë të mëdhenj është efektiv për pesë vjet dhe një aplikim për një ndryshim në çdo certifikatë tjetër tipi është efektiv për tre vjet. Në rast se ndryshimi nuk është miratuar ose është e qartë se nuk do të miratohet sipas afatit të përcaktuar në këtë pikë, aplikanti mund të:

1. Paraqesë një kërkesë të re për ndryshimin e certifikatës së tipit dhe të përputhet me të gjitha dispozitat e pikës (a) të zbatueshme për një kërkesë origjinale për një ndryshim; ose

2. Paraqesë një kërkesë për një shtyrje afati të kërkesës origjinale dhe të zbatojë dispozitat e pikës (a) për një datë efektive të aplikimit, që përzgjidhet nga aplikuesi, jo më herët se dita që i paraprin datës së miratimit të ndryshimit nga periudha kohore e përcaktuar në këtë pikë për kërkesën origjinale për ndryshimin.

f) Nëse një aplikant zgjedh të pajtohet me një specifikim certifikimi të një ndryshimi në specifikimet e certifikimit që është efektiv pas paraqitjes së kërkesës për një ndryshim në një tip, aplikanti gjithashtu duhet të jetë në përputhje me



çdo specifikim tjetër të certifikimit që AAC dhe/ose Agjencia çmon se lidhet drejtpërdrejtë.

g) Kur kërkesa për një ndryshim në një certifikatë tipi për një avion përfshin ose plotësohet pas aplikimit fillestar për të përfshirë ndryshimet në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale, baza e certifikimit të të dhënave për përshtatshmërinë operacionale përcaktohet në përputhje me pikat (a), (b), (c), (d) dhe (f) më lart.

21.A.103 Lëshimi i miratimit

a) Aplikanti ka të drejtën që të ketë një ndryshim të madh në një certifikatë tipi të miratuar pas:

1. Paraqitjes së deklaratës të përmendur në pikën 21.A.20 (d); dhe

2. Pasi të jetë demonstruar se:

i) produkti i ndryshuar i plotëson specifikimet e zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat për mbrojtjen e mjedisit, siç përcaktohet në pikën 21.A.101;

ii) çdo dispozitë e vlefshmërisë ajrore që nuk përmbushet kompensohet nga faktorët që sigurojnë një nivel të barabartë sigurie; dhe

iii) asnjë tipar ose karakteristikë nuk e bën produktin të pasigurt për përdorimet për të cilat kërkohet certifikimi.

3. Në rastin e një ndryshimi që ndikon në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale, demonstron se ndryshimet e nevojshme të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale plotësojnë bazën e zbatueshme të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale të përcaktuar në përputhje me pikën 21.A.101 (g);

4. Me përjashtim të pikës 3, me kërkesë të aplikantit të përfshirë në deklaratën e përmendur në pikën 21.A.20 (d), një ndryshim i madh në një certifikatë tipi të avionit mund të miratohet përpara se të tregohet përputhshmëria me bazën e zbatueshme të certifikimit të të dhënave për përshtatshmërinë operacionale, me kusht që aplikanti të demonstrojë pajtueshmërinë me bazën e certifikimit të të dhënave për përshtatshmërinë operative përpara se të përdoren të dhënat e përshtatshmërisë operative.

b) Një ndryshim i vogël në një certifikatë tipi miratohet vetëm në përputhje me pikën 21.A.95 nëse tregohet se produkti i ndryshuar i plotëson specifikimet e zbatueshme të certifikimit, siç përcaktohet në pikën 21.A.101.

21.A.105 Mbajtja e të dhënave

Për çdo ndryshim, i gjithë informacioni përkatës i projektimit, vizatimet dhe raportet e testimit, duke përfshirë të dhënat e inspektimit për produktin e ndryshuar të testuar, ruhen nga aplikanti për t'u vënë në dispozicion të AAC-së dhe/ose Agjencisë dhe mbahen në mënyrë që të sigurojnë informacionin e nevojshëm për të garantuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë së të dhënave për përshtatshmërinë operacionale dhe përputhshmërinë me kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes mjedisore të produktit të ndryshuar.

21.A.107 Udhëzime për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore

a) Mbajtësi i një miratimi të ndryshimit të vogël në certifikatën e tipit duhet të sigurojë të paktën një set të ndryshimeve të lidhura, nëse ka, me udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produktit në të cilin do të instalohet ndryshimi i vogël, i përgatitur në përputhje me bazën e certifikatës së tipit të aplikueshëm, për secilin pronar të njohur të një ose më shumë avionëve, motorëve ose helikës që përfshin ndryshimin e vogël, pas dorëzimit të tij, ose me lëshimin e certifikatës së parë të vlefshmërisë ajrore për avionin e prekur, cilado që ndodh më vonë dhe më pas i vendos këto ndryshime në udhëzimet e disponueshme, sipas kërkesës, për çdo person tjetër që kërkohet të përmbushë ndonjë nga kushtet e këtyre udhëzimeve.

b) Për më tepër, ndryshimet në ato variacione të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore vihen në dispozicion të të gjithë operatorëve të njohur të një produkti që integron një ndryshim të vogël dhe i vihen në dispozicion, me kërkesë, çdo personi të cilit i kërkohet të pajtohet me ndonjë nga ato udhëzime.

21.A.108 Disponueshmëria e të dhënave të përshtatshmërisë operacionale

Në rastin e një ndryshimi që ndikon në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale, zotëruesi i miratimit të ndryshimit të vogël vë në dispozicion:

a) të paktën një komplet të ndryshimeve për të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përgatitura në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale, për të gjithë operatorët e njohur të avionit të ndryshuar, përpara se të dhënat e përshtatshmërisë



operacionale të përdoren nga një organizatë trajnuese ose një operator vendas; dhe

b) çdo ndryshim tjetër në të dhënat e prekura të përshtatshmërisë operationale, për të gjithë operatorët e njohur të avionit të ndryshuar; dhe

c) sipas kërkesës, pjesët përkatëse të ndryshimeve në pikat (a) dhe (b) më lart për:

1. autoritetin kompetent përgjegjës për verifikimin e përputhshmërisë me një ose më shumë elementë të të dhënave të prekura të përshtatshmërisë operationale; dhe

2. çdo person të cilit i kërkohet që të jetë në përputhshmëri me një ose më shumë elementë të këtij grupi të të dhënave të përshtatshmërisë operationale.

21.A.109 Detyrimet dhe shënjimi MEP

Zotëruesi i miratimit të një ndryshimi të vogël në një certifikatë tip:

a) Merr përsipër detyrimet e parashtruara në pikat 21.A.4, 21.A.105, 21.A.107 dhe 21.A.108; dhe

b) specifikon shenjen, duke përfshirë shkronjat MPE (Miratimi Evropian i Pjesës, në përputhje me pikën 21.A.804 (a).’;

NËNPJESA E - CERTIFIKATAT PLOTËSUESE TË TIPI

21.A.111 Fushëveprimi

Kjo nënpjesë përcakton procedurën për miratimin e ndryshimeve të mëdha të certifikatës së tipit sipas procedurave të certifikatës plotësuese të tipit dhe përcakton të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve, si dhe të zotëruesve të këtyre certifikatave.

21.A.112A Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik (organizatë), që ka demonstruar ose është në proces demonstrimi të aftësisë së tij në përputhje me pikën 21.A.112B ka mundësinë të pranohet si një aplikant për një certifikatë tip plotësuese sipas kushteve të parashtruara në këtë nënpjesë.

21.A.112B Demonstrimi i aftësisë

a) Çdo organizatë që aplikon për një certifikatë tip plotësuese demonstroi aftësinë e saj duke pasur një miratim të organizatës projektuese, të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia në përputhje me nënpjesën J.

b) Me përjashtim të paragrafit (a), si një procedurë alternative për të demonstruar aftësinë e tij, një aplikant mund të kërkojë miratimin e AAC-së dhe/ose Agjencisë për përdorimin e procedurave që përcaktojnë praktikat specifike të

projektit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të nevojshme për t’u përputhur me këtë nënpjesë.

c) Me përjashtim të paragrafëve (a) dhe (b), një aplikant mund të zgjedhë për demonstrimin e aftësive nëpërmjet miratimit nga AAC dhe/ose Agjencia të një programi të certifikuar që detajon mjetet për demonstrimin e përputhshmërisë për një certifikatë tip plotësuese të një avioni, motori dhe helike të përcaktuar në pikën 21.A.14(c).

21.A.113 Aplikimi për një certifikatë plotësuese të tipit

a) Një aplikim për një certifikatë tip plotësuese bëhet sipas formës dhe mënyrës së përcaktuar nga AAC dhe/ose Agjencia.

B0 Një aplikim për një certifikatë plotësuese të tipit përfshin përshkrimet, identifikimin dhe ndryshimet në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të kërkuara nga pika 21.A.93. Përveç kësaj, një aplikim i tillë duhet të përfshijë një justifikim që informacioni mbi të cilin bazohen këto elemente është i përshtatshëm ose nga burimet e vetë aplikantit, ose nëpërmjet një marrëveshjeje me zotëruesin e certifikatës së tipit.

21.A.114 Tregimi i përputhshmërisë

Një aplikant për një certifikatë tip plotësuese duhet të jetë në përputhje me pikën 21.A.97.

21.A.115 Lëshimi i një certifikate plotësuese të tipit

Aplikantit i jepet e drejta të ketë një certifikatë tip plotësuese të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia pasi:

a) të ketë dorëzuar deklaratën sipas pikës 21.A.20(d); dhe

b) të ketë demonstruar se:

1. Produkti i ndryshuar përputhet me specifikimet e zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes së mjedisit siç specifikohet në pikën 21.A.101;

2. Çdo parashikim i vlefshmërisë ajrore që nuk është në përputhshmëri kompensohet nga faktorë që sigurojnë një nivel ekuivalent të sigurisë; dhe

3. Asnjë tipar apo karakteristikë e bën produktin të pasigurt për përdorimin për të cilin kërkohet;

c) të ketë demonstruar aftësinë e tij në përputhje me pikën 21.A.112B

d) atëherë kur, sipas pikës 21.A.113(b), aplikanti të ketë hyrë në një marrëveshje me mbajtësin e certifikatës së tipit.



1. Mbajtësi i certifikatës së tipit të ketë njoftuar se nuk ka kundërshtime teknike në lidhje me informacionin e paraqitur sipas pikës 21.A.93; dhe

2. Mbajtësi i certifikatës së tipit të ketë pranuar të bashkëpunojë me mbajtësin e certifikatës së tipit plotësuese për të siguruar përmbushjen e të gjitha detyrimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produktit të ndryshuar nëpërmjet pajtueshmërisë me pikat 21.A.44 dhe 21.A.118A.

21.A.116 Mundësia për t'u transferuar

Një certifikatë e tipit plotësuese transferohet vetëm te një person fizik ose juridik i cili është në gjendje të ndërmarrë detyrimet e pikës 21.A.118A dhe për këtë qëllim ka demonstruar aftësinë e tij për t'u kualifikuar sipas kriterëve të pikës 21.A.112B me përjashtim të avionëve ELA1 për të cilët personi fizik ose juridik ka kërkuar marrëveshjen e AAC-së dhe/ose Agjencisë për përdorimin e procedurave që përcaktojnë aktivitetet e tij për të ndërmarrë këto detyrime.

21.A.117 Ndryshimet në atë pjesë të produktit që mbulohet nga një certifikatë e tipit plotësuese

a) Ndryshimet e vogla në atë pjesë të produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese klasifikohen dhe miratohen në përputhje me nënpjesën D.

b) Çdo ndryshim madhor në atë pjesë të produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese miratohet si një certifikatë e tipit plotësuese më vete në përputhje me këtë nënpjesë.

c) Me përjashtim të paragrafit (b), një ndryshim i madh i pjesës së produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese e paraqitur nga vetë mbajtësi i certifikatës së tipit plotësuese mund të miratohet si një ndryshim ndaj certifikatës së tipit plotësuese ekzistuese.

21.A.118A Detyrimet dhe shënjimi MEP

Çdo mbajtës i një certifikate tipi plotësuese:

a) Merr përsipër detyrimet:

1. E përcaktuara në pikat 21.A.3A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.105, 21.A.119, 21.A.120A dhe 21.A.120B;

2. Të nënkuptuara në bashkëpunim me mbajtësin e certifikatës së tipit në përputhje me pikën 21.A.115 (d) (2); dhe

për këtë qëllim vazhdon të plotësojë kriteret e pikës 21.A.112B;

b) Specifikon shënimin, duke përfshirë shkronjat MEP, në përputhje me pikën 21.A.804(a).

21.A.118B Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdueshmëri

a) Një certifikatë e tipit plotësuese lëshohet për një periudhë kohore pa afat. Ajo mbetet e vlefshme në varësi të:

1. Qëndrimit të mbajtësit në pajtueshmëri me këtë aneks (pjesa 21); dhe

2. Mos dorëzimit ose revokimit të certifikatës sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga AAC dhe/ose Agjencia.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e tipit plotësuese i kthehet AAC-së dhe/ose Agjencisë.

21.A.119 Manualët

Mbajtësi i një certifikate plotësuese të tipit prodhon, ruan dhe përditëson kopjet origjinale të ndryshimeve në manualët e kërkuara nga baza e zbatueshme e certifikimit të tipit, nga baza e zbatueshme e certifikimit të përshtatshmërisë operacionale dhe nga kërkesat e mbrojtjes mjedisore për produktin, të nevojshme për të mbuluar ndryshimet e paraqitura në certifikatën plotësuese të tipit dhe ia dorëzon kopjet e këtyre manualeve AAC-së dhe/ose Agjencisë, sipas kërkesës.

21.A.120A Udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore

a) Mbajtësi i certifikatës plotësuese të tipit për një avion, motor ose helikë, i jep, të paktën një komplet të variacioneve shoqëruese të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, të përgatitura në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit, secilit pronar të njohur të një avioni ose më shumë avionëve, motori ose helike duke përfshirë tiparet e një certifikate tip dhe pas dorëzimit të kësaj ose pas lëshimit të certifikatës së parë të vlefshmërisë ajrore për avionin e prekur nga ndryshimi, cilado që të ndodhë më vonë nga këto të dyja, i vendos këto udhëzime në dispozicion pasi të ketë marrë kërkesën nga çdo person tjetër të cilit i kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga kushtet e këtyre udhëzimeve. Disponueshmëria e ndonjë manuali ose e një pjese të variacioneve të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, që kanë të bëjnë me kontrollin e përgjithshëm ose me format e tjera të mirëmbajtjes bazë, mund që të vonohet deri pasi produkti të ketë hyrë në shërbim, por duhet të vihet në dispozicion



para se ndonjë nga produktet të arrijë vjetërsinë përkatëse ose orët/ciklet e fluturimit.

b) Për më tepër, ndryshimet e bëra tek udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore bëhen të ditura për të gjithë operatorët e njohur të një produkti që integron në vetvete certifikatën e tipit plotësuese dhe i vihen në dispozicion, me kërkesë, çdo personi të cilit i kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga këto udhëzime. AAC-së dhe/ose Agjencisë i dorëzohet një program që tregon se si ndryshimet në udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore janë të shpërndara.

21.A.120B Disponueshmëria e të dhënave të përshtatshmërisë operacionale

Në rastin e një ndryshimi që ndikon në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale, zotëuesi i certifikatës plotësuese të tipit vë në dispozicion:

a) të paktën një komplet ndryshimesh për të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përgatitura në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale, për të gjithë operatorët e njohur të BE-së dhe ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ose operatorëve vendas të avionit të ndryshuar, përpara se të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përdoren nga një organizatë trajnuese ose një operator vendas, ose i BE-së dhe ZPEA-së; dhe

b) çdo ndryshim tjetër në të dhënat e prekura të përshtatshmërisë operacionale, për të gjithë operatorët e njohur të BE-së dhe ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ose operatorëve vendas të avionit të ndryshuar; dhe

c) sipas kërkesës, pjesët përkatëse të ndryshimeve në pikat (a) dhe (b) më lart, për:

1. Autoritetin kompetent përgjegjës për verifikimin e përputhshmërisë me një ose më shumë elementë të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale të prekura nga ndryshimi; dhe

2. Çdo person të cilit i kërkohet që të jetë në përputhshmëri me një ose më shumë elementë të këtij kompleti të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale.

NËNPJESA F - PRODHIMI PA MIRATIMIN E ORGANIZATËS PRODHUESE

21.A.121 Qëllimi

a) Kjo nënpjesë vendos procedurën për të demonstruar përputhshmërinë me të dhënat e zbatueshme të projektimit të një produkti, pjesë,

ose pajisjeje e cila synohet të prodhohet pa miratimin e një organizate prodhuese sipas nënpjesës G.

b) Kjo nënpjesë vendos rregullat që drejtojnë detyrimet e prodhuesit të një produkti, pjesë ose pajisjeje që prodhohet sipas kësaj nënpjesë.

21.A.122 Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik mund të aplikojë për të treguar pajtueshmërinë e produkteve individuale, pjesëve dhe pajisjeve sipas kësaj nënpjesë, nëse:

a) mban ose ka aplikuar për një miratim që mbulon projektin e atij produkti, asaj pjesë ose pajisjeje; ose

b) ka siguruar koordinimin e kënaqshëm midis prodhimit dhe projektimit, nëpërmjet një marrëveshjeje të përshtatshme me aplikantin ose mbajtësin e miratimit të një projekti të tillë.

21.A.124 Aplikimi

a) Çdo aplikim për një marrëveshje për të treguar pajtueshmërinë e produkteve individuale, pjesëve dhe pajisjeve sipas kësaj nënpjesë bëhet në një formë dhe mënyrë të vendosur nga AAC.

b) Një aplikim i tillë përmban:

1. Të dhëna që demonstrojnë, atje ku është e zbatueshme, se:

i) lëshimi i një miratimi të organizatës prodhuese sipas nënpjesës G do të ishte i papërshtatshëm; ose

ii) certifikimi ose miratimi i një produkti, pjesë ose pajisjeje sipas kësaj nënpjesë është i nevojshëm në pritje të lëshimit të miratimit të një organizate prodhuese sipas nënpjesës G.

2. Një përshkrim të informacionit të kërkuar nga pika 21.A.125(b).

21.A.125A Lëshimi i një letër marrëveshjeje

Aplikanti ka të drejtë të ketë një letër marrëveshjeje të lëshuar nga AAC duke rënë dakord për të treguar përputhshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve individuale sipas kësaj nënpjesë, pasi:

a) të ketë vendosur një sistem të inspektimit të prodhimit i cili siguron se çdo produkt, pjesë ose pajisje përputhet me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe është në gjendje për operim të sigurt.

b) të ketë siguruar një manual i cili përmban:

1. Një përshkrim të sistemit të inspektimit të prodhimit të kërkuar sipas paragrafit (a),

2. Një përshkrim të mjeteve për përcaktimin e sistemit të inspektimit të prodhimit;



3. Një përshkrim të provave të kërkuara nga paragrafët 21.A.127 dhe 21.A.128, dhe emrat e personave të autorizuar për qëllimin e paragrafit 21.A.130(a).

c) të ketë demonstruar që është i aftë të japë asistencë në përputhje me pikat 21.A.3 dhe 21.A.129(d).

21.A.125B Gjetjet

a) Kur zbulohen të dhëna objektive të cilat tregojnë papajtueshmërinë e mbajtësit të letër marrëveshjes me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjese, gjetjet klasifikohen si më poshtë:

1. Një gjetje e nivelit një është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila mund të çojë në papajtueshmëri të pakontrolluara me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe mund të ndikojë sigurinë e avionit.

2. Një gjetje e nivelit dy është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila nuk është e klasifikuar si nivel një.

b) Një gjetje e nivelit tre është çdo send në të cilin është identifikuar, me anë të të dhënave objektive, përmbajtja e problemeve potenciale të cilat mund të çojnë drejt një papajtueshmërie sipas paragrafit (a).

c) Pas marrjes së njoftimit për gjetjen sipas pikës 21.B.143:

1. Në rast të një gjetjeje të nivelit një, mbajtësi i letër marrëveshjes demonstroi veprimet korrigjuese për të përmbushur kërkesat e AAC-së brenda një periudhe jo më të madhe se 21 ditë pune pas konfirmimit me shkrim të gjetjes;

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit dy, periudha e veprimit korrigjues e dhënë nga AAC është në përshtatje me natyrën e gjetjes, por në çdo rast si fillim nuk është më e madhe se tre muaj. Në rrethana të caktuara dhe në varësi të natyrës së gjetjes, AAC mund të zgjasë periudhën tre mujore në varësi të një plani veprimi korrigjues të pëlqyeshëm, të miratuar nga AAC.

3. Një gjetje e nivelit tre nuk kërkon veprim të menjëhershëm nga mbajtësi i letër marrëveshjes.

d) Në rastin e gjetjeve të nivelit një ose nivelit dy, letër marrëveshja mund t'i nënshtrohet një kufizimi, pezullimi dhe revokimi të pjesshëm ose të plotë sipas pikës 21.B.145. Mbajtësi i letër marrëveshjes jep në kohë një konfirmim të marrjes së njoftimit të kufizimit, pezullimit ose revokimit të letër marrëveshjes.

21.A.125C Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Letër marrëveshja lëshohet për një kohëzgjatje të kufizuar jo më të madhe se një vit. Ajo qëndron e vlefshme me përjashtim të rastit kur:

1. Mbajtësi i letër marrëveshjes nuk arrin të demonstrojë pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjese; ose

2. Ka të dhëna që prodhuesi nuk mund të ruajë kontroll të kënaqshëm në prodhimin e produkteve, pjesëve, ose pajisjeve sipas marrëveshjes; ose

3. Prodhuesi nuk përmbush më kërkesat e pikës 21.A.122; ose

4. Letër marrëveshja është dorëzuar, revokuar sipas pikës 21.B.145, ose ka skaduar.

b) Pas dorëzimit, revokimit ose skadimit, letër marrëveshja i rikthehet AAC-së.

21.A.126 Sistemi i inspektimit të prodhimit

a) Sistemi i inspektimit të prodhimit i kërkuar sipas pikës 21.A.125A(a) duhet të japë mjetet për të përcaktuar që:

1. Materialet që vijnë dhe pjesët e blera ose të nënkontraktuar, të përdorura në produktin e përfunduar janë të njëjta siç janë specifikuar në të dhënat e zbatueshme të projektimit.

2. Materialet që vijnë dhe pjesët e blera ose të nënkontraktuar janë të identifikuara në mënyrën e duhur.

3. Proceset, teknikat e prodhimit dhe metodat e montimit që ndikojnë në cilësinë dhe sigurinë e produktit të përfunduar janë kryer në përputhje me udhëzimet e pranuar nga AAC.

4. Ndryshimet e projektit, duke përfshirë zëvendësimet e materialit, janë miratuar sipas nënpjesës D ose E dhe janë kontrolluar përpara se të integrohen në produktin e përfunduar.

b) Sistemi i inspektimit të prodhimit i kërkuar sipas pikës 21.A.125(a), duhet të jetë i tillë që të sigurojë që:

1. Pjesët në proces janë inspektuar për përputhshmëri me të dhënat e zbatueshme të projektimit në ato pika gjatë procesit në të cilat mund të bëhen përcaktime të sakta.

2. Materialet që dëmtohen dhe prishen, ruhen në mënyrë të përshtatshme dhe mbrohen në mënyrë të mjaftueshme.

3. Vizatimet aktuale të projektit janë të gatshme për personelin prodhues dhe inspektues dhe përdoren kur është e nevojshme.



4. Materialet dhe pjesët e refuzuara të jenë veçuar dhe identifikuar në një mënyrë e cila përjashton instalimin në produktin e përfunduar.

5. Materialet dhe pjesët që janë ndaluar për shkak të shmangieve nga të dhënat e projektit ose specifikimet, dhe të cilat duhet të merren në konsideratë për instalim në produktin e përfunduar, i nënshtrohen një procedure rishikimi inxhinierie dhe të prodhimit. Ato materiale dhe pjesë të përcaktuara nga kjo procedurë për të qenë në shërbim identifikohen në mënyrën e duhur dhe inspektohen përsëri nëse është e nevojshme, ripunohen ose riparohen. Materialet dhe pjesët e refuzuara nga kjo procedurë shënjohen dhe lihen mënjanë për të siguruar që ato nuk janë të integruara në produktin përfundimtar.

6. Të dhënat e prodhuara sipas sistemit të inspektimit të prodhimit mbahen të identifikuar me produktin ose pjesën e përfunduar atje ku është praktike dhe ruhen nga prodhuesi në mënyrë që ai të japë informacionin e nevojshëm për të garantuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produktit.

21.A.127 Provat: avionët

a) Çdo prodhues i një avioni të prodhuar sipas kësaj nënpjesë vendos një bazë të miratuar prodhimi, një procedurë të testimit të fluturimit dhe format e kontrollit dhe në përputhje me këto forma, testohet çdo avion i prodhuar, si një mënyrë e vendosjes së aspekteve përkatëse të pajtueshmërisë me pikën 21.A.125(a).

b) Çdo procedurë e testimit të prodhimit përfshin të paktën sa më poshtë:

1. Një kontroll mbi cilësitë e përdorimit;
2. Një kontroll mbi performancën e fluturimit (duke përdorur instrumentet normal të avionit);
3. Një kontroll mbi funksionimin e duhur të të gjitha pajisjeve dhe sistemeve të avionit;
4. Një përcaktim se të gjithë instrumentet janë të shënuar në mënyrën e duhur dhe të gjitha tabelat dhe manualët e kërkuara të fluturimit janë instaluar pas provës së fluturimit;
5. Një kontroll të karakteristikave funksionale të avionit në tokë;
6. Një kontroll mbi çdo artikull tjetër të veçantë të avionit të testuar.

21.A.128 Provat: motorët dhe helikat

Çdo prodhues motorësh, ose helikash të prodhuara sipas kësaj nënpjesë vendos çdo motor ose helikë me regjistrim në një provë të

pranueshme funksionale siç specifikohet në dokumentacionin e mbajtësit të certifikatës së tipit, për të përcaktuar nëse punon në mënyrën e duhur brenda funksionit për të cilën ka marrë certifikatë të tipit, si një mënyrë për të vendosur aspekte përkatëse të pajtueshmërisë me pikën 21.A.125(a).

21.A.129 Detyrimet e prodhuesit

Çdo prodhues i një produkti, pjesë ose pajisjeje që prodhohet sipas kësaj nënpjesë:

a) Vendos në dispozicion çdo produkt, pjesë ose pajisje për inspektim nga AAC.

b) Ruan në vendin e prodhimit të dhënat dhe vizatimet teknike që janë të nevojshme për të përcaktuar nëse produkti pajtohet me të dhënat e zbatueshme të projektimit.

c) Ruan sistemin e inspektimit të prodhimit i cili siguron që çdo produkt përputhet me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe është në gjendje për operim të sigurt.

d) Jep asistencë për mbajtësin e certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar ose miratimit të projektit për sa i përket çdo veprimi të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore që është i lidhur me produktin, pjesën ose pajisjen që është prodhuar.

e) Vendos dhe ruan një sistem të brendshëm të raportimit të ngjarjeve në interes të sigurisë operationale, për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve të ngjarjeve në mënyrë që të identifikohen tendencat e dëmshme ose për të adresuar mangësitë, si dhe për të nxjerrë ngjarje të raportueshme. Ky sistem duhet të përfshijë një vlerësim të informacionit paraprak në lidhje me ngjarjet dhe përhapjen e informacionit të ngjarjes.

f) 1. Raporton të mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar ose miratimit të projektit, të gjitha rastet në të cilat produktet, pjesët ose pajisjet janë lejuar për shërbim nga prodhuesi dhe më vonë janë identifikuar me devijime nga të dhënat e zbatueshme të projektimit, si dhe inspekton së bashku me mbajtësin e certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar ose miratimit të projektit për të identifikuar ato devijime të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt.

2. Raporton pranë Agjencisë dhe AAC-së devijimet të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt të identifikuar sipas nënparagrafit (1). Raporte të tilla duhet të kryhen në formën dhe mënyrën e vendosur nga AAC sipas pikës



21.A.3(b)(2) ose të pranuar nga AAC kur ato janë vendosur nga Agjencia.

3. Atëherë kur prodhuesi vepron si furnizues për një organizatë tjetër prodhuese, raporton gjithashtu tek organizata tjetër të gjitha rastet kur ka lejuar në shërbim produkte, pjesë ose pajisje për atë organizatë dhe më vonë i ka identifikuar ato me devijime të mundshme nga të dhënat e zbatueshme të projektimit.

21.A.130 Deklarata e përputhshmërisë

a) Çdo prodhues i një produkti, pjesë ose pajisjeje të prodhuar sipas kësaj nënpjesë harton një deklaratë të përputhshmërisë, sipas një forme 52 të Republikës së Shqipërisë sipas modelit EASA (shiko shtojcën VIII), për gjithë avionin, ose sipas një forme 1 të Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s (shiko shtojcën I), për produktet, pjesët ose pajisjet e tjera. Kjo deklaratë duhet të firmoset nga një person i autorizuar i cili mban një pozicion me përgjegjësi në organizatën prodhuese.

b) Një deklaratë përputhshmërie përfshin:

1. Për çdo produkt, pjesë ose pajisje, një deklaratë se produkti ose pajisja, është në përputhje me të dhënat e miratuara të projektit dhe është në gjendje për funksionim të sigurt; dhe

2. Për çdo avion, një deklaratë që avioni është kontrolluar në tokë dhe fluturim në përputhje me pikën 21A.127 (a); dhe

3. Për çdo motor ose helikë të ndryshueshme, një deklaratë që motori ose helika i është nënshtruar nga prodhuesi një testi funksional final në përputhje me pikën 21A.128; dhe

4. Përveç kësaj, në rastin e motorëve, një deklaratë që motori i kompletuar është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të shkarkimeve të gazrave në datën e prodhimit të motorit.

c) Çdo prodhues i një produkti, pjesë ose pajisjeje të tillë prezanton:

1. Pas transferimit fillestar nga ai të pronësisë së një produkti, pjesë ose pajisjeje të tillë; ose

2. Pas aplikimit për lëshimin origjinal të një certifikate të vlefshmërisë ajrore të një avioni; ose

3. Pas aplikimit për lëshimin origjinal të një dokumenti lejimi të vlefshmërisë ajrore për një motor, një helikë, një pjesë ose pajisje, një deklaratë aktuale të përputhshmërisë, për miratim nga AAC.

d) AAC miraton nëpërmjet një kundër-firme deklaratën e përputhshmërisë nëse zbulon pas

inspektimit se produkti, pjesa ose pajisja përputhet me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe është në gjendje për operim të sigurt.

NËNPJESA G - MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

21.A.131 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos:

a) Procedurën për lëshimin e një miratimi të organizatës prodhuese për një organizatë prodhuese e cila tregon pajtueshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve me të dhënat e zbatueshme të projektit.

b) Rregullat që drejtojnë të drejtat dhe detyrimet e aplikantit dhe mbajtësit të këtyre miratimeve.

21.A.133 Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik ('organizatë') pranohet si një aplikant për një miratim sipas kësaj nënpjesë. Aplikanti duhet të:

a) justifikojë se, për një qëllim të caktuar pune, është i përshtatshëm një miratim sipas kësaj nënpjesë për qëllimin e demonstrimit të pajtueshmërisë me një projekt specifik; dhe

b) mbajë ose ketë aplikuar për një miratim të atij projekti specifik; ose

c) ketë siguruar, nëpërmjet një marrëveshjeje të përshtatshme me aplikuesin ose mbajtësin e miratimit të atij projekti specifik një koordinim të kënaqshëm midis prodhimit dhe projektit.

21.A.134 Aplikimi

Çdo aplikim për miratimin e një organizate prodhuese i drejtohet AAC-së në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga AAC dhe përfshin një përshkrim të informacionit të kërkuar nga pika 21.A.143, si dhe kushtet e miratimit të kërkuara për t'u lëshuar sipas pikës 21.A.151.

21.A.135 Lëshimi i miratimit të organizatës prodhuese

Një organizatë i jepet e drejta të ketë një miratim të organizatës prodhuese të lëshuar nga AAC kur ajo të ketë treguar pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

21.A.139 Sistemi i cilësisë

a) Organizata prodhuese demonstroi se ka vendosur dhe është e aftë të mbajë një sistem cilësie. Sistemi i cilësisë dokumentohet. Ky sistem cilësie është i tillë saqë t'i mundësojë organizatës të sigurojë që secili produkt, pjesë ose pajisje e prodhuar nga organizata ose nga partnerët e saj, ose e furnizuar apo e nënkontraktuar me palë të jashtme, është në përputhje me të dhënat e



zbatueshme të projektit, se është në gjendje për operim të sigurt dhe se ushtron kështu privilegjet e parashtruara te pika 21.A.163.

b) Sistemi i cilësisë përmban:

1. Siç është e zbatueshme brenda qëllimit të miratimit, procedura kontrolli për:

i) lëshimin, miratimin, ose ndryshimin e dokumentacionit;

ii) auditimin dhe kontrollin e vlerësimit të shitësit dhe nënkontraktuesit;

iii) verifikimin që produktet, pjesët, materialet, dhe pajisjet që vijnë, duke përfshirë artikujt e furnizuar të rinj ose të përdorur të furnizuar nga blerësit e produkteve, janë sipas specifikimeve në të dhënat e zbatueshme të projektimit;

iv) identifikimin dhe gjurmimin;

v) proceset e prodhimit;

vi) inspektimin dhe testimin, duke përfshirë provat në fluturim të produktit;

vii) kalibrimin e veglave, shablloneve dhe pajisjet e provave;

viii) kontrollin e sendeve për papajtueshmëri;

ix) koordinimin e vlefshmërisë ajrore me aplikantin ose mbajtësin e miratimit të projektit;

x) përmbushjen dhe ruajtjen e të dhënave;

xi) kompetencën dhe kualifikimin e personelit;

xii) lëshimin e dokumenteve të vlefshmërisë ajrore për lejin në shërbim;

xiii) trajtimin, magazinimin dhe paketimin;

xiv) auditet e brendshme të cilësisë dhe veprimet korrigjuese që pasojnë;

xv) punën brenda kushteve të miratimit të kryera në çdo vendndodhje përveç objekteve të miratuara;

xvi) punën e kryer pas përfundimit të prodhimit, por para shpërndarjes, për të mbajtur avionin në një gjendje për operim të sigurt.

xvii) lëshimin e lejes për fluturim dhe miratimin e kushteve shoqëruese të fluturimit.

Procedurat e kontrollit kanë nevojë të përfshijnë udhëzime specifike për çdo pjesë kritike.

2. Një funksion të pavarur të garantimit të cilësisë për të monitoruar pajtueshmërinë, dhe kompetencën e procedurave të dokumentuara të sistemit të cilësisë. Ky monitorim përfshin një sistem mbështetës për personin ose grupin e personave të referuar në pikën 21.A.145(c)(2) dhe së fundi te menaxheri i cituar në pikën 21.A.145(c)(1) për të siguruar, sipas nevojës, veprime korrigjuese.

21 A. 143 Manuali

a) Organizata i paraqet AAC-së një Manual të organizatës prodhuese duke dhënë informacionin e mëposhtëm:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon se manuali i organizatës së prodhimit dhe çdo manual tjetër shoqërues të cilët përcaktojnë pajtueshmërinë e organizatës së miratuar të prodhimit me këtë nënpjesë, janë në përputhje me të gjatë gjithë kohës.

2. Pozicionin (pozicionet) dhe emrat e menaxherëve të pranuar nga AAC në përputhje me pikën 21.A.145(c)(2).

3. Detyrat dhe përgjegjësitë e menaxherit (menaxherëve) siç kërkohet nga 21.A.145(c)(2) duke përfshirë çështjet me të cilat ata mund të merren direkt me AAC-në në emër të organizatës.

4. Një strukturë organizative që tregon zinxhirin e përgjegjësive të menaxherëve siç kërkohet nga pika 21.A.145(c)(1) dhe (2).

5. Një listë të stafit certifikues siç citohet në pikën 21.A.145(d).

6. Një përshkrim të përgjithshëm të burimeve të fuqisë njerëzore.

7. Një përshkrim të përgjithshëm të objekteve që ndodhen në secilën adresë të specifikuar në certifikatën e miratimit të organizatës prodhuese.

8. Një përshkrim të përgjithshëm të qëllimit të punës së organizatës prodhuese që ka lidhje me kushtet e miratimit.

9. Procedurën për njoftimin tek AAC të ndryshimeve organizative.

10. Procedurën për amendimin e Manualit të organizatës prodhuese.

11. Një përshkrim të sistemit të cilësisë dhe procedurat siç kërkohet nga pika 21.A.139(b)(1).

12. Një listë të palëve të jashtme të cituara në pikën 21.A.139(a).

13. Nëse duhet të kryhen teste të fluturimit, duhet të jepet një manual i operimeve të testimit të fluturimit që përcakton politikat dhe procedurat e organizatës në lidhje me testin e fluturimit. Manuali i operimeve të testimit të fluturimit përfshin:

i) një përshkrim të proceseve të organizatës për testimin e fluturimit, duke përfshirë pjesëmarrjen e organizatës së testimit të fluturimit në procesin për lëshimin e lejes së fluturimit;

ii) politikën e ekuipazhit, duke përfshirë përbërjen, kompetencën, kohëzgjatjet dhe kufizimet kohore të fluturimit, në përputhje me



shtojcën XII të këtij aneksi i (pjesa 21), aty ku është e aplikueshme;

iii) procedurat për transportimin e personave të ndryshëm nga anëtarët e ekuipazhit dhe për trajnimin e testit në fluturim, kur është e aplikueshme;

iv) një politikë për menaxhimin e rrezikut dhe menaxhimin e sigurisë në fluturim dhe metodologjitë përkatëse;

v) procedurat për identifikimin e instrumenteve dhe pajisjeve që do të kryhen;

vi) një listë me dokumentet që duhen përgatitur për testin e fluturimit.

b) Manuali i organizatës prodhuese amendohet sipas nevojës për të qëndruar si një përshkrim i përditësuar i organizatës dhe AAC-së duhet t'i jepen kopje të çdo amendimi.

21.A.145 Kërkesat e miratimit

Organizata prodhuese demonstroi, mbi bazën e informacionit të dorëzuar në përputhje me pikën 21.A.143, që:

a) për sa i përket kërkesave të përgjithshme të miratimit, objekteve, kushteve të punës, mjeteve dhe veglave, proceseve dhe materialeve shoqëruese, numrit dhe kompetencës së stafit, si dhe organizimit të përgjithshëm, ato janë të mjaftueshme për të përmbushur detyrimet sipas pikës 21.A.165.

b) për sa i përket të gjitha të dhënave të nevojshme të vlefshmërisë ajrore, zhurmës, ventilimit të karburantit, dhe emetimeve të shkarkimeve:

1. Organizata prodhuese merr vazhdimisht të dhëna të tilla nga AAC dhe/ose Agjencia, dhe nga mbajtësi ose aplikanti për certifikatën e tipit, certifikatën e tipit të kufizuar, ose miratimin e projektit, për të përcaktuar pajtueshmëri me të dhënat e zbatueshme të projektit.

2. Organizata prodhuese ka vendosur një procedurë për të siguruar që vlefshmëria ajrore, zhurma, ventilimi i karburantit, dhe emetimet e shkarkimeve janë të integruara në mënyrë të saktë në të dhënat e saj të prodhimit.

3. Këto të dhëna mbahen të përditësuara dhe i vihen në dispozicion të gjithë personelit i cili ka nevojë që të hyjë te këto të dhëna për të kryer detyrat e tyre.

c) Në lidhje me menaxhimin dhe stafin:

1. Nga organizata prodhuese emërohet një menaxher dhe ai është përgjegjës ndaj AAC-së.

Përgjegjësia e tij ose e saj brenda organizatës është që të sigurojë që i gjithë prodhimi të kryhet sipas standardeve të kërkuara dhe që organizata prodhuese të jetë vazhdimisht në përputhje me të dhënat dhe procedurat e identifikuar në manual të cituara në pikën 21.A.143.

2. Nga organizata prodhuese emërohet një person ose grup personash për të siguruar që organizata është në përputhje me kërkesat e kësaj pjese dhe ata janë identifikuar së bashku dhe me shtrirjen e autoritetit të tyre. Një person ose persona të tillë veprojnë nën autoritetin e drejtpërdrejtë të menaxherit përgjegjës të cituar në nënparagrafin (1). Personat e emëruar duhet të jenë në gjendje të tregojnë njohuritë përkatëse, formimin dhe eksperiencën për të përmbushur përgjegjësitë e tyre.

3. Stafit në të gjitha nivelet i është dhënë autoriteti i duhur për të qenë në gjendje të ushtrojnë kompetencat e caktuara, si dhe ka një koordinim të plotë dhe efektiv brenda organizatës prodhuese në lidhje me të dhënat e çështjeve të vlefshmërisë ajrore, zhurmës, ventilimit të karburantit dhe emetimit të shkarkimeve.

d) Në lidhje me stafin certifikues të autorizuar nga organizata prodhuese për të firmosur dokumentet e lëshuara në përputhje me pikën 21.A.163 sipas qëllimit ose kushteve të miratimit:

1. Njohuria, formimi (duke përfshirë funksione të tjera në organizatë) dhe eksperiencia e stafit certifikues janë të përshtatshme për të përmbushur përgjegjësitë e tyre të caktuara.

2. Organizata prodhuese ruan të dhënat e të gjithë stafit certifikues të cilat duhet të përfshijnë detaje të fushës së veprimit të autorizimit të tyre.

3. Stafit certifikues pajiset me të dhëna të fushës së veprimit të autorizimit të tyre.

21.A.147 Ndryshimet në organizatën prodhuese të miratuar

a) Pas lëshimit të një miratimi të organizatës prodhuese, çdo ndryshim në organizatën prodhuese të miratuar që është i rëndësishëm për të vërtetuar pajtueshmërinë ose vlefshmërinë ajrore dhe karakteristikat e zhurmës, ventilimit të karburantit dhe emetimeve të mbetjeve të produktit, pjesës ose pajisjes, veçanërisht ndryshimet në sistemin e cilësisë, miratohet nga AAC. AAC-së i paraqitet një aplikim me shkrim dhe organizata i demonstroi AAC-së përpara



zbatimit të ndryshimit, se do të vazhdojë të jetë në përputhje me këtë nënpjesë.

b) AAC vendos kushtet sipas së cilave një organizatë prodhuese e miratuar sipas kësaj nënpjesë mund të funksionojë gjatë ndryshimeve të tilla me përjashtim të rastit kur AAC përcakton se miratimi duhet të pezullohet.

21.A.148 Ndryshimet e vendndodhjes

Një ndryshim i vendndodhjes së strukturave prodhuese të organizatës prodhuese të miratuar konsiderohet me rëndësi dhe prandaj duhet të jetë në përputhje me pikën 21.A.147.

21.A.149 Mundësia për t'u transferuar

Përveçse rasteve të ndryshimit të pronësisë, që konsiderohen me rëndësi për qëllimet e pikës 21.A.147, miratimi i organizatës prodhuese nuk është i transferueshëm.

21.A.151 Kushtet e miratimit

Kushtet e miratimit duhet të identifikojnë qëllimin e punës, produktet ose kategoritë e pjesëve dhe pajisjeve, ose të dyja, për të cilat mbajtësi ka të drejtë të ushtrojë privilegjet sipas pikës 21.A.163.

Këto kushte lëshohen si pjesë e një miratimi të organizatës prodhuese.

21.A.153 Ndryshimet në kushtet e miratimit

Çdo ndryshim në kushtet e miratimit miratohet nga AAC. Një aplikim për një ndryshim në kushtet e miratimit duhet të bëhet sipas një forme dhe mënyre të vendosur nga AAC. Aplikanti pajtohet me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

21.A.157 Inspektimet

Një organizatë prodhuese bën ato përgatitje që i lejojnë AAC-së të kryejë çdo inspektim, duke përfshirë inspektimet e partnerëve dhe nënkontraktuesve, të nevojshëm për të përcaktuar pajtueshmërinë dhe vazhdueshmërinë e pajtueshmërisë me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

21.A.158 Gjetjet

a) Kur zbulohen të dhëna objektive të cilat tregojnë papajtueshmërinë e mbajtësit të miratimit të organizatës prodhuese me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjese, gjetjet klasifikohen si më poshtë:

1 Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila mund të çojë në papajtueshmëri të pakontrolluara me të dhënat e zbatueshme të projektit dhe e cila mund të ndikojë në sigurinë e avionit.

2. Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila nuk është e klasifikuar si nivel i një.

b) Një gjetje e nivelit 3 është çdo artikull në të cilin është identifikuar, me anë të të dhënave objektive, përmbajtja e problemeve potenciale të cilat mund të çojnë drejt një papajtueshmërie sipas paragrafit (a).

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve sipas pikës 21.B.225,

1. Në rast të një gjetjeje të nivelit një, mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese demonstroi veprime korrigjuese të pranueshme për AAC-në brenda një periudhe jo më të madhe se 21 ditë pune pas konfirmimit me shkrim të gjetjes;

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit dy, periudha e veprimit korrigjues e dhënë nga AAC është në përshtatje me natyrën e gjetjes, por në çdo rast fillimisht nuk duhet të jetë më e madhe se tre muaj. Në rrethana të caktuara dhe në varësi të natyrës së gjetjes, AAC mund të zgjasë periudhën tre mujore në varësi të një plani veprimi korrigjues të pranuar nga AAC.

3. Një gjetje e nivelit 3 nuk kërkon veprim të menjëhershëm nga mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese.

d) Në rastin e gjetjeve të nivelit një ose nivelit dy, miratimi i organizatës prodhuese mund t'i nënshtrohet një kufizimi të pjesshëm ose të plotë, pezullimi ose revokimi sipas pikës 21.B.145. Mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese jep në kohë një konfirmim të marrjes së njoftimit të kufizimit, pezullimit ose revokimit të miratimit të organizatës prodhuese.

21.A.159 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një miratim i organizatës prodhuese lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai mbetet i vlefshëm me përjashtim kur:

1. Organizata prodhuese nuk arrin të demonstrojë pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë; ose

2. AAC pengohet nga mbajtësi ose nga ndonjë nga partnerët e tij ose nënkontraktuesi që të kryejë inspektimet në përputhje me pikën 21.A.157; ose

3. Ka të dhëna që organizata prodhuese nuk mund të ruajë kontroll të kënaqshëm në prodhimin e produkteve, pjesëve, ose pajisjeve sipas marrëveshjes; ose



4. Organizata prodhuese nuk përmbush më kërkesat e pikës 21.A.133; ose

5. Certifikata është dorëzuar ose revokuar sipas pikës 21.B.245.

b) Me dorëzimin ose revokimin, certifikata i kthehet AAC-së.

21.A.163 Privilegjet

Në vazhdimësi të kushteve të miratimit të lëshuara sipas pikës 21.A.135, mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese mundet:

a) Të kryejë aktivitete prodhuese sipas kësaj pjese;

b) Në rastin e avionit të plotë dhe pas prezantimit të një deklarate pajtueshmërie (forma 52 e Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s) sipas pikës 21.A.174, të marrë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues dhe një certifikatë zhurme pa qenë nevoja e një demonstrimi të mëtejshëm;

c) Në rastin e produkteve, pjesëve ose pajisjeve të tjera, të lëshojë certifikatat e autorizuar të lejimit në shërbim (forma 1 e Republikës së Shqipërisë, sipas modelit të EASA-s) pa qenë nevoja e një demonstrimi të mëtejshëm;

d) Të mirëmbajë një avion të ri të cilin e ka prodhuar dhe të lëshojë një certifikatë të lejimit në shërbim (forma 53 e Republikës së Shqipërisë, sipas modelit EASA-s) për sa i përket asaj mirëmbajtjeje;

e) Sipas procedurave të rëna dakord me AAC-në për prodhimin, për një avion që ajo ka prodhuar dhe kur vetë organizata prodhuese kontrollon sipas miratimit të saj si organizatë prodhimi konfigurimin e avionit dhe vërteton konformitetin me kushtet e projektimit të miratuara për fluturim, të lëshojë një leje për të fluturuar në përputhje me pikën 21.A.711 (c) duke përfshirë miratimin e kushteve të fluturimit në përputhje me pikën 21.A.710 (b).

21.A.165 Detyrimet e mbajtësit

Mbajtësi i një miratimi të organizatës prodhuese:

a) Siguron se Manuali i organizatës prodhuese i ofruar, i përgatitur sipas pikës 21.A.143 dhe dokumentet të cilëve i referohet, përdoren si dokumente pune bazë brenda organizatës;

b) Mban organizatën prodhuese në pajtueshmëri me të dhënat dhe procedurat e miratuara për miratimin e organizatës prodhuese;

c) 1. Përcakton se çdo avion i kompletuar është në përputhje me projektin e tipit dhe është në

gjendje për operim normal përpara dorëzimit të deklarave të pajtueshmërisë tek AAC; ose

2. Përcakton se produktet, pjesët ose pajisjet e tjera janë të plota dhe janë në përputhje me të dhënat e miratuara të projektimit dhe janë në gjendje për operim të sigurt para lëshimit të Formës 1 të Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s, për të vërtetuar përputhshmërinë me të dhënat e miratuara të projektimit dhe kushtin për operim të sigurt;

3. Përveç kësaj, në rastin e motorëve, përcakton se motori i kompletuar është në përputhje me kërkesat e emetimit të gazrave të aplikueshme në datën e prodhimit të motorit;

4. Përcakton se produktet, pjesët ose pajisjet e tjera janë në përputhje me të dhënat e zbatueshme përpara lëshimit të formës 1 të Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s si një certifikatë pajtueshmërie.

d) Regjistron të gjitha detajet e punës së kryer;

e) Vendos dhe ruan një sistem të brendshëm të raportimit të ngjarjeve në interes të sigurisë në fluturim, për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve të ngjarjeve në mënyrë që të identifikohen tendenca të dëmshme ose të adresohen mangësi dhe për të nxjerrë ngjarje të raportueshme. Ky sistem duhet të përfshijë një vlerësim të informacionit përkatës që lidhet me ngjarjet dhe përhapjen e informacionit përkatës;

f) 1. Raporton të mbajtësi i certifikatës së tipit ose miratimit të projektit, të gjitha rastet në të cilat produktet, pjesët ose pajisjet janë lejuar për shërbim nga organizata prodhuese dhe janë identifikuar më vonë me devijime nga të dhënat e zbatueshme të projektit, si dhe heton së bashku me mbajtësin e certifikatës së tipit ose miratimit të projektit për të identifikuar ato devijime të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt;

2. Raporton pranë Agjencisë dhe AAC-së devijimet të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt të identifikuar sipas nënparagrafit (1). Raporte të tilla kryhen në formën dhe mënyrën e vendosur nga AAC sipas pikës 21.A.3(b)(2) ose të pranuar nga AAC kur ato janë vendosur nga Agjencia;

3. Atje ku mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese vepron si furnizues për një organizatë tjetër prodhuese, raporton gjithashtu tek organizata tjetër të gjitha rastet kur ka lejuar në shërbim produkte, pjesë ose pajisje për atë organizatë dhe



më vonë i ka identifikuar ato me devijime të mundshme nga të dhënat e zbatueshme të projektimit;

g) Jep asistencë për mbajtësin e certifikatës së tipit ose miratimin e projektit në lidhje me çdo veprim të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore që lidhet me produktet, pjesët ose pajisjet që janë prodhuar;

h) Vendos një sistem arkivimi i cili integron kërkesat e vendosura mbi partnerët e tij, furnizuesit dhe nënkontraktuesit, duke siguruar ruajtjen e të dhënave të përdorura për të justifikuar pajtueshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve. Këto të dhëna janë në dispozicion të AAC-së dhe ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produkteve, pjesëve ose pajisjeve;

i) Atëherë kur, sipas kushteve të tij të miratimit, mbajtësi lëshon një certifikatë të lejimit në shërbim, përcakton se çdo avion i përfunduar i është nënshtruar mirëmbajtjes së nevojshme dhe është në gjendje për operim të sigurt, përpara lëshimit të certifikatës;

j) Kur është e zbatueshme, sipas privilegjit të paragrafit 21.A.163 (e), përcakton kushtet sipas të cilave lëshohet një leje për të fluturuar;

k) Kur është e zbatueshme, sipas privilegjit të pikës 21.A.163 (e), vendos përputhjen me paragrafët 21.A.711 (c) dhe (e) para se të lëshohet leja e fluturimit për një avion.

NËNPJESA H - CERTIFIKATAT E VLEFSHMËRISË AJRORE DHE CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË VLEFSHMËRISË AJRORE

21.A.171 Fushëveprimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e certifikatave të vlefshmërisë ajrore.

21.A.172 Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik në emrin e të cilit një avion është regjistruar ose do të regjistrohet në Republikën e Shqipërisë (shteti i regjistrimit), ose përfaqësuesi i tij, është i pranueshëm si një aplikant për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore për atë mjet fluturues sipas kësaj nënpjesë.

21.A.173 Klasifikimi

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore klasifikohen si më poshtë:

a) Certifikatat e vlefshmërisë ajrore i lëshohen avionit i cili është në përputhje me certifikatën e

tipit që është lëshuar sipas kërkesave të këtij aneksi I.

b) Certifikatat e kufizuara të vlefshmërisë ajrore duhet t'i lëshohen avionëve:

1. Të cilët përputhen me një certifikatë tip të kufizuar e cila është lëshuar në përputhje me këtë Aneks I; ose;

2. Të cilët i kanë treguar AAC dhe/ose Agjencisë se përputhen me specifikimet e veçanta të vlefshmërisë ajrore duke garantuar siguri operationale të mjaftueshme.

21.A.174 Aplikimi

a) Në vijim të parashikimeve të pikës 21.A.172, një aplikim për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore bëhet sipas një mënyre dhe forme të vendosur nga AAC, pasi Shqipëria është shteti ku është bërë regjistrimi.

b) Çdo aplikim për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore apo certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore përfshin:

1. Klasin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore për të cilën aplikohet;

2. Në lidhje me avionët e rinj:

i) Një deklaratë pajtueshmërie:

- të lëshuar sipas pikës 21.A.163 (b), ose

- të lëshuar sipas pikës 21.A.130, dhe të bërë të vlefshme nga AAC, ose

- për një avion të importuar, një deklaratë të firmosur nga autoriteti eksportues që avioni përputhet me një projekt të miratuar nga Agjencia.

ii) Një raport të peshës dhe balancës me një program ngarkimi.

iii) Manualin e fluturimit, kur kërkohet nga specifikimet e zbatueshme të certifikimit për avionin përkatës.

3. Në lidhje me avionët e përdorur:

i) që e kanë origjinën nga një shtet anëtar i BE-së ose i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, një certifikatë rishikimi të vlefshmërisë ajrore, të lëshuar në përputhje me pjesën M;

ii) që e kanë origjinën nga çdo vend tjetër që nuk është i Bashkimit Evropian ose i Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe:

- një deklaratë nga autoriteti kompetent ku është, ose ishte, i regjistruar, duke reflektuar statusin e vlefshmërisë ajrore të avionit në regjistrin e tij në kohën e transferimit,



- një raport të peshës dhe balancës me një program ngarkimi,

- manualin e fluturimit kur një material i tillë kërkohet nga kodi i zbatueshëm i vlefshmërisë ajrore për avionin e veçantë,

- të dhënat nga historiku për të vendosur që standardet e prodhimit, modifikimit dhe mirëmbajtjes së avionit, duke përfshirë të gjitha kufizimet e lidhura me një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore sipas pikës 21.A.184 (c),

- një rekomandim për lëshimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore ose certifikatës së kufizuar të vlefshmërisë ajrore dhe një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë mbas një rishikimi të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pjesën M.

c) Me përjashtim të rasteve kur është rënë dakord ndryshe, deklaratat e cituara të nënparagrafët (b)(2)(i) dhe (b)(3)(ii) lëshohen jo më shumë se 60 ditë përpara prezantimit të mjetit fluturues në AAC.

21.A.175 Gjuha

Manualet, tabelat njoftuese, listat, dhe shenjat e instrumenteve dhe informacionet e tjera të nevojshme të kërkuara nga specifikimet e zbatueshme të certifikimit prezantohen në gjuhën shqipe, angleze ose në një gjuhë tjetër zyrtare të Bashkimit Evropian të pranueshme nga AAC. Manualët mund të pranohen në gjuhën angleze.

21.A.177 Përmirësimi ose modifikimi

Një certifikatë e vlefshmërisë ajrore mund të përmirësohet ose modifikohet vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, si autoriteti i vendit ku është bërë regjistrimi.

21.A.179 Mundësia për t'u transferuar dhe rilëshimi brenda vendeve të Bashkimit Evropian

a) Atëherë kur ka ndryshuar pronësia e një avioni:

1. Nëse ai qëndron në të njëjtin regjistrë, certifikata e vlefshmërisë ajrore, ose certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore që përputhet vetëm me një certifikatë të tipit, transferohet së bashku me avionin;

2. Nëse avioni është i regjistruar në një Shtet tjetër Anëtar, certifikata e vlefshmërisë ajrore ose certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore që përputhet me një certifikatë të tipit të kufizuar lëshohet:

i) me paraqitjen e certifikatës së mëparshme të vlefshmërisë ajrore dhe një certifikate të vlefshme

të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar sipas pjesës M; dhe

ii) kur plotëson pikën 21.A.175

b) Kur pronësia e një avioni ka ndryshuar dhe avioni ka një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore që nuk përputhet me një certifikatë të tipit të kufizuar, certifikatat e vlefshmërisë ajrore do të transferohen së bashku me avionin me kusht që avioni të mbetet në të njëjtin regjistrë ose të lëshohen vetëm me marrëveshje zyrtare të autoritetit kompetent të Shtetit Anëtar të Regjistrimit në të cilin është transferuar.

21.A.180 Inspektimet

Mbajtësi i certifikatës së vlefshmërisë ajrore lejon hyrjen në avionin për të cilin është lëshuar certifikata e vlefshmërisë ajrore pas kërkesës së Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, si autoriteti i vendit ku është bërë regjistrimi.

21.A.181 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një certifikatë e vlefshmërisë ajrore lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ajo qëndron e vlefshme në varësi të:

1. Pajtuëshmërisë me projektin e zbatueshëm të tipit dhe kërkesat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore; dhe

2. Faktit nëse avioni mbetet në të njëjtin regjistrë; dhe

3. Faktit nëse certifikata e tipit ose certifikata e kufizuar e tipit sipas së cilës është lëshuar nuk është bërë më parë e pavlefshme sipas pikës 21.A.51;

4. Faktit nëse certifikata nuk është dorëzuar ose revokuar sipas pikës 21.B.330.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, si autoriteti i vendit ku është bërë regjistrimi.

21.A.182 Identifikimi i avionit

Çdo aplikant për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore sipas kësaj nënpjesë demonstroi që avioni i tij është identifikuar në përputhje me nënpjesën Q.

NËNPJESA I - CERTIFIKATAT E ZHURMËS

21.A.201 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e certifikatave të zhurmës.

21.A.203 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik nën emrin e të cilit është regjistruar ose do të regjistrohet një avion, në Republikën e Shqipërisë (Shteti i regjistrimit), ose përfaqësuesi i atij personi, është i përzgjedhshëm si



një aplikant për një certifikatë zhurme për atë mjet fluturues sipas kësaj nënpjesë.

21.A.204 Aplikimi

a) Në vijim të pikës 21.A.203, aplikimi për një certifikatë zhurme kryhet sipas formës dhe mënyrës të vendosur nga AAC, si autoriteti i vendit ku është kryer regjistrimi.

b) Çdo aplikim përfshin:

1. Në lidhje me një avion të ri:

i) Një deklaratë përputhshmërie:

- të lëshuar sipas pikës 21 A.163(b), ose

- të lëshuar sipas pikës 21 A.130 dhe e quajtur e vlefshme nga AAC.

- ose, për avionët e importuar, një deklaratë, të firmosur nga autoriteti eksportues se avioni është në përputhje me një projekt të miratuar nga Agjencia, dhe

ii) informacionin e zurmës të përcaktuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të zurmës.

2. Në lidhje me një avion të përdorur:

i) informacionin e zurmës të përcaktuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të zurmës; dhe

ii) të dhënat nga historiku për të vendosur standardet e prodhimit, modifikimit dhe mirëmbajtjes së avionit;

c) me përjashtim të rasteve kur është rënë dakord ndryshe, deklarata e cituar në nënparagrafin (b)(1) lëshohet jo më shumë se 60 ditë përpara prezantimit të avionit para AAC-së ku është kryer regjistrimi.

21.A.207 Përmirësimi ose modifikimi

Një certifikatë zhurme mund të përmirësohet ose modifikohet vetëm nga AAC ku është kryer regjistrimi.

21.A.209 Mundësia për t'u transferuar dhe rilëshimi brenda vendeve anëtare të BE-së

Atëherë kur pronësia e një mjeti fluturues ka ndryshuar:

a) nëse mjeti fluturues qëndron në të njëjtin regjistër, certifikata e zurmës transferohet së bashku me mjetin fluturues; ose

b) nëse mjeti fluturues zhvendoset në regjistrin e një vendi tjetër anëtar, certifikata e zurmës lëshohet me paraqitjen e certifikatës së mëparshme të zurmës.

21.A.210 Inspektimet

Mbajtësi i certifikatës së zurmës lejon qasjen për inspektim në avionin për të cilin është lëshuar

ajo certifikatë zhurme me kërkesë të AAC-së ku është kryer regjistrimi ose të Agjencisë.

21.A.211 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një certifikatë zhurme lëshohet për një periudhë kohore të pakufizuar. Ajo mbetet e vlefshme në varësi të:

1. Pajtuëshmërisë me tipin e projektit të zbatueshëm, kërkesave të mbrojtjes mjedisore dhe vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore; dhe

2. Faktit nëse avioni qëndron në të njëjtin regjistër; dhe

3. Faktit nëse certifikata e tipit ose certifikata e tipit e kufizuar sipas së cilës është lëshuar nuk është zhvleftësuar më parë sipas pikës 21.A.51.

4. Faktit nëse certifikata nuk është e dorëzuar ose revokuar sipas pikës 21.B.430.

b) pas dorëzimit ose revokimit, certifikata i kthehet AAC-së ku është kryer regjistrimi.

NËNPJESA J - MIRATIMI I ORGANIZATËS SË PROJEKTIMIT

21.A.231 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për miratimin e organizatave të projektimit dhe rregullave që udhëheqin të drejtat dhe detyrimet e aplikantit dhe mbajtësit të këtyre miratimeve.

21.A.233 Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik ('organizatë') është i pranueshëm si një aplikant për një miratim sipas kësaj nënpjesë:

a) në përputhje me pikat 21.A.14, 21.A.112B, 21.A.432B ose pikën 21.A.602B; ose

b) për miratim të ndryshimeve të vogla ose projekteve të ndryshimeve të vogla, kur kërkohen për qëllimin e fitimit të privilegjeve sipas pikës 21.A.263.

21.A.234 Aplikimi

Çdo aplikim për një miratim të organizatës projektuese bëhet sipas formës dhe mënyrës së vendosur nga AAC dhe/ose Agjencia dhe përfshin një përshkrim të informacionit të kërkuar nga pika 21.A.243, si dhe kushtet e miratimit të kërkuara për t'u lëshuar sipas pikës 21.A.251.

21.A.235 Lëshimi i miratimit të organizatës projektuese

Një organizatë ka të drejtën që të ketë një miratim të organizatës projektuese të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia kur ajo të ketë demonstruar pajtuëshmërinë me kërkesat e zbatueshme sipas kësaj nënpjesë.

**21.A.239 Sistemi i garantimit të projektit**

a) Organizata projektuese duhet të vërtetojë se ajo ka vendosur dhe është në gjendje të ruajë një sistem të garantimit të projektit për kontrollin dhe mbikëqyrjen e projektit, dhe të ndryshimeve të projektit, të produkteve, pjesëve dhe mjeteve të mbuluara nga aplikimi. Ky sistem i garantimit të projektit duhet të jetë i tillë që t'i mundësojë organizatës:

1. Që projektimi i produkteve, i pjesëve dhe i pajisjeve ose ndryshimi i projektimit të tyre të jetë në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikimit të tipit, bazën e zbatueshme të certifikimit të përshtatshmërisë operacionale dhe kërkesat për mbrojtjen e mjedisit; dhe

2. Të garantojë që përgjegjësitë e saj përmbushen në mënyrën e duhur në përputhje me:

i) Dispozitat e përshtatshme të kësaj pjese; dhe

ii) Kushtet e miratuara të lëshuara sipas pikës

21.A.251.

3. Të monitorojë në mënyrë të pavarur pajtueshmërinë dhe mjaftueshmërinë e procedurave të dokumentuara të sistemit. Ky monitorim përfshin një sistem kthim-përgjigjeje ndaj një personi ose një grupi personash që kanë përgjegjësi për të garantuar veprime korrigjuese.

b) Sistemi i garantimit të projektit përfshin një funksion kontrollues të pavarur të tregimit/vërtetimit të pajtueshmërisë mbi bazën e të cilit organizata i paraqet AAC-së dhe/ose Agjencisë deklaratat e pajtueshmërisë dhe dokumentacionin shoqërues.

c) Organizata projektuese specifikon mënyrën sipas së cilës sistemi i garantimit të projektit garanton pranimin e pjesëve ose mjeteve të projektuara ose detyrat e kryera nga partnerët ose nënkontraktuesi sipas metodave të cilat i nënshtrohen procedurave me shkrim.

21.A.243 Të dhënat

a) Organizata e projektimit vë në dispozicion të AAC-së dhe/ose Agjencisë një manual që përshkruan, drejtpërdrejt ose me referencë të tërthortë, organizatën, procedurat përkatëse dhe produktet ose ndryshimet në produktet që do të projektohen. Nëse duhet të kryhen testet e fluturimit, AAC-së i jepet/dorëzohet një manual i operimeve të testimit të fluturimit që përcakton politikat dhe procedurat e organizatës në lidhje me testimin e fluturimit. Manuali i operimeve të testimit të fluturimit përfshin:

i) një përshkrim të proceseve të organizatës për testimin e fluturimit, duke përfshirë pjesëmarrjen e organizatës së testimit të fluturimit në procesin për lëshimin e lejes për të fluturuar;

ii) politikën e ekuipazhit, duke përfshirë përbërjen, kompetencën, kohëzgjatjet dhe kufizimet kohore të fluturimit, në përputhje me shtojcën XII të këtij aneksi i (pjesa 21), aty ku është e aplikueshme;

iii) procedurat për transportimin e personave të ndryshëm nga anëtarët e ekuipazhit dhe për trajnimin e testit të fluturimit, kur është e aplikueshme;

iv) një politikë për menaxhimin e rrezikut dhe menaxhimin e sigurisë në fluturim dhe metodologjitë përkatëse;

v) procedurat që do të kryhen për identifikimin e instrumenteve dhe pajisjeve që do të merren në bord;

vi) një listë me dokumentet që duhen përgatitur për testin e fluturimit.

b) Atëherë kur ndonjë pjesë ose pajisje ose ndonjë ndryshim në produkte është projektuar nga organizata partnere ose nënkontraktuese, manuali duhet të përfshijë një deklaratë se si organizata projektuese e ka të mundur të japë, për të gjitha pjesët dhe pajisjet, sigurinë e pajtueshmërisë së kërkuar nga pika 21.A.239(b), si dhe duhet të përmbajë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose me anë të citimeve, përshkrime dhe informacion mbi aktivitetet projektuese dhe organizimin e atyre partnerëve ose nënkontraktuesve, sipas nevojës që mund të ekzistojë për të hartuar këtë deklaratë.

c) Manuali përmirësohet sipas nevojës me qëllim që të vazhdojë të jetë një përshkrim i përditësuar i organizatës dhe AAC-së dhe/ose Agjencisë i jepen kopje të amendamenteve.

d) Organizata projektuese vë në dispozicion një deklaratë të kualifikimeve dhe eksperiencës së stafit menaxherial dhe të personave të tjerë me përgjegjësi për marrjen e vendimeve që ndikojnë në vlefshmërinë ajrore dhe mbrojtjen mjedisore të organizatës.

21.A.245 Kërkesat e miratimit

Organizata e projektimit demonstroi, në bazë të informacionit të paraqitur në përputhje me pikën 21.A.243, se përveç përmbushjes së kriterëve të pikës 21.A.239:

a) personeli në të gjitha departamentet teknike është i mjaftueshëm në numër dhe përvojë dhe se



atij i është dhënë autoriteti i duhur për të qenë në gjendje që të përmbushë përgjegjësitë e përcaktuara dhe se këto, së bashku me akomodimin, facilitetet dhe pajisjet janë të përshtatshme për t'i mundësuar personelit që të arrijë vlefshmërinë ajrore, përshtatshmërinë operacionale dhe objektivat e mbrojtjes së mjedisit për produktin;

b) ekziston koordinimi i plotë dhe efikas midis departamenteve dhe brenda departamenteve në lidhje me vlefshmërinë ajrore, përshtatshmërinë operacionale dhe çështjet e mbrojtjes së mjedisit.

21.A.247 Ndryshimet në sistemin e garantimit të projektit

Pas lëshimit të një miratimi të organizatës së projektimit, çdo ndryshim në sistemin e garantimit të projektimit që është i rëndësishëm për të treguar përputhshmërinë ose për vlefshmërinë ajrore, përshtatshmërinë operacionale dhe mbrojtjen e mjedisit të produktit, miratohet nga AAC dhe/ose Agjencia. Një kërkesë për miratim i dorëzohet me shkrim AAC-së dhe/ose Agjencisë dhe organizata e projektimit i demonstroi AAC-së dhe/ose Agjencisë, në bazë të dorëzimit të ndryshimeve të propozuara në manual dhe para zbatimit të ndryshimit, se ajo vazhdon të jetë në përputhje me këtë nënpjesë pas zbatimit.

21.A.249 Mundësia e transferimit

Përveç rezultatit të një ndryshimi në pronësi, i cili konsiderohet i rëndësishëm për qëllimet e pikës 21.A.247, një miratim i organizatës projektuese nuk është i transferueshëm.

21.A.251 Kushtet e miratimit

Kushtet e miratimit identifikojnë llojet e punës së projektimit, kategoritë e produkteve, të pjesëve dhe të pajisjeve për të cilat organizata e projektimit ka një miratim të organizatës së projektimit, funksionet dhe detyrat që organizata është miratuar të kryejë në lidhje me vlefshmërinë ajrore, përshtatshmërinë operacionale dhe karakteristikat e zhurmës, ventilimin e karburantit dhe shkarkimin e gazrave të produkteve. Për miratimin e organizatës së projektimit që mbulon certifikimin e tipit ose autorizimin ETSO për Njësinë Ndihmëse të Energjisë (APU), kushtet e miratimit përmbajnë gjithashtu listën e produkteve ose APU-në. Këto kushte lëshohen si pjesë e miratimit të një organizate të projektimit.

21.A.253 Ndryshimet në kushtet e miratimit

Çdo ndryshim në kushtet e miratimit miratohet nga AAC dhe/ose Agjencia. Aplikimi për

Faqe | 9208

ndryshimin e kushteve të miratimit bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga AAC dhe/ose Agjencia. Organizata projektuese duhet të jetë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

21.A.257 Investigimet

a) Organizata projektuese përgatitet me qëllim që t'i mundësojë AAC-së dhe/ose Agjencisë të kryejë çdo investigim, duke përfshirë investigime të partnerëve dhe nënkontraktuesve, që janë të nevojshme për të përcaktuar përputhshmërinë dhe vazhdueshmërinë e pajtueshmërisë me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

b) Organizata projektuese i mundëson AAC-së dhe/ose Agjencisë të rishikojë çdo raport, të bëjë çdo inspektim dhe të kryejë ose dëshmojë çdo provë në fluturim dhe në tokë që janë të nevojshme për të kontrolluar vlefshmërinë e deklaratave të pajtueshmërisë të paraqitura nga aplikanti sipas pikës 21.A.239(b).

21.A.258 Gjetjet

a) Kur zbulohen të dhëna objektive që tregojnë papajtueshmërinë e mbajtësit të miratimit të organizatës projektuese me kërkesat e zbatueshme të këtij aneksi I, këto gjetje klasifikohen si më poshtë:

1. Një gjetje e nivelit 1 është çdo mospërputhje me këtë aneks I e cila mund të çojë në papajtueshmëri të pakontrolluara me kërkesat e zbatueshme dhe e cila mund të ndikojë në sigurinë e avionit.

2. Një gjetje e nivelit 2 është çdo mospërputhje me këtë aneks I e cila nuk është e klasifikuar si nivelit një.

b) Një gjetje e nivelit 3 është çdo artikull në të cilin është identifikuar, me anë të të dhënave objektive, përmbajtja e problemeve potenciale të cilat mund të çojnë drejt një papajtueshmërie sipas paragrafit (a).

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve sipas procedurave të zbatueshme të vendosura nga AAC dhe/ose Agjencia:

1. Në rast të një gjetjeje të nivelit një, mbajtësi i miratimit të organizatës projektuese demonstroi veprimet korrigjuese të pranueshme nga AAC dhe/ose Agjencia brenda një periudhe jo më të madhe se 21 ditë pune pas konfirmimit me shkrim të gjetjes;

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit dy, periudha e veprimeve korrigjuese e dhënë nga AAC dhe/ose



Agjencia duhet të jetë në përshtatje me natyrën e gjetjes, por në çdo rast fillimisht nuk duhet të jetë më e madhe se tre muaj. Në rrethana të caktuara dhe sipas natyrës së gjetjes, AAC dhe/ose Agjencia mund të zgjasë periudhën tre mujore në varësi të një plani veprimi korrigjues të pranueshëm, të rënë dakord nga AAC dhe/ose Agjencia.

3. Një gjetje e nivelit tre nuk kërkon veprim të menjëhershëm nga mbajtësi i miratimit të organizatës projektuese.

d) Në rastin e gjetjeve të nivelit një ose nivelit dy, miratimi i organizatës projektuese mund t'i nënshtrohet një pezullimi të pjesshëm ose të plotë ose revokimi sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga AAC dhe/ose Agjencia. Mbajtësi i miratimit të organizatës projektuese jep në kohë një konfirmim të marrjes së njofimit të pezullimit ose revokimit të miratimit të organizatës projektuese.

21.A.259 Kohëzgjatja e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë

a) Miratimi i organizatës projektuese lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai qëndron i vlefshëm me përjashtim të rastit kur:

1. Organizata projektuese nuk arrin të demonstrojë pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë; ose

2. AAC dhe/ose Agjencia pengohet nga mbajtësi ose çdonjëri nga partnerët ose nënkontraktuesit e saj për të kryer investigime në përputhje me pikën 21.A.257; ose

3. Ka të dhëna se sistemi i garantimit të projektit nuk mund të ruajë kontrollin dhe mbikëqyrjen e mjaftueshme të projektit të produkteve ose ndryshimeve të tyre sipas miratimit; ose

4. Certifikata është dorëzuar ose revokuar sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga AAC dhe/ose Agjencia.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata i kthehet AAC-së dhe/ose Agjencisë.

21.A.263 Privilegjet

a) Mbajtësi i një miratimi të organizatës projektuese ka të drejtë të kryejë aktivitete projektuese sipas këtij aneksi I dhe brenda qëllimit të saj të miratimit.

b) Në varësi të pikës 21.A.257(b), AAC dhe/ose Agjencia pranon pa verifikim të mëtejshëm dokumentet e mëposhtme të pajtueshmërisë të paraqitura nga aplikanti për qëllimin e marrjes:

1. Miratimin e kushteve të fluturimit të kërkuara për një leje për fluturim; ose

2. Një certifikatë tipi ose miratimin e një ndryshimi të madh në një certifikatë tipi; ose;

3. Një certifikatë tipi plotësuese; ose

4. Një autorizim ETSO sipas pikës 21.A.602(b)(1); ose

5. Një miratim të një riparimi të madh të projektit.

c) Mbajtësi i një miratimi të organizatës projektuese ka të drejtën, brenda kushteve të tij të miratimit dhe sipas procedurave përkatëse të sistemit të garantimit të projektit:

1. Të klasifikojë ndryshimet në certifikatën e tipit dhe riparimet si “të mëdha” ose “të vogla”;

2. Të miratojë ndryshime të vogla në certifikatën e tipit dhe riparime të vogla;

3. Të lëshojë informacione ose udhëzime që përmbajnë deklaratën e mëposhtme: “Përmbajtja teknike e këtij dokumenti është miratuar sipas autoritetit të certifikatës së miratimit të organizatës së projektimit nr. [AAC]. 21J. [XXXX];

4. Të miratojë ndryshime të vogla në manualin e fluturimit të avionit dhe të lëshojë ndryshime të tilla që mbajnë deklaratën vijuese: “Rishikimi nr. [XX] tek AFM ref. [ZZ], miratohet sipas autoritetit të certifikatës së miratimit të organizatës së projektimit nr. [AAC]. 21J. [XXXX];

5. Të miratojë projektin e riparimeve të mëdha për produktet ose njësitë ndihmëse të fuqisë (APU) për të cilat mban certifikatën e tipit ose certifikatën e tipit plotësuese ose autorizimin ETSO;

6. Për të miratuar kushtet sipas të cilave mund të lëshohet një leje për të fluturuar sipas pikës 21.A.710 (a)(2) përveç lejeve të fluturimit që do të lëshohen për qëllime sipas pikës 21.A.701 (a)(15);

7. Për të lëshuar një leje fluturimi sipas pikës 21.A.711(b) për një avion që ai ka projektuar apo modifikuar, apo për të cilin ai ka miratuar sipas pikës 21.A.263 (c)(6) kushtet sipas të cilave mund të lëshohet leja për të fluturuar, dhe kur vetë organizata e projektimit ka nën kontroll nëpërmjet miratimit të saj si organizatë projektimi konfigurimin e avionit dhe konformitetin e dëshmuar të tij me kushtet e projektimit të miratuara për fluturimin.

21.A.265 Detyrimet e mbajtësit

Mbajtësi i një miratimi të organizatës projektuese:



a) Mban manualin në përputhje me sistemin e garantimit të projektit;

b) Garanton se ky manual përdoret si një dokument bazë pune brenda organizatës;

c) Përcakton se projekti i produkteve, ose ndryshimeve ose riparimeve të tyre, sipas nevojës për zbatim, është në përputhje me kërkesat e zbatueshme dhe se nuk ka asnjë tipar të pasigurt;

d) Përveç ndryshimeve ose riparimeve të vogla të miratuara sipas privilegjit të pikës 21.A.263, i jep AAC-së dhe/ose Agjencisë deklaratat dhe dokumentacionin shoqërues që konfirmon pajtueshmërinë me paragrafin (c);

e) Vë në dispozicion të AAC-së dhe/ose Agjencisë informacionin ose udhëzimet që lidhen me veprimet e kërkuara sipas pikës 21.A.3B;

f) Nëse është e zbatueshme, përcakton sipas privilegjit të pikës 21.A.263 (c)(6), kushtet sipas të cilave mund të lëshohet një leje për të fluturuar;

g) Nëse është e zbatueshme, vendos, sipas privilegjit të pikës 21.A.263 (c) (7), përputhje me pikat 21.A.711 (b) dhe (e) përpara se të lëshojë një leje për fluturim.

NËNPJESA K - PJESËT DHE PAJISJET

21.A.301 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën në lidhje me miratimin e pjesëve dhe pajisjeve.

21.A.303 Pajtueshmëria me kërkesat e zbatueshme

Vërtetimi i pajtueshmërisë së pjesëve dhe pajisjeve për t'u instaluar në një produkt me certifikatë tip bëhet:

a) në përputhje me procedurat e certifikimit të tipit të nënpjesës B, D ose E për produktin në të cilin do të instalohet; ose

b) atje ku është e zbatueshme, sipas procedurave të autorizimit ETSO të nënpjesës O; ose

c) në rastin e pjesëve standarde, në përputhje me standarde të njohura zyrtarisht.

21.A.305 Miratimi i pjesëve dhe pajisjeve

Në të gjitha rastet kur miratimi i një pjese ose pajisje kërkohet shprehimisht nga ligji i Bashkimit Evropian ose nga masat e AAC-së dhe/ose Agjencisë, pjesa ose pajisja duhet të jetë në përputhje me ETSO-n e zbatueshme ose me specifikimet e pranuar si ekuivalente nga AAC dhe/ose Agjencia në rastin e veçantë.

21.A.307 Lejimi për instalim i pjesëve dhe pajisjeve

Një pjesë ose pajisje duhet të jetë e pranueshme për instalim në një produkt të certifikuar sipas tipit kur është në gjendje për operim të sigurt dhe është:

a) E shoqëruar nga një certifikatë e autorizuar e lejimit në shërbim (formulari 1 i Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s), që certifikon se artikulli është prodhuar në përputhje me të dhënat e miratuara të projektit dhe është shënjuar në përputhje me nënpjesën Q;

b) Një pjesë standarde;

c) Në rastin e avionëve ELA 1 ose ELA 2, një pjesë apo pajisje që është:

1. Jo me jetë të kufizuar shërbimi, nuk është pjesë e strukturës primare, nuk është pjesë e kontrollit të fluturimit;

2. Prodhuar në përputhje me projektin e zbatueshëm;

3. E shënjuar sipas nënpjesës Q;

4. E identifikuar për instalim në një avion specifik;

5. Për t'u instaluar në një avion për të cilin pronari ka vërtetuar përputhje me kushtet 1 deri në 4 dhe që ka pranuar përgjegjësinë për këtë përputhje.

(NËNPJESA L - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA M - RIPARIMET

21.A.431 Fushëveprimi

a) Kjo nënpjesë vendos procedurën për miratimin e riparimit të projektit, si dhe vendos të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve për miratim dhe mbajtësve të këtyre miratimeve.

b) Kjo nënpjesë përcakton riparimet standarde që nuk janë subjekt i një procesi miratimi sipas kësaj nënpjesë.

c) Një “riparim” nënkupton eliminimin e dëmtimit dhe/ose rikthimin në një gjendje të vlefshmërisë ajrore pas lejimit fillestar në shërbim nga prodhuesi të ndonjë produkti, pjese ose pajisjeje.

d) Eliminimi i dëmtimit nëpërmjet zëvendësimit të pjesëve ose pajisjeve pa nevojën e aktiviteteve të projektimit konsiderohet si një detyrë mirëmbajtjeje dhe si rrjedhojë nuk kërkon kështu asnjë miratim sipas këtij aneksi I.

e) Një riparim ndaj një artikulli ETSO përveç njësisë ndihmëse të energjisë (APU) trajtohet si një



ndryshim ndaj projektit ETSO dhe përpunohet në përputhje me pikën 21.A.611.

21.A.431B Riparimet standarde

a) Riparimet standarde janë riparime:

1. Në lidhje me:

i) aeroplanët me peshë maksimale ngritjeje (MTOM) 5700 kg ose më pak;

ii) helikopterët me MTOM 3175 kg ose më pak;

iii) deltaplanët dhe deltaplanët me motorë, balonat dhe aerostatët siç përcaktohet në ELA 1 dhe ELA 2

2. Që zbatojnë të dhënat e projektit të përfshira në specifikimet e certifikimit të lëshuara nga AAC dhe/ose Agjencia, që përmbajnë metoda, teknika dhe praktika të pranueshme për kryerjen dhe identifikimin e riparimeve standarde, duke përfshirë udhëzimet përkatëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore; dhe

3. Që s'janë në konflikt me të dhënat e zotëruesve të certifikatës së tipit (TC).

b) Pikat 21.A.432A deri në 21.A.451 nuk janë të zbatueshme për riparimet standarde.

21.A.432A Pranueshmëria

a) Çdo person fizik ose juridik që ka demonstruar, ose është në proces demonstrimi të aftësisë së tij sipas pikës 21.A.432 B, është i pranueshëm si një aplikant për një miratim riparimi të madh të projektit sipas kushteve të parashtruara në këtë nënpjesë.

b) Çdo person fizik ose juridik është i pranueshëm të aplikojë për miratimin e një riparimi të vogël të projektit.

21.A.432B Demonstrimi i aftësisë

a) Një aplikant për një miratim të një riparimi të madh të projektit demonstroi aftësinë e tij duke mbajtur një miratim të organizatës projektuese, të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia në përputhje me nënpjesën J.

b) Me përjashtim të paragrafit (a), aplikanti mund të kërkojë miratimin e AAC-së dhe/ose Agjencisë, për përdorimin e procedurave që përcaktojnë praktikat specifike të projektimit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të nevojshme për t'u pajtuar me këtë nënpjesë, si një procedurë alternative për demonstrimin e aftësisë së tij.

c) Me përjashtim të paragrafëve (a) dhe (b) aplikanti mund të kërkojë miratimin e AAC-së dhe/ose Agjencisë, për miratimin e një programi certifikimi duke përcaktuar praktikat specifike të projektimit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të

nevojshme për t'u pajtuar me këtë Aneks 1, për riparimin në një produkt të përcaktuar në pikën 21.A.14(c).

21.A.433 Projekti i riparimit

a) Aplikanti për miratimin e një projekti të riparimit:

1. Demonstroi pajtueshmërinë me bazën e certifikimit tip dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të integruara me anë të citimeve në certifikatën e tipit ose certifikatën e tipit plotësuese ose autorizimit APU ETSO, në varësi se cila është e zbatueshme, ose me ato që janë në fuqi në datën e aplikimit (për miratimin e riparimit të projektit), dhe për më tej me çdo amendim të atyre specifikimeve certifikuese ose kushteve të veçanta që AAC dhe/ose Agjencia i shikon si të nevojshme për të vendosur një nivel sigurie operacional të njëjtë me atë të vendosur nga baza e certifikatës së tipit ose certifikatën e tipit plotësuese ose autorizimit APU ETSO.

2. Paraqet të gjitha të dhënat e nevojshme vërtetuese, kur kërkohet nga AAC dhe/ose Agjencia.

3. Deklaron pajtueshmërinë me specifikimet e certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të nënparagrafit (a)(1).

b) Atëherë kur aplikanti nuk është mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese ose autorizimit APU ETSO, në varësi se cila është e zbatueshme, aplikanti mund të pajtohet me kërkesat e paragrafit (a) nëpërmjet përdorimit të burimeve të tij ose nëpërmjet një marrëveshjeje me mbajtësin e certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese ose autorizimit APU ETSO, në varësi se cila është e zbatueshme.

21.A.435 Klasifikimi i riparimeve

a) Një riparim mund të jetë “madhor” ose “i vogël”. Klasifikimi duhet të bëhet në përputhje me kriteret e pikës 21.A.91 për një ndryshim në certifikatën e tipit;

b) Një riparim klasifikohet si “madhor” ose “i vogël” sipas paragrafit (a):

1. Nga AAC dhe/ose Agjencia, ose

2. Nga një organizatë projektuese e miratuar në mënyrën e duhur dhe sipas një procedure të dakordësuar nga AAC dhe/ose Agjencia.

**21.A.437 Lëshimi i një miratimi të riparimit të projektit**

Kur është deklaruar dhe është treguar se projekti i riparimit përmbush specifikimet e zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të pikës 21.A.433(a)(1), ai miratohet:

- a) nga AAC dhe/ose Agjencia ose
- b) nga një organizatë e miratuar sipas mënyrës së duhur e cila është gjithashtu mbajtësja e certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese ose mbajtësit të autorizimit APU ETSO, sipas një procedure të rënë dakord me AAC-në dhe/ose Agjencinë, ose
- c) vetëm për ripaime të vogla, nga një organizatë projektuese e miratuar sipas mënyrës së duhur sipas një procedure të rënë dakord me AAC-në dhe/ose Agjencinë.

21.A.439 Prodhimi i pjesëve riparuese

Pjesët dhe pajisjet për t'u përdorur për riparimin prodhohen në përputhje me të dhënat prodhuese duke u bazuar mbi të gjitha të dhënat e nevojshme projektuese të vendosura në dispozicion nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit:

- a) Sipas nënpjesës F; ose
- b) Nga një organizatë e miratuar në mënyrën e duhur në përputhje me nënpjesën G; ose
- c) Nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në mënyrën e duhur.

21.A.441 Kryerja e riparimit

a) Kryerja e riparimit kryhet në përputhje me pjesën M ose pjesën 145 sipas nevojës, ose nga një organizatë prodhimi e miratuar në mënyrën e duhur në përputhje me nënpjesën G, sipas privilegjit të pikës 21.A.163(d).

b) Organizata projektuese i transmeton organizatës që kryen riparimin të gjitha udhëzimet e nevojshme të instalimit.

21.A.443 Kufizimet

Një projekt i riparimit mund të miratohet duke qenë subjekt i kufizimeve, rast në të cilin miratimi i riparimit të projektit duhet të përfshijë të gjitha udhëzimet dhe kufizimet e nevojshme. Këto udhëzime dhe kufizime i transmetohen operatorit nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit në përputhje me një procedurë të rënë dakord me AAC-në dhe/ose Agjencinë.

21.A.445 Dëmtim i pariparuar

a) Kur një produkt, pjesë ose pajisje e dëmtuar, është lënë e pariparuar dhe nuk mbulohet nga të dhëna të miratuara më parë, vlerësimi i dëmtimit

për pasojat e tij mbi vlefshmërinë ajrore mund të bëhet vetëm:

1. Nga AAC dhe/ose Agjencia ose
2. Nga një organizatë projektuese e miratuar siç duhet, sipas një procedure të rënë dakord me AAC-në dhe/ose Agjencinë.

Çdo kufizim i nevojshëm përpunohet në përputhje me procedurat e pikës 21.A.443.

b) Atëherë kur organizata që vlerëson dëmtimin sipas paragrafit (a) nuk është as AAC dhe/ose Agjencia, as mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar ose mbajtësit të autorizimit APU ETSO, kjo organizatë duhet të justifikojë se informacioni mbi të cilin është bazuar vlerësimi është i mjaftueshëm qoftë nga burimet e veta të organizatës ose nëpërmjet një marrëveshjeje me mbajtësin e certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese ose mbajtësit të autorizimit APU ETSO, ose prodhuesi, në varësi se cila nga këto është e zbatueshme.

21.A.447 Mbajtja e të dhënave

Për çdo riparim, i gjithë informacioni përkatës i projektimit, vizatimet, raportet e testeve, udhëzimet dhe kufizimet e lëshuara mundësisht në përputhje me pikën 21.A.443, justifikimi për klasifikimin dhe të dhënat e miratimit të projektit:

a) mbahen nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit në dispozicion të AAC-së dhe/ose Agjencisë; dhe

b) ruhen nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit në mënyrë që të japë informacionin e nevojshëm për të garantuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të produkteve, pjesëve ose pajisjeve të riparuar.

21.A.449 Udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore

a) Mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit i jep çdo operatori të mjetit fluturues që integron riparimin, të paktën një komplet të plotë të atyre ndryshimeve të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të cilat vijnë nga projekti i riparimit, duke përfshirë të dhëna përshkruese dhe udhëzimet përmbushëse të përgatitura në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Produkti, pjesa ose pajisja e riparuar mund të lejohen në shërbim para se të jenë përfunduar ndryshimet e këtyre udhëzimeve, por kjo duhet të jetë për një periudhë shërbimi të kufizuar dhe në marrëveshje me AAC-në dhe/ose Agjencinë. Këto ndryshime të udhëzimeve i vihen në dispozicion, me kërkesë,



çdo personi tjetër të cilit i kërkohet të jetë në përputhshmëri me çdo njërin nga kushtet e këtyre ndryshimeve të udhëzimeve. Disponueshmëria e ndonjë manuali ose pjese të ndryshimeve të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, që ka të bëjë me kontrollin e përgjithshëm ose me format e tjera të mirëmbajtjes bazë, mund të vonohet deri pasi produkti të ketë hyrë në shërbim, por duhet të jetë në dispozicion përpara se ndonjë nga produktet të arrijë vjetërsinë ose orët/ciklet e fluturimit përkatës.

b) Nëse përditësimet e këtyre ndryshimeve të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore janë lëshuar nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit pasi riparimi të jetë miratuar fillimisht, këto përditësime i jepen çdo operatori dhe vendosen në dispozicion, pasi të jetë paraqitur një kërkesë, të çdo personi tjetër nga i cili kërkohet që të pajtohet me çdo njërin nga kushtet e këtyre ndryshimeve të udhëzimeve. AAC-së dhe/ose Agjencisë i paraqitet një program që tregon se si janë të shpërndara përditësimet e ndryshimeve të udhëzimeve të vlefshmërisë ajrore.

21.A.451 Detyrimet dhe shënimi MEP

a) Çdo mbajtës i një miratimi për një riparim të madh të projektit:

1. Ndërmerr detyrat:

i) e parashtruara te pikat 21.A.3A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.439, 21.A.441, 21.A.443, 21.A.447 dhe pika 21.A.449;

ii) që nënkuptohen në bashkëpunimin midis mbajtësit të certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese ose mbajtësit të autorizimit APU ETSO, sipas pikës 21.A.433 (b), në varësi të përshtatshmërisë.

2. Specifikon shënjimin, duke përfshirë shkronjat MEP (“Miratimi Evropian i Pjesës”), në përputhje me pikën 21.A.804(a).

b) Përveç mbajtësve të certifikatës së tipit për të cilën zbatohet pika 21.A.44, mbajtësi i miratimit për riparim të vogël të projektit:

1. Ndërmerr detyrimet e parashtruara te pika 21.A.4, 21.A.447 dhe pika 21.A.449; dhe

2. Specifikon shënjimin, duke përfshirë shkronjat MEP, në përputhje me pikën 21.A.804(a).

(NËNPJESA N - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA O - AUTORIZIMET E URDHËRIT EVROPIAN TË STANDARDEVE TEKNIKE

21.A.601 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton procedurën për dhënien e autorizimeve mbi standardet evropiane teknike (ETSO) dhe rregullat që rregullojnë të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve ose zotëruesve të këtyre autorizimeve.

21.A.602A Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik që prodhon ose përgatitet për të prodhuar një artikull ETSO dhe që ka demonstruar ose është në proces demonstrimi të aftësisë sipas pikës 21.A.602B duhet të pranohet si aplikant për një autorizim ETSO.

21.A.602B Demonstrimi i aftësisë

Çdo aplikant për një autorizim ETSO vërteton aftësinë e tij si më poshtë:

a) Aftësinë për të prodhuar, duke marrë një miratim si organizatë prodhuese, të lëshuar në përputhje me nënpjesën G, ose duke përmblusur procedurat e nënpjesës F; dhe

b) Aftësinë për projektim:

1. Për një Njësi Ndihmëse të Energjisë (APU), duke marrë një miratim si organizatë projektimi, të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia në përputhje me nënpjesën J;

2. Për të gjithë artikujt e tjerë, duke përdorur procedura që përcaktojnë praktikën e veçanta të projektimit, burimet dhe sekuenat e aktiviteteve të nevojshme, të cilat janë në përputhje me këtë aneks I.

21.A.603 Aplikimi

a) Aplikimi për një autorizim ETSO bëhet sipas formës dhe mënyrës së përcaktuar nga AAC dhe/ose Agjencia dhe duhet të përmbajë një përmbledhje të informacionit të kërkuar nga pika 21.A.605.

b) Kur parashikohet një seri ndryshimesh të vogla në përputhje me pikën 21.A.611, aplikanti përcakton në aplikimin e tij numrin bazë të modelit të artikullit dhe numrat e pjesëve përkatëse me kllapa të hapura pas saj për të treguar se shkronjat e ndryshimit të prapashtesës ose numrat (ose kombinimet e tyre) do të shtohen kohë pas kohe.

**21.A.604 Autorizimi ETSO për një njësi ndihmëse të energjisë (APU)**

Në lidhje me autorizimin ETSO për njësinë ndihmëse të energjisë (APU):

a) Zbatohen pikat 21.A.15, 21.A.16B, 21.A.17A, 21.A.17B, 21.A.20, 21.A.21, 21.A.31, 21.A.33, 21.A.44 duke përjashtuar pikat 21.A.603, 21.A.606(c), 21.A.610 dhe 21.A.615, përveç se një Autorizim ETSO do të lëshohet në përputhje me 21.A.606 në vend të certifikatës së tipit;

b) Për miratimin e ndryshimeve të projektimit zbatohet nënpjesa D ose nënpjesa E duke përjashtuar pikën 21.A.611. Kur përdoret nënpjesa E, lëshohet një autorizim ETSO në vend të certifikatës tip plotësuese.

c) Për miratimin e riparimit të projektimit zbatohet nënpjesa M.

21.A.605 Kërkesa për të dhëna

Aplikanti paraqet pranë AAC-së dhe/ose Agjencisë dokumentet si më poshtë:

a) Një deklaratë pajtueshmërie që certifikon se aplikanti ka përmbushur kërkesat e kësaj nënpjese.

b) Një deklaratë të projektimit dhe performancës (DDP).

c) Një kopje të të dhënave teknike që kërkohen nga ETSO-ja e zbatueshme.

d) Prezantimin (ose një referencë për prezantimin) të përmendur në pikën 21.A.143 për qëllim të marrjes së një miratimi të përshtatshëm të organizatës prodhuese sipas nënpjesës G ose manualit (apo një referencë në manual) sipas pikës 21.A.125A (b) për qëllimin e prodhimit sipas nënpjesës F pa miratimin e organizatës prodhuese.

e) Për një APU, manualin (ose një referencë të manualit), të përmendur në pikën 21.A.243, për qëllim të marrjes së një miratimi të përshtatshëm të organizatës projektuese sipas nënpjesës J.

f) Për artikujt e tjerë, zbatohen procedurat sipas pikës 21.A.602B(b)(2).

21.A.606 Lëshimi i autorizimit ETSO

Aplikanti ka të drejtë të ketë një autorizim ETSO të lëshuar nga AAC dhe/ose Agjencia pasi:

a) të vërtetojë aftësinë e tij në përputhje me pikën 21.A.602B; dhe

b) të vërtetojë se artikulli përmbush kushtet teknike të zbatueshme të ETSO-s dhe të dorëzojë deklaratën përkatëse të pajtueshmërisë.

c) të tregojë shprehimisht se ai është i përgatitur të përmbushë kriteret e pikës 21.A.609

21.A.607 Privilegjet e autorizimit ETSO

Zotëruesi i autorizimit ETSO ka të drejtën për të prodhuar dhe shënuar artikullin me shenjën e duhur të ETSO-s.

21.A.608 Deklarata e projektimit dhe performancës (DPP)

a) DPP-ja përmban së paku informacionin si më poshtë:

1. Informacionin e kërkuar sipas pikës 21.A.31(a) dhe (b), që përcakton artikullin dhe projektimin e tij, si dhe standardet e testimit.

2. Performancën e vlerësuar të këtij artikulli, kur është e përshtatshme, ose drejtpërdrejt duke iu referuar dokumenteve të tjera plotësuese;

3. Një deklaratë pajtueshmërie që certifikon se artikulli përmbush siç duhet ETSO-n e duhur;

4. Referencën për raportet përkatëse të testimit.

5. Referencën në manualin e mirëmbajtjes së duhur, kontrollit të përgjithshëm dhe riparimit.

6. Nivelet e pajtueshmërisë, ku nivelet të ndryshme pajtueshmërie lejohen nga ETSO.

7. Listën e devijimeve të pranuar në përputhje me pikën 21.A.610.

b) DPP nënshkruhet me datën dhe firmën e mbajtësit të autorizimit ose të një përfaqësuesi të autorizuar prej tij.

21.A.609 Detyrimet e mbajtësve të autorizimeve ETSO

Mbajtësi i një autorizimi ETSO sipas kësaj nënpjese:

a) Prodhon çdo artikull në përputhje me nënpjesën G ose nënpjesën F, që siguron se çdo artikull i përfunduar përputhet me të dhënat e tij të projektimit dhe është i sigurt për t'u instaluar.

b) Përgatit dhe mban, për çdo model të çdo artikulli për të cilin është lëshuar një autorizim ETSO, një dosje aktuale të të dhënave të plota teknike dhe dokumentacionin në përputhje me pikën 21.A.613;

c) Përgatit, mban dhe përditëson kopjet origjinale të të gjitha manualeve të kërkuara nga specifikimet e vlefshmërisë ajrore të zbatueshme për artikullin;

d) Vë në dispozicion të përdoruesve të këtij neni dhe AAC-së dhe/ose Agjencisë, sipas kërkesës, manualin e mirëmbajtjes dhe riparimit të nevojshme për përdorimin dhe mirëmbajtjen e artikullit dhe ndryshimet në ato manuale;

e) Shënjon çdo artikull në përputhje me pikën 21.A.807; dhe



f) Përputhet me pikat 21.A.3(b), (c), 21. A.3B dhe pikën 21. A.4.

g) Vazhdon të përmbushë kërkesat e kualifikimit në përputhje me pikën 21.A.602B.

21.A.610 Miratimi për devijimet

a) Çdo prodhues që kërkon miratim për të devijuar nga ndonjë standard performance të një ETSO-je demonstroi se standardet për të cilat kërkohet devijimi kompensohen nga faktorë apo karakteristika të projektimit që sigurojnë një nivel të barabartë të sigurisë.

b) Kërkesa për miratimin e devijimit, së bashku me të gjitha të dhënat përkatëse, i paraqiten AAC-së dhe/ose Agjencisë.

21.A.611 Ndryshimet e projektit

a) Mbajtësi i autorizimit ETSO mund të bëjë ndryshime të vogla në projektim (çdo ndryshim përveç ndryshimeve të mëdha) pa autorizim të mëtejshëm nga AAC dhe/ose Agjencia. Në këtë rast, artikulli i ndryshuar mban numrin e modelit origjinal (ndryshimet e numrit të pjesës apo ndryshime të tjera përdoren për të identifikuar ndryshimet e vogla) dhe mbajtësi i dërgon AAC-së dhe/ose Agjencisë çdo të dhënë të rishikuar që nevojitet për përputhshmërinë me pikën 21.A.603(b).

b) Çdo ndryshim projekti nga mbajtësi i autorizimit ETSO, që është aq i madh sa të kërkojë një investigim të plotë për të përcaktuar përputhshmërinë me një ETSO, është një ndryshim i madh. Përpara se të bëjë një ndryshim të tillë, mbajtësi përcakton një tip ose model të ri projektimi dhe aplikon për një autorizim të ri sipas pikës 21.A.603.

c) Asnjë ndryshim i bërë nga çdo person fizik ose juridik përveç mbajtësit të autorizimit ETSO, i cili ka dorëzuar deklaratën e pajtueshmërisë për artikullin, nuk ka të drejtë për miratim sipas kësaj nënpjesë O, vetëm nëse personi që kërkon miratimin aplikon sipas pikës 21.A.603 për një autorizim ETSO të veçantë.

21.A.613 Ruajtja e të dhënave

Përveç kërkesave të ruajtjes së të dhënave të duhura ose të dhënave që lidhen me sistemin e cilësisë, të gjitha të dhënat përkatëse mbi projektin, vizatimet dhe raportet e testimit, duke përfshirë shënimet e inspektimit për artikullin e testuar, vihen në dispozicion të AAC-së dhe/ose Agjencisë dhe ruhen në mënyrë që të sigurojnë informacionin e nevojshëm për të garantuar vlefshmërinë ajrore të

artikullit dhe produktit me certifikatë tipi, në të cilin është vendosur.

21.A.615 Inspektimi nga AAC

Sipas kërkesës së AAC-së dhe/ose Agjencisë, çdo aplikant apo mbajtës i një autorizimi ETSO për një artikull lejon AAC-në dhe/ose Agjencinë:

a) të asistojë në çdo testim.

b) të inspektojë dosjet me të dhënat teknike të atij artikulli.

21.A.619 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një autorizim ETSO lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai mbetet i vlefshëm përveç rasteve kur:

1. Kushtet e kërkuara kur u lëshua autorizimi ETSO nuk vazhdojnë të përmbushen më; ose

2. Detyrimet e mbajtësit, të specifikuar në pikën 21.A.609, nuk plotësohen më; ose

3. Artikulli ka provuar të shkaktojë rreziqe të papranueshme në shërbim; ose

4. Autorizimi është dorëzuar apo revokuar sipas procedurave administrative të zbatueshme, të vendosura nga AAC dhe/ose Agjencia.

b) Mbas dorëzimit apo revokimit, certifikata i kthehet AAC-së.

21.A.621 Transferueshmëria

Përveç një ndryshimi në pronësinë e mbajtësit, i cili konsiderohet si një ndryshim me rëndësi, dhe prandaj duhet të përputhet me pikat 21.A.147 dhe 21.A.247 sipas rastit të zbatueshmërisë, një autorizim ETSO i lëshuar sipas këtij aneksi I nuk është i transferueshëm.

NËNPJESA P -LEJA PËR FLUTURIM

21.A.701 Fushëveprimi

a) Lejet për fluturim lëshohen në përputhje me këtë nënpjesë për avionët që nuk përmbushin ose nuk kanë demonstruar të përmbushin kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore, por që janë në gjendje të fluturimit të sigurt nën kushte të përcaktuara dhe për qëllimet e mëposhtme:

1. Zhvillimi;

2. Demonstrimi të përputhshmërisë me rregulloret ose specifikimet e certifikimit;

3. Trajnimi të ekuipazhit të organizatave të projektimit ose prodhimit;

4. Testimi të prodhimit në fluturim për avionët e prodhimit të ri;

5. Fluturimi të avionit ende në prodhim, nga një facilitet prodhues të tjetri;



6. Fluturimi të avionit për pranim nga klienti porositës;

7. Dërgimi në destinacion ose eksportimi të avionit;

8. Fluturimi të avionit për pranim nga Autoriteti;

9. Studimi të tregut përfshirë trajnimin e ekuipazhit të klientit porositës;

10. Ekspozimi dhe shfaqjeje ajrore;

11. Fluturimi të avionit deri në vendin ku do të kryhet mirëmbajtja ose rishikimi i vlefshmërisë ajrore, ose në një vend magazinimi;

12. Fluturimi të një avioni me një peshë që tejkalon peshën maksimale të certifikuar të ngritjes për fluturim përtej diapazonit normal mbi ujë, ose mbi zonat tokësore ku nuk janë në dispozicion pajisjet e duhura të uljes ose nuk është e vlefshme lënda djegëse;

13. Thyerje rekordi, gara ajrore ose konkurrencë e ngjashme;

14. Fluturimi të avionit që plotëson kërkesat e zbatueshme të fluturimit, përpara se të jetë konform me kërkesat mjedisore;

15. Për aktivitetin fluturues jo-komercial me avionë individuale jo-komplekse ose tipa për të cilët nuk kërkohet një certifikatë e vlefshmërisë ajrore ose e kufizuar e vlefshmërisë ajrore.

b) Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e lejeve për fluturim dhe miratimin e kushteve shoqëruese për fluturim dhe përcakton të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve dhe mbajtësve të këtyre lejeve dhe miratimeve të kushteve për fluturim.

21.A.703 Pranueshmëria

a) Çdo person fizik ose juridik pranohet si aplikues për leje për fluturim përveç lejes për fluturim kërkuar për qëllimin e pikës 21.A.701 (a) (15) ku aplikuesi duhet të jetë vetë pronari.

b) Çdo person fizik ose juridik ka të drejtën të aplikojë për miratimin e kushteve për fluturim.

21.A.705 Autoriteti kompetent

Pavarësisht pikës 21.1 të këtij aneksi I për qëllime të kësaj nënpjese, “autoriteti kompetent” është:

a) AAC, si autoriteti i përcaktuar nga shteti i regjistrit, kur shteti i regjistrit është Republika e Shqipërisë, ose sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, autoriteti i përcaktuar nga shteti anëtar i regjistrit të avionit;

b) Për avionë të paregjistruar, autoriteti i njohur nga shteti që ka përcaktuar shenjat e identifikimit.

21.A.707 Aplikimi për leje për fluturim

a) Në zbatim të pikës 21.A.703 dhe kur aplikantit nuk i është dhënë privilegji që të lëshojë një leje për fluturim, tek autoriteti kompetent bëhet një kërkesë për një leje për fluturim në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga ky autoritet.

b) Çdo kërkesë për një leje për fluturim përfshin:

1. Qëllimin (et) i/e fluturimit (eve), në përputhje me pikën 21.A.701;

2. Mënyrat në të cilat avioni nuk është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të zbatueshme;

3. Kushtet e fluturimit të miratuara në përputhje me pikën 21.A.710.

c) Kur kushtet e fluturimit nuk janë miratuar në kohën e aplikimit për një leje për të fluturuar, një kërkesë për miratimin e kushteve për fluturim bëhet në përputhje me pikën 21.A.709.

21.A.708 Kushtet e fluturimit

Kushtet e fluturimit përfshijnë:

a) Konfigurimin(et) për të cilën(at) kërkohet leja për fluturim;

b) Çfarëdolloj kushti ose kufizimi të nevojshëm për operimin e sigurt të avionit, duke përfshirë:

1. Kushtet ose kufizimet të vendosur në itineraret ose hapësirën ajrore, ose të dyja, të nevojshme për fluturim(et);

2. Çdo kusht ose kufizim të vendosur në ekuipazhin e fluturimit për të fluturuar avionin, përveç atyre të përcaktuar në shtojcën XII të këtij aneksi I (pjesa 21);

3. Kufizimet në lidhje me transportin e personave të tjerë përveç ekuipazhit të fluturimit;

4. Kufizimet e operimit, procedurat specifike ose kushtet teknike që duhet të përmbushen;

5. Programin specifik të testimit në fluturim (nëse është i aplikueshëm);

6. Udhëzimet specifike të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, duke përfshirë udhëzimet e mirëmbajtjes dhe regjimin nën të cilin ato do të kryhen;

c) Proven se avioni është i aftë për fluturim të sigurt sipas kushteve ose kufizimeve të pikës (b);

d) Metodën e përdorur për kontrollin e konfigurimit të avionit, në mënyrë që të mbetet brenda kushteve të vendosura.



21.A.709 Aplikimi për miratimin e kushteve të fluturimit

a) Në zbatim të pikës 21.A.707 (c) dhe kur aplikantit nuk i është dhënë privilegji që të miratojë kushtet e fluturimit, bëhet një kërkesë për miratimin e kushteve të fluturimit:

1. Tek AAC dhe/ose Agjencia, kur miratimi i kushteve të fluturimit është i lidhur me sigurinë e projektimit, në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga AAC dhe/ose Agjencia; ose

2. Tek autoriteti kompetent, kur miratimi i kushteve të fluturimit nuk është i lidhur me sigurinë e projektimit, në formën dhe mënyrën e caktuar nga ky autoritet.

b) Çdo kërkesë për miratimin e kushteve të fluturimit përfshin:

1. Kushtet e propozuara të fluturimit;

2. Dokumentacionin në mbështetje të këtyre kushteve; dhe

3. Një deklaratë që avioni është i aftë për fluturim të sigurt, sipas kushteve ose kufizimeve të pikës 21.A.708 (b).

21.A.710 Miratimi i kushteve të fluturimit

a) Kur miratimi i kushteve të fluturimit është i lidhur me sigurinë e projektimit, kushtet e fluturimit miratohen nga:

1. Agjencia kur Republika e Shqipërisë të jetë anëtare e saj dhe/ose AAC; ose

2. Një organizatë projektimi e miratuar siç duhet sipas privilegjit të pikës 21.A.263(c)(6).

b) Kur miratimi i kushteve të fluturimit nuk është i lidhur me sigurinë e projektimit, kushtet e fluturimit miratohen nga autoriteti kompetent, ose nga organizata e miratuar, që do të lëshojë gjithashtu lejen për fluturim.

c) Para miratimit të kushteve të fluturimit, Agjencia dhe/ose AAC apo organizata e miratuar, duhet të jenë të bindur që avioni është i aftë për fluturim të sigurt nën kushtet dhe kufizimet e specifikuar. Agjencia ose AAC mund të bëjnë ose t'i kërkojnë aplikantit për të bërë inspektimet ose testimet e nevojshme për këtë qëllim.

21.A.711 Lëshimi i lejes për të fluturuar

a) Një leje për fluturim (formulari 20a, i Republikës së Shqipërisë, sipas modelit të EASA-s, shih shtojcën III) mund të lëshohet nga autoriteti kompetent sipas kushteve të specifikuar në pikën 21.B.525.

b) Një organizatë projektimi e miratuar siç duhet mund të lëshojë një leje për fluturim

(formulari 20b, i Republikës së Shqipërisë, sipas modelit të EASA-s, shih shtojcën IV) në bazë të privilegjit të dhënë sipas pikës 21.A.263 (c) (7), kur kushtet e fluturimit referuar në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

c) Një organizatë prodhimi e miratuar siç duhet mund të lëshojë një leje për fluturim (Formulari 20b, i Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s, shih shtojcën IV) në bazë të privilegjit të dhënë sipas pikës 21.A.163 (e), kur kushtet e fluturimit të referuara në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

d) Një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar siç duhet, mund të lëshojë një leje për fluturim (forma 20b e Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s, shih shtojcën IV) në bazë të privilegjit të dhënë sipas pikës M.A.711 të aneksit I (pjesa M) të urdhrorit të ministrit nr. 110 datë 2.10.2012, mbi “Vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra” kur kushtet për fluturim referuar në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

e) Leja për fluturim specifikon qëllimin (et) dhe të gjitha kushtet dhe kufizimet të cilat janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

f) Për lejet e lëshuara sipas pikave (b), (c) ose (d), një kopje e lejes për fluturim dhe e kushteve shoqëruese të fluturimit, i dorëzohet autoriteti kompetent në rastin më të parë, por jo më vonë se 3 ditë.

g) Me marrjen e dëshmisë se ndonjë nga kushtet e përcaktuara në pikën 21.A.723 (a) nuk është plotësuar për një leje për fluturim që një organizatë ka lëshuar në përputhje me pikat (b), (c) ose (d), ajo organizatë revokon menjëherë atë leje për fluturim dhe informon pa vonesë autoritetin kompetent.

21.A.713 Ndryshimet

a) Çdo ndryshim që zhvlerëson kushtet e fluturimit ose provën lidhur me to për lejen për fluturim, miratohet në përputhje me pikën 21.A.710. Kur është rasti, bëhet një aplikim në përputhje me pikën 21.A.709.

b) Një ndryshim që ndikon në përmbajtjen e lejes për të fluturuar kërkon lëshimin e lejes së re për të fluturuar në përputhje me pikën 21.A.711.

**21.A.715 Gjuha**

Manualet, pllakatet, listimet, shënimet e instrumenteve dhe informacionet e tjera të nevojshme të kërkuara nga specifikimet e zbatueshme të certifikimit paraqiten në një ose më shumë nga gjuhët zyrtare të Bashkimit Evropian të pranueshme nga AAC dhe në gjuhën shqipe. Manualët, apo dokumente të dala nga prodhuesi apo projektuesi pranohen edhe në gjuhën angleze.

21.A.719 Transferueshmëria

a) Leja për fluturim nuk transferohet.

b) Pavarësisht pikës (a) për një leje për fluturim lëshuar për qëllim të pikës 21.A.701 (a),(15), nëse pronësia e avionit ka ndryshuar, leja për fluturim transferohet bashkë me avionin, me kusht që avioni të mbetet në të njëjtin regjistrë, ose lëshohet vetëm me pëlqimin e Autoritetit Kompetent të shtetit në regjistrin e të cilit ai është transferuar.

21.A.721 Inspektimet

Mbajtësi ose aplikanti për një leje për fluturim i siguron autoritetit kompetent hyrje tek avioni në fjalë, me kërkesë të tij.

21.A.723 Kohëzgjatja dhe vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një leje për të fluturuar, lëshohet për një maksimum prej 12-mujsh dhe mbetet e vlefshme deri kur:

1. Të jetë në përputhshmëri me kushtet dhe kufizimet e pikës 21.A.711 (d) lidhur me lejen për fluturim;

2. Leja për fluturim të mos jetë dorëzuar ose revokuar;

3. Avioni të ketë mbetur në të njëjtin regjistrë.

b) Pavarësisht pikës (a), një leje për fluturim lëshuar për qëllim të pikës 21.A.701(a)(15) mund të lëshohet për kohëzgjatje të pacaktuar.

c) Me dorëzimin apo revokimin, leja për fluturim i kthehet autoritetit kompetent.

21.A.725 Rinovimi i lejes për fluturim

Rinovimi i lejes për fluturim bëhet si një ndryshim në përputhje me pikën 21.A.713.

21.A.727 Detyrimet e mbajtësit të një lejeje për fluturim

Mbajtësi i lejes për fluturim siguron se janë plotësuar dhe mbajtur të gjitha kushtet dhe kufizimet që lidhen me një leje për fluturim.

21.A.729 Ruajtja e të dhënave

a) Të gjitha dokumentet e prodhuara për të përcaktuar dhe justifikuar kushtet për fluturim mbahen nga mbajtësi i miratimit të kushteve të

fluturimit në dispozicion të Agjencisë dhe AAC-së dhe duhet të ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit.

b) Të gjitha dokumentet që lidhen me lëshimin e lejeve të fluturimit nën privilegjin e organizatave të miratuara, duke përfshirë të dhënat e inspektimit, dokumentet mbështetëse të miratimit të kushteve të fluturimit dhe vetë lejes për fluturim, mbahen nga organizatat përkatëse të miratuara në dispozicion të Agjencisë ose AAC-së dhe ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit.

NËNPJESA Q - IDENTIFIKIMI I PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE**21.A.801 Identifikimi i produkteve**

a) Identifikimi i produkteve përmban informacionin si në vijim:

1. Emrin e prodhuesit;

2. Përcaktimin e produktit;

3. Numrin e serisë së prodhuesit;

4. Çdo informacion tjetër që mund t'i nevojitet Agjencisë dhe/ ose AAC-së.

b) Çdo person fizik apo juridik që prodhon një avion ose motor sipas nënpjesës G ose nënpjesës F, identifikon atë avion ose motor me anë të një pllake rezistente ndaj zjarrit, e cila përmban informacionin e kërkuar në paragrafin (a) të shënuar në të me gërvishtje, stampim, gdhendje, ose me një metodë tjetër të miratuar shënimi zjarrrdurues. Pllaka identifikuese sigurohet në mënyrë që të jetë e arritshme dhe e lexueshme dhe nuk duhet të dëmtohet apo zhvendoset gjatë shërbimit normal, apo të humbasë ose të shkatërrohet në rast aksidenti.

c) Çdo person fizik apo juridik që prodhon helikë, teh helike, ose bosht helike sipas nënpjesës G ose nënpjesës F, e identifikon atë, me anë të një pllake, nëpërmjet gërvishtjes, stampimit, gdhendjes, ose përmes një metode tjetër të miratuar shënimi, zjarrrdurues që është vendosur në një sipërfaqe jo kritike dhe përmban informacionin e specifikuar në paragrafin (a), dhe nuk ka të ngjarë që të dëmtohet apo të hiqet gjatë shërbimit normal apo të humbasë ose të shkatërrohet në rast aksidenti.

d) Për balonat e pilotuara me drejtim të lirë, pllaka identifikuese e përcaktuar në paragrafin (b) sigurohet në mbështjellën e balonës dhe vendoset, nëse është praktike, atje ku është e lexueshme për



operatorin, gjatë kohës kur balona është fryrë. Për më tepër koshi i balonës, struktura e mbajtjes së ngarkesës dhe çdo pajisje ngrohëse duhet të jetë e shënuar në mënyrë të qëndrueshme, si dhe duhet të jetë e lexueshme me emrin e prodhuesit, numrin e pjesës, ose ekuivalentin dhe numrin e serisë ose ekuivalentin e tij.

21.A.803 Trajtimi i të dhënave të identifikimit

a) Asnjë person nuk heq, ndryshon ose vendos informacionin identifikues të referuar në pikën 21.A.801(a) në asnjë avion, motor, helikë, teh helike ose nyje helike ose në pikën 21.A.807(a) për një APU, pa miratimin e Agjencisë dhe/ ose AAC-së.

b) Asnjë person nuk heq ose instalon asnjë pllakë identifikuese të përcaktuar në pikën 21.A.801, ose në pikën 21.A.807 për një APU, pa miratimin e Agjencisë dhe/ ose AAC-së.

c) Duke përjashtuar paragrafët (a) dhe (b), çdo person fizik apo juridik që kryen punë mirëmbajtëse sipas rregullave përkatëse të zbatueshme, në përputhje me metodat, teknikat dhe praktikën e përcaktuara nga Agjencia dhe/ose AAC:

1. Heq, ndryshon ose vendos informacionin identifikues referuar në pikën 21.A.801(a) në çdo avion, motor, helikë, teh helike ose nyje helike ose në pikën 21.A.807(a) për një APU; ose

2. Heq një pllakë identifikuese të përcaktuar sipas pikës 21.A.801, ose pikës 21.A.807 për një APU, kur është e nevojshme gjatë shërbimeve të mirëmbajtjes.

d) Asnjë person nuk instalon një pllakë identifikuese të hequr në përputhje me nënparagrafin (c)(2), në një avion, motor, helikë, teh helike ose nyje helike, përveç asaj që është hequr.

21.A.804 Identifikimi i pjesëve dhe pajisjeve

a) Çdo pjesë ose pajisje duhet të shënohet në mënyrë të lexueshme dhe të qëndrueshme me:

1. Një emër, markë tregtare, ose simbol që identifikon prodhuesin në mënyrën e identifikuar nga të dhënat e zbatueshme të projektit; dhe

2. Numrin e pjesës, siç është përcaktuar në të dhënat e zbatueshme të projektit; dhe

3. Shkronjat MEP (Miratimi Evropian i Pjesës) për pjesët ose pajisjet e prodhuara në përputhje me të dhënat e miratuara të projektit që nuk i përkasin mbajtësit të certifikatës së tipit për produktin në fjalë, përveç artikujve ETSO.

b) Duke përjashtuar paragrafin (a), nëse AAC/ Autoriteti Kompetent pranon që një pjesë apo pajisje është shumë e vogël ose nëse në të kundërt është jo praktike për t'u shënuar me ndonjë prej informacioneve të kërkuara në paragrafin (a), dokumenti i autorizuar i lejimit në shërbim që shoqëron pjesën, pajisjen ose kontejnerin e saj duhet të përmbajë informacionin që nuk mund të shënohet në atë pjesë.

21.A.805 Identifikimi i pjesëve kritike

Përveç kërkesave të pikës 21.A.804, çdo prodhues i një pjesë që do të vendoset në një produkt me certifikim të tipit, që është identifikuar si një pjesë kritike duhet ta shënojë atë pjesë në mënyrë të lexueshme dhe të përhershme me një numër pjesë dhe një numër serie.

21.A.807 Identifikimi i artikujve ETSO

a) Çdo mbajtës i një autorizimi ETSO sipas nënpjesës O shënon në mënyrë të përhershme dhe të lexueshme çdo artikull me informacionin e mëposhtëm:

1. Emrin dhe adresën e prodhuesit;

2. Emrin, tipin, numrin e pjesës ose përcaktimin e modelit për artikullin;

3. Numrin e serisë ose datën e prodhimit, ose të dyja, dhe

4. Numrin ETSO të zbatueshëm.

b) Duke përjashtuar paragrafin (a), nëse Agjencia dhe/ose AAC bie dakord se një pjesë është shumë e vogël ose ndryshe nuk është praktike për t'u shënuar me çdo informacion të kërkuar në paragrafin (a), dokumenti i autorizuar i lejimit në shërbim që shoqëron pjesën ose kontejnerin e saj duhet të përmbajë informacionin që nuk mund të shënohet në atë pjesë.

c) Çdo person që prodhon një APU sipas nënpjesës G ose nënpjesës F identifikon atë APU me një pllakë rezistente ndaj zjarrit, që ka të gjithë informacionin e kërkuar në paragrafin (a) të shënuar me gërvishtje, stampim, gdhendje ose ndonjë metodë tjetër shënimi zjarrrdurues. Pllaka identifikuese sigurohet në mënyrë të tillë që të jetë e qëndrueshme dhe mos të dëmtohet apo zhvendoset gjatë shërbimit normal ose të humbasë apo të shkatërrohet në rast aksidenti.



SEKSIONI B - PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A - PARIME TË PËRGJITHSHME

21.B.5 Fushëveprimi

a) Ky seksion përcakton procedurën për Autoritetin Kompetent, kur ushtron detyrat dhe përgjegjësitë e tij që kanë të bëjnë me lëshimin, mirëmbajtjen, amendimin, pezullimin dhe revokimin e certifikatave, miratimeve dhe autorizimeve të referuara në këtë aneks I.

b) AAC adopton specifikimet e certifikimit dhe materialet udhëzuese të hartuara nga Agjencia në zbatimin e këtij seksioni.

21.B.20 Detyrimet e autoritetit kompetent

AAC/ Autoriteti Kompetent është përgjegjës për zbatimin e seksionit A, nënpjesëve F, G, H, I dhe P vetëm për aplikantët ose mbajtësit e autorizimeve, kur vendi kryesor i biznesit të tyre është në territorin e Shqipërisë.

21.B.25 Kërkesat për organizimin e AAC-së

a) Të përgjithshme:

për zbatimin e seksionit A nënpjesëve F, G, H, I dhe P, AAC ka përcaktuar përgjegjësitë, procedurat e dokumentuara, strukturën organizative dhe stafin përkatës.

b) Burimet:

1. Numri i stafit duhet të jetë i mjaftueshëm për të kryer detyrat e përcaktuara.

2. AAC duhet të emërojë një menaxher ose disa menaxherë të cilët janë përgjegjës për zbatimin e detyrave të përcaktuara në kuadër të autoritetit, duke përfshirë komunikimin me Agjencinë dhe autoritetet kombëtare, kur është e përshtatshme.

c) Kualifikimi dhe trajnimi:

I gjithë stafi duhet të kualifikohet në mënyrë të përshtatshme dhe duhet të ketë njohuri të mjaftueshme, eksperiencë dhe trajnim për të kryer detyrat e përcaktuara.

21.B.30 Procedurat e dokumentuara

a) AAC përcakton procedurat e dokumentuara, për të përshkruar organizimin e tij, mjetet dhe metodat për të përmbushur kërkesat e këtij aneksi I. Procedurat mbahen të përditësuara dhe shërbejnë si dokumente kryesore pune për AAC-në për të gjitha aktivitetet e ndërlydhura.

b) Një kopje e procedurave dhe amendimet e tyre duhet të jenë të disponueshme për Agjencinë.

21.B.35 Ndryshime në organizim dhe procedura

a) AAC njofton Agjencinë për çdo ndryshim të rëndësishëm në organizim dhe procedurat e dokumentuara.

b) AAC përditëson procedurat e tij të dokumentuara që lidhen me çdo ndryshim të rregulloreve, në kohën e duhur, për të garantuar zbatimin efektiv të tyre.

21.B.40 Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

a) AAC përcakton një proces për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve brenda procedurave të dokumentuara të organizatës së saj.

b) Nëse ekziston konflikt midis AAC-së dhe autoritetit kompetent të një Shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, është përgjegjësia e menaxherëve siç përcaktohet në pikën 21.B.25(b)(2) për të ngritur çështjen për ndërmjetësim në Agjenci.

21.B.45 Raportimi/koordinimi

a) AAC siguron koordinim kur është e nevojshme në lidhje me certifikatat, investigimet apo ekipet e autorizimit të këtij autoriteti, me shtetin e ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe dhe Agjencinë, për të garantuar shkëmbim efikas të informacionit përkatës, për sigurinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

b) AAC njofton Agjencinë për çdo vështirësi në zbatimin e këtij aneksi I (pjesa 21)

21.B.55 Ruajtja e të dhënave

AAC do të mbajë ose ka qasje në të dhënat përkatëse në lidhje me certifikatat, miratimet dhe autorizimet që ajo ka dhënë në përputhje me rregulloret përkatëse kombëtare dhe për të cilat përgjegjësia mund t'i transferohet Agjencisë, për sa kohë që këto të dhëna nuk janë transferuar në Agjenci.

21.B.60 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

Kur AAC merr një direktivë të vlefshmërisë ajrore nga një vend që nuk është i Bashkimit Evropian ose i Zonës së Përbashkët Evropiane sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kjo direktivë e vlefshmërisë ajrore i transferohet Agjencisë për shpërndarje.

NËNPJESA B - CERTIFIKATAT E TIPIIT DHE CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË TIPIIT

Duhet të zbatohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia. AAC duhet të marrë masa për të bërë të zbatueshme procedurat në sistemin kombëtar të aviacionit.



(NËNPJESA C - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA D - NDRYSHIME TË CERTIFIKATAVE TIP DHE CERTIFIKATAVE TË KUFIZUARA TË TIPI

21.B.70 Miratimi i ndryshimeve në certifikatat e tipit

Miratimi i ndryshimeve në të dhënat e përshtatshmërisë operationale përfshihet në miratimin e ndryshimit në certifikatën e tipit. Megjithatë, AAC dhe/ ose Agjencia përdor një proces të veçantë të klasifikimit dhe të miratimit për administrimin e ndryshimeve në të dhënat e përshtatshmërisë operationale.

NËNPJESA E -CERTIFIKATA TIP PLOTËSUESE

Duhet të zbatohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia. AAC duhet të marrë masa për të bërë të zbatueshme procedurat në sistemin kombëtar të aviacionit.

NËNPJESA F - PRODHIMI PA MIRATIMIN E ORGANIZATËS PRODHUESE

21.B.120 Investigimi

a) AAC përcakton një ekip investigimi për çdo aplikant ose zotërues të një letër marrëveshjeje, për të kryer të gjitha detyrat përkatëse që lidhen me këtë letër marrëveshjeje, të përbërë nga lideri i ekipit që drejton dhe udhëheq ekipin e investigimit dhe nëse është e nevojshme, një ose më shumë anëtarë ekipi. Lideri i ekipit i raporton menaxherit përgjegjës për aktivitetin, siç është përcaktuar në pikën 21.B.25 (b)(2).

b) AAC kryen aktivitetet e mjaftueshme investiguese për aplikantin ose zotëruesin e një letrë marrëveshjeje, në mënyrë që të justifikohen rekomandimet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin dhe revokimin e letër marrëveshjes.

c) AAC përgatit procedura për investigimin e aplikantëve ose zotëruesve, të një letrë marrëveshjeje, si pjesë e procedurave të dokumentuara duke përfshirë të paktën elementet si në vijim:

1. Vlerësimin e aplikimeve të marra;
2. Përcaktimin e ekipit të investigimit;
3. Përgatitjen dhe planifikimin e investigimit;
4. Vlerësimin e dokumentacionit (manuale, procedura, etj.);
5. Auditimin dhe inspektimin;
6. Ndjekjen e veprimeve korrigjuese; dhe

7. Rekomandimin për lëshimin, amendimin, pezullimin ose heqjen e letër marrëveshjes.

21.B.125 Gjetjet

a) Kur gjatë auditeve ose nëpërmjet mënyrave të tjera, janë gjetur prova nga AAC, që tregojnë mos-pajtueshmërinë e mbajtësit të një letrë marrëveshjeje me kërkesat e zbatueshme të Seksionit A të këtij aneksi, këto gjetje klasifikohen në përputhje me pikën 21.A.125B (a).

b) AAC ndërmerr veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, nga AAC ndërmerrret një veprim i menjëhershëm, për të kufizuar, pezulluar ose revokuar letër marrëveshjen tërësisht ose pjesërisht, në varësi me shkallën e gjetjes, derisa të bëhet veprimi korrigjues i suksesshëm nga organizata;

2. Për gjetjet e nivelit 2, AAC lejon një periudhë për veprimet korrigjuese të përshtatshme për natyrën e gjetjes e cila nuk duhet të jetë më shumë se 3 muaj. Në rrethana të caktuara, në fund të kësaj periudhe dhe në funksion të natyrës së gjetjes, AAC mund të zgjasë periudhën 3 mujore me kusht të një plani të veprimit korrigjues të kënaqshëm të ofruar nga organizata.

c) AAC ndërmerr veprime që të pezullojë letrën e marrëveshjes në tërësi ose pjesërisht, në rast të dështimit të mos përmbushjes së afatit kohor të dhënë nga ky organ.

21.B.130 Lëshimi i letër marrëveshjes

a) Kur është i bindur se prodhuesi ka përmbushur kërkesat e zbatueshme të seksionit A të nënpjesës F, AAC harton një letër marrëveshjeje për të treguar pajtueshmërinë e produkteve të veçanta, pjesëve ose pajisjeve, pa vonesë (forma 65 e Republikës së Shqipërisë sipas modelit të EASA-s).

b) Letër marrëveshjeje përmban fushëveprimin e marrëveshjes, një datë përfundimi, dhe nëse është e zbatueshme, kufizimet e nevojshme që lidhen me autorizimin.

c) Kohëzgjatja e letër marrëveshjes nuk duhet të tejkalojë një vit.

21.B.135 Ruajtja e letër marrëveshjes

AAC ruan letër marrëveshjen për aq kohë sa:

a) Prodhuesi përdor në mënyrën e duhur formën 52 të Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s (shih shtojcën VIII) si një deklaratë pajtueshmërie për avionin e kompletuar dhe formën 1 të Republikës së Shqipërisë sipas modelit



të EASA-s (shih shtojcën) për produktet e tjera përveç avionëve, si pjesë dhe pajisje, dhe

b) Inspektimet e bëra nga AAC përpara miratimit të formës 52, sipas EASA-s ose formularit 1, sipas EASA-s, sipas pikës 21.A.130(c) nuk tregojnë ndonjë mos pajtueshmëri me kërkesat dhe procedurat që përmban manuali i siguruar nga prodhuesi, ose mungesë pajtueshmërie të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve përkatëse. Këto inspekte duhet së paku të kontrollojnë se:

1. Marrëveshja mbulon produktin, pjesën ose pajisjen që po miratohet dhe mbetet e vlefshme.

2. Manuali i përshkruar në pikën 21.A.125(b) dhe ndryshimet në statusin e tij të referuar në letër marrëveshje, përdoren si një dokument kryesor pune nga prodhuesi; në të kundërt, inspektimi nuk duhet të vazhdojë dhe për rrjedhojë certifikatat e lejimit në shërbim nuk miratohen;

3. Prodhimi është realizuar sipas kushteve të përshkruara në letrën e marrëveshjes dhe është kryer në mënyrë të kënaqshme;

4. Inspektimet dhe testimet (përfshi edhe testimet në fluturim, nëse duhen) sipas pikave 21.A.130(b)(2) dhe/ose (b)(3), janë realizuar sipas kushteve të përshkruara në letër marrëveshje dhe janë kryer në mënyrë të kënaqshme;

5. Inspektimet nga AAC të përshkruara ose përmendura në letër marrëveshje janë kryer dhe konsiderohen të pranueshme;

6. Deklarata e pajtueshmërisë në përputhje me pikën 21.A.130, dhe informacioni i siguruar nga kjo deklaratë nuk pengon miratimin e saj; dhe

c) Nuk ka arritur ndonjë datë përfundimi të letër marrëveshjes.

21.B.140 Ndryshimi i një letër marrëveshjeje

a) AAC duhet të investigojë, kur është e nevojshme, në përputhje me pikën 21.B.120, çdo ndryshim në letër marrëveshjeje.

b) Kur AAC bindet se kërkesat e seksionit A, nënpjesa F, vazhdojnë të jenë në pajtueshmëri me të, ai ndryshon letër marrëveshjen sipas rrethanave.

21.B.145 Kufizimi, pezullimi dhe revokimi i letër marrëveshjes

a) Kufizimi, pezullimi ose revokimi i letër marrëveshjes i komunikohet me shkrim zotëruesit të letër marrëveshjes. AAC cilëson arsyet për kufizimin, pezullimin apo revokimin dhe informon zotëruesin e letër marrëveshjes mbi të drejtën e tij për të apeluar.

b) Kur një letër marrëveshje pezullohet, ajo rivendoset vetëm pasi të jetë rivendosur përputhja me seksionin A, nënpjesa F.

21.B.150 Mbajtja e të dhënave

a) AAC vendos një sistem për ruajtjen e të dhënave, i cili lejon ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, ndryshimit, pezullimit ose revokimit të çdo letër marrëveshjeje të veçantë.

b) Të dhënat duhet të përmbajnë më së paku:

1. Dokumentet e siguruar nga aplikanti për letër marrëveshje ose zotëruesi i letër marrëveshjes,

2. Dokumentet e përcaktuara gjatë investigimit dhe inspektimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet përfundimtare të elementëve të përcaktuar në pikën 21.B.120,

3. Letër marrëveshjen, duke përfshirë edhe ndryshimet, dhe

4. Minutat e takimit me prodhuesin.

c) Dokumentet arkivohen për një periudhë minimale prej gjashtë vitesh pas përfundimit të letër marrëveshjes.

d) Gjithashtu AAC ruan të dhënat për të gjithë deklaratat e pajtueshmërisë (forma 52 e Republikës së Shqipërisë, sipas EASA-s, shih shtojcën VIII) dhe certifikatat e autorizuar të lejimit në shërbim (forma 1, e Republikës së Shqipërisë, sipas EASA-s shih shtojcën I) që ka miratuar.

NËNPJESA G - MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

21.B.220 Investigimi

a) AAC cakton një ekip të miratimit të organizatës prodhuese për secilin aplikant ose mbajtës të miratimit të organizatës prodhuese për të kryer të gjitha detyrat përkatëse që lidhen me këtë miratim të organizatës prodhuese, që përbëhet nga një udhëheqës i ekipit për të menaxhuar dhe udhëhequr ekipin e miratimit dhe, nëse kërkohet, një ose më shumë anëtarë të ekipit. Udhëheqësi i ekipit i raporton menaxherit përgjegjës për veprimtarinë e përcaktuar në pikën 21.B.25 (b)(2).

b) AAC kryen aktivitete të mjaftueshme investigimi për një aplikant ose zotërues të një miratimi të organizatës prodhuese për të justifikuar rekomandimet për lëshimin, mirëmbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e një miratimi.

c) AAC përgatit procedura për hetimin e miratimit të një organizate prodhimi si pjesë e procedurave të dokumentuara që mbulojnë të paktën elementët e mëposhtëm:



1. Vlerësimin e aplikimeve të marra;
2. Përcaktimin e ekipit të miratimit të organizatës prodhuese;
3. Përgatitjen dhe planifikimin e investigimit;
4. Vlerësimin e dokumentacionit (prezantimin e organizatës së prodhimit, procedurat, etj.);
5. Auditimin;
6. Ndjekjen e veprimeve korrigjuese;
7. Rekomandimin për lëshimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e miratimit të organizatës së prodhimit.

8. Mbikëqyrjen e vazhdueshme.

21.B.225 Gjetjet

a) Kur gjatë auditeve ose me anë të mjeteve të tjera, nga AAC gjendet evidencë objektive që tregon mos pajtueshmëri të zotëruesit të miratimit të organizatës prodhuese me kërkesat e zbatueshme në seksionit A, kjo gjetje klasifikohet sipas pikës 21 A.158(a).

b) AAC ndërmerr veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, nga AAC ndërmerret veprim i menjëhershëm për të kufizuar, pezulluar apo revokuar miratimin e organizatës prodhuese tërësisht ose pjesërisht në varësi të shtrirjes së gjetjes, deri sa nga organizata të jenë përfunduar veprimet korrigjuese me sukses;

2. Për gjetjet e nivelit 2, AAC jep një periudhë për veprimet korrigjuese sipas natyrës së gjetjes që nuk duhet të jetë më shumë se 3 muaj. Në rrethana të caktuara, në fund të kësaj periudhe dhe në varësi të natyrës së gjetjes, AAC mund të zgjasë periudhën 3-mujore, në varësi të një plani të kënaqshëm korrektues të veprimit të ofruar nga organizata.

c) AAC ndërmerr veprime që të pezullojë miratimin në tërësi ose pjesërisht, në rast të dështimit të mos përmbushjes së afatit kohor të dhënë nga ky organ.

21.B.230 Lëshimi i certifikatës

a) Kur bindet se organizata prodhuese ka përmbushur kërkesat e zbatueshme të seksionit A nënpjesa G, autoriteti kompetent i lëshon pa vonesa miratimin e organizatës prodhuese (forma 55 e Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s, shih shtojcën X).

b) Në formën 55 të Republikës së Shqipërisë, sipas EASA-s, përfshihet numri i referencës, në mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

21.B.235 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Për të justifikuar mirëmbajtjen e miratimit të organizatës prodhuese, AAC kryen mbikëqyrje të vazhdueshme:

1. Për të verifikuar se sistemi i cilësisë së zotëruesit të miratimit të organizatës prodhuese është në përputhje me seksionin A nënpjesën G;

2. Për të verifikuar se zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese operon në përputhje me manualin e organizatës prodhuese;

3. Për të verifikuar efektivitetin e procedurave të manualit të organizatës prodhuese; dhe

4. Për të monitoruar sipas mostrave standardet e produktit, pjesëve apo pajisjeve.

b) Mbikëqyrja e vazhdueshme duhet të realizohet në përputhje me pikën 21.B.220.

c) AAC siguron përmes mbikëqyrjes së vazhdueshme të planifikuar, se miratimi i organizatës prodhuese është shqyrtuar plotësisht për pajtueshmëri me këtë aneks I (pjesa 21) gjatë një periudhe prej 24 muajsh. Mbikëqyrja e vazhdueshme mund të përbëhet prej disa aktiviteteve të investiguesve gjatë kësaj periudhe. Numri i auditeve mund të variojë në varësi të kompleksitetit të organizatës, numrit të vendndodhjeve dhe gjendjes kritike të prodhimit. Si minimum, zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese i nënshtrohet mbikëqyrjes së vazhdueshme nga AAC së paku 1 herë në vit.

21.B.240 Ndryshimi i miratimit të organizatës prodhuese

a) Autoriteti kompetent monitoron çdo ndryshim të vogël përmes aktiviteteve të mbikëqyrjes së vazhdueshme.

b) Autoriteti kompetent heton sipas rastit në përputhje me pikën 21.B.220 çdo ndryshim të rëndësishëm të miratimit të organizatës prodhuese ose aplikimit nga mbajtësi i një miratimi të organizatës prodhuese për një ndryshim të fushëveprimit dhe kushteve të miratimit.

c) Kur autoriteti kompetent bindet se kërkesat e Seksionit A, nënpjesës G vazhdojnë të jenë në përputhje me të, ai ndryshon respektivisht miratimin e organizatës prodhuese.

21.B.245 Pezullimi dhe revokimi i miratimit të organizatës prodhuese

a) Në rastin e gjetjeve të nivelit një ose të nivelit dy, autoriteti kompetent kufizon plotësisht ose pjesërisht, pezullon ose revokon miratimin e organizatës prodhuese si në vijim:



1. Në rastin e një gjetjeje të nivelit një, miratimi i organizatës prodhuese kufizohet ose pezullohet menjëherë. Nëse zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese nuk arrin të jetë në pajtueshmëri me pikën 21.A.158(c)(1), miratimi i organizatës prodhuese duhet të revokohet.

2. Në rastin e një gjetjeje të nivelit dy, autoriteti kompetent vendos për ndonjë kufizim të fushëveprimit të miratimit duke pezulluar përkohësisht miratimin e organizatës prodhuese ose pjesëve të saj. Nëse zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese nuk arrin të jetë në pajtueshmëri me pikën 21.A.158(c)(2), miratimi i organizatës prodhuese do të revokohet.

b) Kufizimi, pezullimi ose revokimi i miratimit të organizatës prodhuese i komunikohet zotëruesit të miratimit të organizatës prodhuese në formë të shkruar. Autoriteti Kompetent cilëson arsyet për pezullimin ose revokimin dhe informon mbajtësin e miratimit të organizatës prodhuese mbi të drejtën e tij për apelim.

c) Kur një miratim i organizatës prodhuese pezullohet ai rivendoset vetëm nëse janë përmbushur kërkesat e seksionit A, nënpjesës G.

21.B.260 Mbajtja e të dhënave

a) Autoriteti kompetent vendos një sistem për ruajtjen e të dhënave, i cili lejon ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, ndryshimit, pezullimit ose revokimit të çdo miratimi të veçantë të organizatës prodhuese.

b) Të dhënat duhet të përmbajnë më së paku:

1. Dokumentet e siguruar nga aplikanti ose zotëruesi i miratimit të organizatës së prodhimit;

2. Dokumentet e përcaktuara gjatë investigimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet finale të elementeve të përcaktuar në pikën 21.B.220, duke përfshirë dhe gjetjet sipas pikës 21.B.225;

3. Programin e mbikëqyrjes së vazhdueshme, duke përfshirë të dhënat e investigimeve të kryera.

4. Certifikatën e miratimit të organizatës prodhuese, duke përfshirë dhe ndryshimet.

5. Minutat e takimit me zotëruesin e miratimit të organizatës prodhuese.

c) Të dhënat arkivohen për një periudhë prej të paktën 6 vitesh.

NËNPJESA H- CERTIFIKATAT E VLEFSHMËRISË AJRORE DHE CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË VLEFSHMËRISË AJRORE

21.B.320 Investigimi

a) Autoriteti kompetent kryen aktivitete të mjaftueshme investiguese për aplikantin ose zotëruesin e një certifikate vlefshmërie ajrore, për të justifikuar lëshimin, mirëmbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e certifikatës ose lejes.

b) Autoriteti kompetent përgatit procedurat e vlerësimit që mbulojnë së paku elementet e mëposhtëm:

1. Vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikantit;

2. Vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikimit;

3. Klasifikimin e certifikatave të vlefshmërisë ajrore;

4. Vlerësimin e dokumentacionit të marrë me aplikimin;

5. Inspektimin e avionit;

6. Përcaktimin e kushteve të nevojshme dhe kufizimeve për certifikatat e vlefshmërisë ajrore.

21.B.325 Lëshimi i certifikatave të vlefshmërisë ajrore

a) Autoriteti kompetent lëshon ose ndryshon një certifikatë vlefshmërie ajrore (forma 25 e Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s, shih shtojcën VI), pa vonesa, kur është i bindur se janë plotësuar kërkesat e zbatueshme në pikën 21.B.326 dhe kërkesat e aplikueshme të seksionit A, nënpjesa H të këtij aneksi I.

b) Autoriteti kompetent lëshon ose ndryshon një certifikatë të kufizuar vlefshmërie ajrore (forma 24 e Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s, shih shtojcën V), pa vonesa, kur është i bindur se janë plotësuar kërkesat e zbatueshme në pikën 21.B.326 dhe kërkesat e aplikueshme të seksionit A, nënpjesa H të këtij aneksi I.

c) Për avionët e rinj apo të përdorur që vijnë nga një vend tjetër, krahas certifikatës së vlefshmërisë ajrore sipas pikës (a) apo (b), autoriteti kompetent lëshon një certifikatë fillestare të rishikimit të vlefshmërisë ajrore (EASA forma 15a, shih shtojcën II).

21.B.326 Certifikata e vlefshmërisë ajrore

AAC lëshon një certifikatë të vlefshmërisë ajrore:

a) për avionët e rinj;

1. pas paraqitjes së dokumentacionit të kërkuar nga pika 21.A.174 pikën (b) (2);



2. kur AAC është bindur që avioni përputhet me një projekt të miratuar dhe është në një gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga AAC;

b) për avionët e përdorur:

1. pas paraqitjes së dokumentacionit të kërkuar nga pika 21.A.174 (b)(3) duke demonstruar se:

i) avioni përputhet me një projekt tip të miratuar nën një certifikatë tip dhe çdo certifikatë tipi plotësuese, ndryshim ose riparim të miratuar në pajtim me këtë aneks I (pjesa 21); dhe

ii) janë përmbushur direktivat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore; dhe

iii) avioni inspektohet në përputhje me dispozitat e zbatueshme të aneksit I (pjesa M) të urdhrit të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 “Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra;

2. Kur AAC është bindur që avioni është në përputhje me një projekt të miratuar dhe është në një gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga AAC.

21.B.327 Certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore

a) AAC lëshon një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore për:

1. avionët e rinj;

i) pas paraqitjes së dokumentacionit të kërkuar nga pika 21.A.174(b)(2);

ii) kur AAC bindet që avioni përputhet me një projekt të miratuar nga AAC ose Agjencia, sipas një certifikate të tipit të kufizuar ose në përputhje me specifikimet e veçanta të vlefshmërisë ajrore, dhe është në gjendje për operim të sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga AAC;

2. avionët e përdorur:

i) pas prezantimit të dokumentacionit që kërkohet nga pika 21.A.174(b)(3), duke demonstruar që:

A) avioni përputhet me një projekt të miratuar nga AAC/Agjencia sipas një certifikate të kufizuar të tipit ose në përputhje me specifikimet e veçanta të vlefshmërisë ajrore, dhe me çdo certifikatë të tipit plotësuese për ndryshime apo riparime të miratuara në pajtim me aneksin I (pjesa 21); dhe

B) janë përmbushur direktivat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore; dhe

C) avioni inspektohet në përputhje me dispozitat e zbatueshme të aneksit I (pjesa M) të urdhrit të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 “Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”;

ii) Kur AAC bindet që avioni është në përputhje me projektin e miratuar dhe është në gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga AAC;

b) Për një avion që nuk është në përputhje me kërkesat bazë të përmendura në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 për “Rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe i cili nuk plotëson kushtet për një certifikatë tipi të kufizuar, nëse është e nevojshme AAC/Agjencia, sipas nevojës, për të marrë parasysh devijimet nga këto kërkesa bazë:

1. Lëshon dhe kontrollon pajtueshmërinë me specifikimet e veçanta të vlefshmërisë ajrore duke garantuar sigurinë e përshtatshme në lidhje me përdorimin e synuar, dhe

2. Përcakton kufizimet për përdorimin e këtij avioni.

c) Kufizimet për përdorim shoqërohen me certifikata të kufizuara të vlefshmërisë ajrore, duke përfshirë kufizime të hapësirës ajrore, si të nevojshme për të marrë parasysh devijimet nga kërkesat bazë të përcaktuara në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 për “Rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

21.B.330 Pezullimi dhe revokimi i certifikatave të vlefshmërisë ajrore dhe certifikatave të vlefshmërisë ajrore të kufizuara

a) Nëse sipas evidencave nuk është përmbushur ndonjë nga kushtet e përmendura në pikën 21.A.181(a), AAC pezullon ose revokon një certifikatë vlefshmërie ajrore.

b) Pas nxjerrjes së njoftimit për pezullimin dhe revokimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore ose certifikatës së kufizuar të vlefshmërisë ajrore AAC cilëson arsyet për pezullimin ose revokimin dhe informon zotëruesin e certifikatës mbi të drejtën për apelim.

21.B.345 Ruajtja e të dhënave

a) AAC vendos një sistem për ruajtjen e të dhënave që lejon ndjekjen e përshtatshme të procesit të lëshimit, ndryshimit, pezullimit ose



revokimit të çdo certifikate të veçantë të vlefshmërisë ajrore.

b) Të dhënat përmbajnë të paktën:

1. Dokumentet e dërguara nga aplikanti;
2. Dokumentet e përcaktuara gjatë investigimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet finale të elementeve të përcaktuar në pikën 21.B.320(b); dhe

3. Një kopje të certifikatës ose lejes, duke përfshirë dhe ndryshimet.

c) Të dhënat arkivohen për një periudhë prej të paktën 6 vitesh pas heqjes nga regjistri kombëtar.

NËNPJESA I -CERTIFIKATAT E ZHURMËS

21.B.420 Investigimi

a) AAC kryen aktivitete investiguese të mjaftueshme për një aplikant ose zotërues të certifikatës së zhurmës për të argumentuar lëshimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e certifikatës.

b) AAC përgatit procedurat e vlerësimit, si pjesë e procedurave të dokumentuara që përfshijnë të paktën elementet në vijim:

1. Vlerësimin e pranueshmërisë;
2. Vlerësimin e dokumentacionit të marrë me aplikimin;
3. Inspektimin e avionëve.

21.B.425 Lëshimi i certifikatave të zhurmës

AAC, sipas rastit, lëshon ose ndryshon certifikatat e zhurmës (forma 45 e Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s, shih shtojcën VII) pa vonesa, nëse është i bindur se janë plotësuar kërkesat e seksionit A nënpjesa I.

21.B.430 Pezullimi dhe revokimi i certifikatës së zhurmës

a) Nëse sipas evidencave nuk janë përmbushur disa prej kushteve të përcaktuara në pikën 21.A.211(a), AAC pezullon ose revokon certifikatën e zhurmës.

b) Pas nxjerrjes së njoftimit për pezullimin dhe revokimin e një certifikate të zhurmës, AAC tregon arsyet për pezullim ose revokim dhe informon mbajtësin e certifikatës mbi të drejtën për ankesë.

21.B.445 Ruajtja e të dhënave

a) AAC, vendos një sistem për ruajtjen e të dhënave me kriteret minimale të mbajtjes, që lejon gjurmueshmërinë e përshtatshme të procesit për lëshimin, mirëmbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e çdo certifikate zhurme individuale.

b) Të dhënat përmbajnë si minimum:

1. Dokumentet e siguruar nga aplikanti;

2. Dokumentet e krijuara gjatë investigimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet finale të elementeve të përcaktuar në pikën 21.B.420(b) dhe;

3. Një kopje të certifikatës dhe lejes, duke përfshirë dhe ndryshimet.

c) Të dhënat arkivohen për një periudhë prej të paktën 6 vitesh pas daljes nga regjistri kombëtar.

NËNPJESA J - MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE
Zbatohen procedurat administrative të përcaktuara nga EASA. AAC duhet të marrë masa për t'i bërë të zbatueshme në sistemin kombëtar këto procedura.

NËNPJESA K - PJESËT DHE PAJISJET

Zbatohen procedurat administrative të përcaktuara nga EASA. AAC duhet të marrë masa për t'i bërë të zbatueshme në sistemin kombëtar këto procedura.

(NËNPJESA L - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA M - RIPARIMET

Aplikohen procedurat administrative të vendosura nga EASA. AAC duhet të marrë masa për t'i bërë të zbatueshme në sistemin kombëtar këto procedura.

(NËNPJESA N - NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA O - AUTORIZIMET E URDHËRIT EVROPIAN TË STANDARDEVE TEKNIKE

Aplikohen procedurat administrative të vendosura nga EASA. AAC duhet të marrë masa për t'i bërë të zbatueshme në sistemin kombëtar këto procedura.

(NËNPJESA P - LEJA PËR FLUTURIM)

21.B.520 Investigimi

a) AAC kryen veprimtaritë të mjaftueshme investiguese për të justifikuar lëshimin, apo revokimin e lejes për fluturim.

b) AAC përgatit procedurat e vlerësimit që mbulojnë të paktën elementet e mëposhtëm:

1. Vlerësimin e pranueshmërisë së aplikantit;
2. Vlerësimin e pranueshmërisë së aplikimit;
3. Vlerësimin e dokumentacionit të marrë me aplikimin;
4. Inspektimin e avionit;

5. Miratimin e kushteve të fluturimit në përputhje me pikën 21.A.710 (b).

**21.B.525 Lëshimi i lejeve për fluturim**

AAC lëshon një leje për fluturim (forma 20a, e Republikës së Shqipërisë sipas EASA-s, shih shtojcën III) pa vonesë të panevojshme:

a) me paraqitjen e të dhënave të kërkuara nga pika 21.A.707; dhe

b) kur kushtet e fluturimit të referuara në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710; dhe

c) kur ky autoritet, përmes investigimeve të veta, të cilat mund të përfshijnë inspektimet, ose nëpërmjet procedurave të dakordësuara me aplikantin, bindet që avioni përputhet me projektin e përcaktuar sipas pikës 21.A.708 para fluturimit.

21.B.530 Revokimi i lejeve për fluturim

a) Kur ekziston një dëshmi se ndonjë nga kushtet e përcaktuara në pikën 21.A.723(a) nuk është plotësuar për një leje për fluturim të lëshuar nga ai, AAC revokon atë leje për fluturim.

b) Pas nxjerrjes së njoftimit të revokimit të lejes për të fluturuar AAC deklaron arsyet për revokim dhe informon mbajtësin e lejes për fluturim për të drejtën për ankimim.

21.B.545 Mbajtja e dokumentacionit

a) AAC përdor një sistem të mbajtjes së dokumenteve që siguron gjurmueshmërinë e duhur të procesit për lëshimin dhe revokimin e çdo lejeje individuale për fluturim.

b) Dokumentacioni përmban si minimum:

1. Dokumentet e siguruar nga aplikanti;
2. Dokumentet e krijuara gjatë investigimit, ku janë deklaruar aktivitetet dhe rezultatet përfundimtare të elementeve të përcaktuar në pikën 21.B.520 (b); dhe

3. Një kopje të lejes për fluturim.

c) Të dhënat mbahen për një minimum prej gjashtë vitesh, pasi leja pushon së qenuri e vlefshme.

NËNPJESA Q - IDENTIFIKIMI I PRODUKTEVE, PJESEVE DHE PAJISJEVE

Aplikohen procedurat administrative të vendosura nga EASA. AAC duhet të marrë masa për t'i bërë të zbatueshme në sistemin kombëtar këto procedura.

SHTOJCAT

Format e Republikës së Shqipërisë sipas modeleve të EASA-s

Format e këtij aneksi përfshijnë dhe përkthimin në gjuhën angleze

Format e cituara në shtojcat e kësaj pjese kanë tiparet e mëposhtme detyruese. Republika e Shqipërisë dhe shteti i ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe garantojnë që formularët të cilët ata publikojnë janë të identifikueshëm, si dhe ata janë përgjegjës për printimin e këtyre formave.

Shtojca I - Forma 1 e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e autorizuar e lejimit në shërbim

Shtojca II - Forma 15a e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore

Shtojca III - Forma 20a e RSH-së sipas EASA-s Leja për fluturim

Shtojca IV - Forma 20b e RSH-së sipas EASA-s Leja për fluturim (lëshuar nga organizatat e miratuara)

Shtojca V - Forma 24 e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore

Shtojca VI - Forma 25 e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e vlefshmërisë ajrore

Shtojca VII - Forma 45 e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e zhurmës

Shtojca VIII - Forma 52 e RSH-së sipas EASA-s Deklarata e pajtueshmërisë së avionit

Shtojca IX - Forma 53 e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e lejimit në shërbim

Shtojca X - Forma 55 e RSH-së sipas EASA-s Certifikata e miratimit të organizatës prodhuese

Shtojca XI - Forma 65 e RSH-së sipas EASA-s Letër marrëveshja për prodhim pa miratim të organizatave prodhuese

Shtojca XII - Kategoritë e testeve të fluturimit dhe kualifikimi i ekuipazhit përkatës të testimit të fluturimit.



SHTOJCA I

Certifikata e autorizuar e lejimit në shërbim – Forma 1 e RSH-së sipas EASA-s referuar në aneksin I (pjesa 21)

1. Autoriteti Kompetent i Miratimit/Shqipëria Competent Authority/Albania		2.CERTIFIKATË E AUTORIZUAR E LEJIMIT NË SHËRBIM AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA FORM 1			3. Numri i ndjekjes së Formës Form tracking Number	
4. Emri dhe Adresa e Organizatës: Organization Name and Address:					5.Urdhri i punës/Kontrata/Fatura Work Order/Contract/Invoice	
6. Artikulli Item	7. Përshkrimi Description	8.Nr. i Pjesës Part No.	9.Sasia Quantity	10.Nr. Serisë Serial No.	11.Statusi/puna Satus/Work	
12.Vërejtje Remarks						
13a.Certifikon se artikujt e identifikuar më sipër ishin prodhuar në përputhje me: Certifies that items identified above were manufactured in conformity to: ☐ Të dhënat e miratuara të projektit dhe janë në kushte për operim të sigurt Approved design data and are in condition for safe operation ☐ Të dhëna jo të miratuara të projektit të specifikuara në bllokun 12 Non-approved design data specified in block 12			14a. ☐ Lejimi në shërbim sipas Pjesës 145.A.50 ☐ Rregullore tjetër e specifikuar në bllokun 12 Part 145.A.50 Release to Service Other regulation specified in block 12 Vërteton se nëse nuk është specifikuar ndryshe në bllokun 12, puna e identifikuar në bllokun 11 dhe e përshkruar në bllokun 12 është kryer në përputhje me Pjesën 145 dhe në lidhje me atë punë artikujt konsiderohen të gatshëm për t'u lejuar në shërbim. Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.			
13b.Firma e autorizuar Authorised Signature		13c.Miratimi/Numri i autorizimit Approval/Authorisation Number		14b.Firma e autorizuar Authorised Signature		14c. Certifikata/Nr. Referencës së miratimit Certificate/Approval ref. No.



13d. Emri Name	13e. Data (dd mmm vvv) Date (dd mmm yyy)	14d. Emri Name	14e. Data (dd mmm vvv) Date (dd mmm yyy)
PËRGJEGJËSITË E PËRDORUESIT/INSTALUESIT Kjo Certificate nuk jep automatikisht autoritetin për të instaluar artikullin (artikujt). Kur përdoruesi/instaluesi kryen punë në pajtim me rregullat e një autoriteti të vlefshmërisë ajrore, ndryshe nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore të përcaktuar në bllokun 1, është thelbësore që përdoruesi/instaluesi të sigurojë që autoriteti i tij i vlefshmërisë ajrore të pranojë artikujt nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore të specifikuar në bllokun 1. Deklaratat në blloqet 13a dhe 14a nuk përbëjnë certifikimin e instalimit. Në të gjitha rastet të dhënat e mirëmbajtjes së avionëve duhet të përmbajnë një klasifikim të instalimit të lëshuar në pajtim me rregulloret kombëtare nga përdoruesi / instaluesi përpara se avioni të fluturojë. This Certificate does not automatically constitute authority to install the item(s). Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1. Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation classification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.			



Udhëzimet për përdorimin e formës 1 të Republikës së Shqipërisë, sipas EASA-s

‘Këto udhëzime kanë të bëjnë vetëm me përdorimin e formës 1 të RSH-së sipas EASA-s për qëllime prodhimi. Vëmendje i kushtohet shtojcës II të aneksit I (pjesa M) të urdhrit të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 “Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”, që mbulon përdorimin e formës 1 të RSH-së sipas EASA-s për qëllime të mirëmbajtjes’.

1. QËLLIMI DHE PËRDORIMI

1.1 Qëllimi primar i certifikatës është të deklarojë vlefshmërinë ajrore të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të reja të aviacionit (“artikullit (artikujve)”).

1.2 Një lidhje e ndërsjellët duhet të vendoset midis certifikatës dhe artikullit (artikujve). Hartuesi duhet të mbajë një certifikatë në një formë që lejon verifikimin e të dhënave origjinale.

1.3 Certifikata është e pranueshme për shumë autoritete të vlefshmërisë ajrore, por mund të varet nga marrëveshjet dypalëshe dhe/ose politikat e vlefshmërisë ajrore të autoritetit.

1.4 Certifikata nuk është një dokument dërgese apo ngarkimi.

1.5 Avionët nuk lejohen në shërbim duke përdorur certifikatën.

1.6 Certifikata nuk përbën miratimin për të instaluar artikullin në një avion, motor ose helikë të veçantë, por ndihmon përdoruesin e fundit të përcaktojë statusin e miratimit të vlefshmërisë ajrore .

1.7 Në të njëjtën certifikatë nuk lejohet përzierja e lejimit në shërbim të produktit dhe lejimit në shërbim të mirëmbajtjes.

1.8 Në të njëjtën certifikatë nuk lejohet një përzierje e artikujve të certifikuar në përputhje me “të dhëna të miratuara” dhe “të dhëna jo të miratuara”.

2. FORMATI I PËRGJITHSHËM

2.1 Certifikata duhet të përputhet me formatin e bashkangjitur duke përfshirë numrat e bllokut dhe vendndodhjen e secilit bllok. Sidoqoftë, madhësia e secilit bllok mund të ndryshojë për t’iu përshtatur aplikimit individual, por jo në masën që do ta bënte certifikatën të panjohshme.

2.2 Certifikata duhet të jetë në formatin ‘peizazh’, por madhësia e përgjithshme mund të rritet ndjeshëm ose zvogëlohet për atë kohë sa certifikata mbetet e njohur dhe e lexueshme. Nëse ka dyshime, duhet bërë konsultimi me AAC-në.

2.3 Deklarata e përgjegjësisë së përdoruesit/ instaluesit mund të vendoset në të dyja anët e formës.

2.4 Të gjitha printimet duhet të jenë të qarta dhe të lexueshme për të lejuar lexim të lehtë.

2.5 Certifikata mund të jetë e parashtypur ose e gjeneruar nga kompjuteri, por në secilin rast printimi i vijave dhe i shkronjave duhet të jetë i qartë dhe i lexueshëm dhe në përputhje me formatin e përcaktuar.

2.6 Certifikata duhet të jetë në gjuhën angleze, dhe nëse është e përshtatshme, dhe në gjuhën shqipe.

2.7 Detajet që futen në certifikatë mund të jenë të shkruara me makinë/kompjuter ose të shkruara me dorë duke përdorur shkronja kapitale dhe duhet të lejojnë lexim të lehtë.

2.8 Kufizoni përdorimin e shkurtimeve në minimum, për të ndihmuar qartësinë.

2.9 Hapësira e mbetur në anën e pasme të certifikatës mund të përdoret nga hartuesi për çdo informacion plotësues, por nuk duhet të përfshijë ndonjë deklaratë certifikimi. Çdo përdorim i anës së pasme të certifikatës duhet të referohet në bllokun e duhur në anën e përparme të certifikatës.

3. KOPJET

3.1 Nuk ka ndonjë kufizim në numrin e kopjeve të certifikatës që i dërgohet klientit ose mbahet nga hartuesi i saj.

4. GABIMET NË NJË CERTIFIKATË

4.1 Nëse një përdorues gjen një gabim në një certifikatë, ai duhet ta identifikojë atë me shkrim të hartuesi i saj. Hartuesi mund të lëshojë një certifikatë të re nëse ai mund të verifikojë dhe korrigjojë gabimin.

4.2 Certifikata e re duhet të ketë një numër të ri të ndjekjes, nënshkrimit dhe datës.

4.3 Kërkesa për një certifikatë të re mund të përmbushet pa bërë rivefikimin e kushtit të artikullit. Certifikata e re nuk është një deklaratë e gjendjes aktuale dhe duhet t’i referohet certifikatës së mëparshme në bllokun 12 me deklaratën e mëposhtme: “Kjo certifikatë korrigjon gabimin në bllokun [fut bllokun e korrigjuar] të certifikatës [shëno numrin origjinal të ndjekjes] të datës



[vendos datën origjinale të lëshimit] dhe nuk mbulon pajtueshmërinë/kushtet/lejimin në shërbim”. Të dy certifikatat duhet të mbahen në përputhje me periudhën e ruajtjes të shoqëruar me të parën.

5. PLOTËSIMI I CERTIFIKATËS NGA HARTUESI

Bloku 1	Autoriteti Kompetent i Miratimit/Shteti Shënoni emrin dhe vendin e autoritetit kompetent nën juridiksionin e të cilit lëshohet kjo certifikatë. Kur autoriteti kompetent është Agjencia, duhet të deklarohet vetëm ‘EASA’.
Bloku 2	Titulli i Formës 1 të RSH-së sipas EASA-s ‘CERTIFIKATË E AUTORIZUAR E LEJIMIT NË SHËRBIM FORMA 1 EASA’
Bloku 3	Numri i Ndjekjes së Formës Shkruani numrin unik të krijuar nga sistemi/procedura numerike e organizatës së identifikuar në bllokun 4; kjo mund të përfshijë karaktere alfa/numerikë.
Bloku 4	Emri dhe adresa e organizatës Shkruani emrin dhe adresën e plotë të organizatës prodhuese (referojuni formës 55 të RSH-së sipas EASA-s fleta A) që lejon artikullin në shërbim të mbuluar nga kjo certifikatë. Logot etj., të organizatës janë të lejuara nëse ato mund të përmbahen brenda bllokut.
Bloku 5	Urdhri i punës/kontrata/fatura Për të lehtësuar gjurmueshmërinë e artikullit, shkruani numrin e porosisë së punës, numrin e kontratës, numrin e faturës ose numrin e referencës së ngjashme.
Bloke 6	Artikulli Shkruani numrat e artikullit. Ky bllok lejon ndërlidhjen e lehtë me vërejtjet në bllokun 12.
Bloke 7	Përshkrimi Shkruani emrin ose përshkrimin e artikullit. Preferenca duhet t’i jepet termit të përdorur në udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore ose të dhënat e mirëmbajtjes (p.sh. Katalogu i Ilustruar i Pjesëve, Manuali i Mirëmbajtjes së Avionëve, Buletini i Shërbimit, Manuali i Mirëmbajtjes së Komponentëve).
Bloke 8	Numri i Pjesës Shkruani numrin e pjesës siç duket në artikull ose etiketë/paketim. Në rast të një motori ose helike mund të përdoret projekti i tipit.
Bloku 9	Sasia Shënoni sasinë e artikujve.
Bloku 10	Numri i serisë Nëse nga rregullorja kërkohet që artikulli të identifikohet me një numër serie, shkruani këtu numrin e serisë. Përveç kësaj, gjithashtu mund të shkruhet çdo numër tjetër serie që nuk kërkohet nga rregullorja. Nëse në artikull nuk ka të identifikuar numër serie, shkruani ‘N/A’.
Bloku 11	Statusi/puna Shkruani ose ‘PROTOTIP’ ose ‘I RI’. Shkruani ‘PROTOTIP’ për: i) prodhimin e një artikulli të ri në përputhje me të dhënat e projektit të pa miratuara; ii) ricertifikimin nga organizata e identifikuar në bllokun 4 të certifikatës së mëparshme pas punimeve të ndryshimit ose korrigjimit në një artikull, para hyrjes në shërbim (p.sh. pas inkorporimit të ndryshimit të një projekti, korrigjimit të një defekti, inspektimi ose



testimi, ose rinovimi të afatit të ruajtjes.) Detajet e lejimit origjinal në shërbim dhe punimet e ndryshimit ose korigjimit duhet të futen në bllokun 12.

Shkruani 'I RI' për:

i) prodhimin e një artikulli të ri në përputhje me të dhënat e miratuara të projektimit;
ii) ricertifikimin nga organizata e identifikuar në bllokun 4 të certifikatës së mëparshme pas punimeve të ndryshimit ose korigjimit në një artikull, para hyrjes në shërbim (p.sh. pas inkorporimit të ndryshimit të një projekti, korigjimit të një defekti, inspektimi ose testimi, ose rinovimi të afatit të ruajtjes). Detajet e lejimit origjinal në shërbim dhe punimet e ndryshimit ose korigjimit duhet të futen në bllokun 12.

iii) ricertifikimin nga prodhuesi i produktit ose organizata e identifikuar në bllokun 4 të certifikatës së mëparshme të artikujve nga 'prototipi' (konform vetëm me të dhënat e pa miratuara) në 'të reja' (konform me të dhënat e miratuara dhe në kushte për operim të sigurt), pas miratimit të të dhënave të projektimit të aplikueshme, me kusht që të dhënat e projektimit të mos ndryshojnë. Deklarata e mëposhtme duhet të futet në bllokun 12: 'RICERTIFIKIMI I ARTIKUJVE NGA 'PROTOTIP' NË 'I RI': KY DOKUMENT VËRTETON MIRATIMIN E TË DHËNAVE TË PROJEKTTIT [SHKRUAJ NUMRIN E TC/STC, NIVELIN E RISHIKIMIT, DATË [SHKRUAJ DATËN NËSE ËSHTË E NEVOJSHME PËR IDENTIFIKIMIN E STATUSIT TË RISHIKIMIT], NË TË CILËN KY ARTIKULL (KËTO ARTIKUJ) ËSHTË (JANË) PRODHUAR.'

Kutia "të dhënat e miratuara të projektit dhe janë në gjendje për operim të sigurt" duhet të shënohet në bllokun 13a;

iv. ekzaminimin e një artikulli të ri të lejuar në shërbim përpara hyrjes në shërbim në përputhje me standardin e specifikuar ose specifikimet e klientit (detajet e të cilave dhe të lejimit origjinal në shërbim duhet të shkruhen në bllokun 12) ose për të vendosur vlefshmërinë ajrore (shpjegimi i bazës së lejimit në shërbim dhe detajet e lejimit origjinal në shërbim shkruhen në bllokun 12).

Blloku 12

Vërejtje

Përkthuesi punën e identifikuar në bllokun 11, direkt ose duke iu referuar dokumentacionit mbështetës, të nevojshëm për përdoruesit ose instaluesin për të përcaktuar vlefshmërinë ajrore të artikullit (artikujve) në lidhje me punën që është certifikuar. Nëse është e nevojshme, mund të përdoret një fletë e veçantë dhe referencat nga forma 1 e RSH-së sipas EASA-s. Çdo deklaratë duhet të identifikojë qartë se cilit nga artikujt në bllokun 6 i referohet ajo. Nëse nuk ka asnjë deklaratë, shkruaj 'Asnjë'.

Shkruani në bllokun 12 justifikimin për lejimin në shërbim për të dhënat e pa miratuara të projektit (p.sh. certifikatën e tipit në pritje, vetëm për testim, në pritje të të dhënave të miratuara).

Nëse të dhënat janë printuar nga një Formë elektronike 1, të dhënat që nuk janë të përshtatshme në blloqet e tjera duhet të futen në këtë bllok.

Blloku 13a

Shënoni vetëm një nga dy kutitë:

1. Shënoni kutinë e 'të dhënat e miratuara të projektit dhe janë në gjendje për operim të sigurt' nëse artikulli (artikujt) është (janë) prodhuar duke përdorur të dhëna të miratuara të projektit dhe janë gjetur në gjendje për operim të sigurt.

2. Shënoni kutinë e 'të dhënat e pa miratuara të projektit të specifikuara në kutinë e bllokut 12' nëse artikulli (artikujt) është (janë) prodhuar duke përdorur të dhëna të zbatueshme jo të miratuara të projektit. Identifikoni të dhënat në bllokun 12 (p.sh. certifikata e tipit në pritje, vetëm për testim, në pritje të të dhënave të miratuara).

Përzierjet e artikujve të lejuar në shërbim kundrejt të dhënave të miratuara dhe jo të miratuara të projektit nuk lejohen në të njëjtën certifikatë.

Blloku 13b

Nënshkrimi i Autorizuar



Kjo hapësirë plotësohet me nënshkrimin e personit të autorizuar. Vetëm personat e autorizuar posaçërisht sipas rregullave dhe politikave të autoritetit kompetent, lejohen të nënshkruajnë këtë bllok. Për të ndihmuar njohjen, mund të shtohet një numër unik që identifikon personin e autorizuar.

- Blloku 13c Numri i miratimit/autorizimit
Shkruani numrin/referencën e miratimit/autorizimit. Ky numër ose referencë lëshohet nga autoriteti kompetent.
- Blloku 13d Emri
Shkruani emrin e personit që firmos në bllokun 13b në një formë të lexueshme.
- Blloku 13e Data
Shkruani datën në të cilën është firmosur blloku 13b, data duhet të jetë në formatin dd = dita me dy numra, mmm = 3 germa e para të muajit, yyyy = viti me 4 shifra.
- Blloku 14a-14e Kërkesat e përgjithshme për blloqet 14a-14e:
Nuk përdoren për lejimin në shërbim të produktit. Errësojeni, shënojeni në mënyrë për të parandaluar përdorimin e paligjshëm ose të paautorizuar.

Përgjegjësitë e përdoruesit / instaluesit

Vendosni deklaratën e mëposhtme në certifikatë për të njoftuar përdoruesit e fundit që nuk janë çliruar nga përgjegjësitë e tyre në lidhje me instalimin dhe përdorimin e çdo artikulli të shoqëruar me formën:

KJO CERTIFIKATË NUK JEP AUTOMATIKISHT AUTORITETIN PËR INSTALIM.

NËSE PËRDORUESI/INSTALUESI BËN PUNË NË PËRPUTHJE ME RREGULLORET E NJË AUTORITETI TË VLEFSHMËRISË AJRORE TË NDRYSHËM NGA AUTORITETI I VLEFSHMËRISË AJRORE I SPECIFIKUAR NË BLOKUN 1, ËSHTË E RËNDËSISHME QË PËRDORUESI/INSTALUESI TË SIGUROJË QË AUTORITETI I TIJ I VLEFSHMËRISË AJRORE I PRANON ARTIKUJT NGA AUTORITETI I VLEFSHMËRISË AJRORE TË PËRCAKTUAR NË BLOKUN 1.

DEKLARATAT NË BLOKUN 13A DHE 14A NUK PËRBËJNË NJË CERTIFIKIM TË INSTALIMIT. NË TË GJITHA RASTET, REKORDET E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT DUHET TË PËRMBAJNË NJË CERTIFIKIM TË INSTALIMIT TË LËSHUAR NË PËRPUTHJE ME RREGULLAT KOMBËTARE NGA PËRDORUESI/INSTALUESI PËRPARA SE AVIONI TË FLUTUROJË.



SHTOJCA II

Certifikata e Rishikimit të Vlefshmërisë Ajrore – Forma 15a e RSH sipas modelit EASA

REPUBLIC OF ALBANIA
REPUBLIKA E SHQIPËRISË
CIVIL AVIATION AUTHORITY
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVILAIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE
CERTIFIKATË E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

Referenca e ARC/ARC Reference: _____

Në bazë të urdhrit të ministrit nr. _____ që transponon rregulloren _____ të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit për momentin në fuqi, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar vërteton që avioni i mëposhtëm:

Pursuant to Regulation _____ for the time being in force, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft:

Prodhuesi i avionit/Aircraft manufacturer: _____

Tipi i avionit/Manufacturer's designation: _____

Regjistrimi i avionit/Aircraft

Registration: _____

Numri i Serisë së avionit/Aircraft Serial

Number: _____

Është konsideruar në gjendje të vlefshmërisë ajrore në kohën e rishikimit/is considered airworthy at the time of the review.

Data e Lëshimit/Date of issue: _____ Data e skadimit/Date of expiry: _____

Numri i orëve të fluturimit (FH) në datën e lëshimit/ Airframe flight hours (FH) at the date of issue: _____

Firmosur/Signed: _____ Autorizimi nr/ Authorization No: _____

Zgjatja e 1rë e afatit: Avioni ka mbetur në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të shtojcës I të urdhrit të ministrit nr. _____ që transponon rregulloren e Komisionit (EC) _____ për vitin e fundit. Avioni është konsideruar të jetë në gjendje të vlefshmërisë ajrore në kohën e lëshimit:

1st extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EC) _____ for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:

Data e Lëshimit/Date of issue: _____ Data e skadimit/Date of expiry: _____

Numri i orëve të fluturimit (FH) në datën e lëshimit/ Airframe flight hours (FH) at the date of issue: _____

Firmosur/Signed: _____ Autorizimi nr/ Authorization No: _____

Emri i Kompanisë/Company Name: _____ Referenca e miratimit/Approval



reference: _____

Zgjatja e 2 të e afatit: Avioni ka mbetur në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të shtojcës I të urdhrit të ministrit nr. _____ që transponon rregulloren e Komisionit (EC) _____ për vitin e fundit. Avioni është konsideruar të jetë në gjendje të vlefshmërisë ajrore në kohën e lëshimit:

1st extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EC) _____ for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:

Data e Lëshimit/Date of issue: _____ Data e skadimit/Date of expiry: _____

Numri i orëve të fluturimit (FH) në datën e lëshimit/ Airframe flight hours (FH) at the date of issue: _____

Firmosur/Signed: _____ Autorizimi Nr/ Authorization No: _____

Emri i Kompanisë/Company Name: _____ Referenca e miratimit/Approval reference: _____

Forma 15a e RSH-së sipas EASA-s



SHTOJCA III

Leja për Fluturim – Forma 20a e RSH-së sipas EASA-s



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY
LEJE PËR FLUTURIM/PERMIT TO FLY

Kjo leje për të fluturuar lëshohet në përputhje me urdhrin e ministrit nr. _____ që transponon Rregulloren (EC) nr. _____ të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit për momentin në fuqi, neni 5.4.a dhe vërteton se avioni është në gjendje për fluturim të sigurt për qëllimin dhe në kushtet e listuara më poshtë dhe është e vlefshme për territorin shqiptar. This permit to fly is issued pursuant to Regulation (EC) _____, Article 5.4.a and certifies that the aircraft is capable of safe flight for the purpose and within the conditions listed below and is valid for Albanian territory. Kjo leje është e vlefshme edhe për fluturimin në dhe brënda shteteve të tjera, me miratimin e veçantë që merret nga autoritetet kompetente të këtyre shteteve. This permit is also valid for flight to and within other States provided separate approval is obtained from the competent authorities of such States.	1. Kombësia dhe shenjat e regjistrimit: Nationality and Registration Marks:
2. Prodhuesi i avionit/tipi: Aircraft Manufacturer/type:	3. Nr. i Serisë Serial No:
4. Leja mbulon: The permit covers:	
5. Mbajtësi: Holder	
6. Kushtet/vërejtje: Conditions/remarks:	
7. Periudha e vlefshmërisë: Validity period:	
8. Vendi dhe data e lëshimit: Place and date of issue:	9. Firma e përfaqësuesit të autoritetit kompetent: Signature of the competent authority representative

Forma 20a e RSH-së sipas EASA-s



SHTOJCA IV

Leja për Fluturim – Forma 20b e RSH sipas modelit të EASA


 REPUBLIKA E SHQIPËRISË
 REPUBLIC OF ALBANIA

 AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
 CIVIL AVIATION AUTHORITY

LEJE PËR FLUTURIM/PERMIT TO FLY

Emri dhe Adresa e organizatës që lëshon lejen për fluturim Name and address of the organization issuing the permit to fly	
Kjo leje për të fluturuar lëshohet në përputhje me Urdhrin e Ministrit Nr. _____ që transponon Rregulloren (EC) Nr. _____ të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit për momentin në fuqi, Neni 5.4.a dhe vërteton se avioni është në gjendje për fluturim të sigurt për qëllimin dhe në kushtet e listuara më poshtë dhe është e vlefshme për territorin shqiptar. This permit to fly is issued pursuant to the Minister of transport Order No _____, transposing Regulation (EC) No _____, Article 5.4.a and certifies that the aircraft is capable of safe flight for the purpose and within the conditions listed below and is valid for Albanian territory. Kjo leje është e vlefshme edhe për fluturimin në dhe brënda shteteve të tjera, me miratimin e veçantë që merret nga autoritetet kompetente të këtyre shteteve. This permit is also valid for flight to and within other States provided separate approval is obtained from the competent authorities of such States.	1. Kombësia dhe shenjat e regjistrimit: Nationality and Registration Marks:
2. Prodhuesi i avionit/tipi: Aircraft Manufacturer/type:	3. Nr. i Serisë Serial No:
4. Leja mbulon: [qëllimin në përputhje me 21A.701(a)] The permit covers:[purpose in accordance with 21A.701(a)]	
5. Mbajtësi:[Organizata që lëshon lejen për fluturim] Holder:[Organization issuing the permit to fly]	
6. Kushtet/vërejtje: Conditions/remarks:	
7. Periudha e vlefshmërisë: Validity period:	
8. Vendi dhe data e lëshimit: Place and date of issue:	9. Firma e autorizuar/Authorised signature: Emri/Name: Nr i referencës së miratimit/Approval Reference No

Forma 20b e RSH-së sipas EASA-s



SHTOJCA V

Çertifikatë e Kufizuar e Vlefshmërisë Ajrore – Forma 24 e RSH-së sipas EASA-s

ÇERTIFIKATA E KUFIZUAR E VLEFSHMËRISË AJRORE RESTRICTED CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA	Nr:	 AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY
1.Kombësia dhe shenjat e regjistrimit <i>Nationality and registration marks</i>	2.Prodhuesi dhe Tipi i avionit <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i>	3.Numri i serisë: <i>Aircraft Serial Number:</i>
4.Kategoria: <i>Categories:</i>		
5.Kjo Çertifikatë e Vlefshmërisë Ajrore lëshohet sipas Konventës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil datë 7 Dhjetor 1944 dhe Urdhrit të Ministrit Nr. _____, që transponon Rregulloren EC Nr; _____, neni _____ për avionin e sipërpërmendur i cili konsiderohet i sigurtë për fluturim kur mirëmbahet dhe operohet në përputhje me kufizimet përkatëse operacionale të mëposhtme: <i>This Certificate of Airworthiness is Issued Pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Minister Order _____, transposing Regulation (EC) _____, Article 5(4)(b) in respect to the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations:</i> Përveç sa më sipër, zbatohen kufizimet e mëposhtme: <i>In addition to above the following restrictions apply:</i> [Avioni mund të përdoret për fluturime ndërkombëtare pamvarësisht kufizimeve të mësipërme] ⁽¹⁾ <i>[The aircraft may be used in international navigation notwithstanding above restrictions]</i>		
Data e lëshimit: <i>Date of issue:</i>	Firma/Signature:	
6. Kjo çertifikatë është e vlefshme nëse nuk revokohet nga. <i>This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by ACAA.</i> Kësaj çertifikate i bashkëngjitet një Çertifikatë e vlefshme e Rishikimit të Vlefshmërisë Ajrore <i>A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.</i>		
Kjo çertifikatë duhet të mbahet në bordin e avionit gjatë gjithë fluturimeve. <i>This certificate shall be carried on board during all flights</i>		

Forma 24 e RSH-së sipas EASA-s



SHTOJCA VI
 Certifikatë e Vlefshmërisë Ajrore – Forma 25 e RSH-së sipas EASA-s
 Forma 25 e RSH-së sipas EASA-s

ÇERTIFIKATA E VLEFSHMËRISË AJRORE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA	Nr:	 AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY
1.Kombësia dhe shenjat e regjistrimit <i>Nationality and registration marks</i>	2.Prodhuesi dhe Tipi i avionit <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i>	3.Numri i serisë: <i>Aircraft Serial Number:</i>
4.Kategoria: <i>Categories:</i>		
5.Kjo Certifikatë e Vlefshmërisë Ajrore lëshohet sipas Konventës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil datë 7 Dhjetor 1944 dhe Urdhrit të Ministrit Nr. _____ , që transponon Rregulloren EC Nr _____ , neni 5(2)(c) për avionin e sipërpërmendur i cili konsiderohet i sigurtë për fluturim kur mirëmbahet dhe operohet në përputhje me kufizimet përkatëse operacionale të mëposhtme: <i>This Certificate Of Airworthiness is Issued Pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Minister Order No _____ , transposing Regulation (EC) No _____ , Article 5(2)(c) in respect to the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations:</i> <i>Kufizimet/vërejtje:</i> <i>Limitations/Remark:</i>		
Data e lëshimit: <i>Date of issue:</i>	Firma/Signature:	
6. Kjo certifikatë është e vlefshme nëse nuk revokohet nga AAC. <i>This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by ACAA.</i> Kësaj certifikate i bashkëngjitet një Certifikatë e vlefshme e Rishikimit të Vlefshmërisë Ajrore <i>A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.</i>		
Kjo certifikatë duhet të mbahet në bordin e avionit gjatë gjithë fluturimeve. <i>This certificate shall be carried on board during all flights</i>		

Forma 25 e RSH-së sipas EASA-s



SHTOJCA VII
Certifikata e Zhurmave – Forma 45 e RSH-së sipas EASA-s

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA	CERTIFIKATË ZHURMASH NOISE CERTIFICATE	Dokumenti Nr: Document No:		
Shenja e regjistrimit: Registration Marks:	Prodhuksi dhe tipi i avionit: Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft:	Numri Serial i Avionit: Aircraft Serial Number:		
Motori: Engine:	Helika: Propeller:			
Pesha maksimale në ngritje: (kg) Maximum take-off mass: (kg)	Pesha maksimale në ulje: (kg) Maximum Landing Mass: (kg)	Standartet e certifikimit të zhurmave: Noise certification standards:		
Modifikime shtesë të inkuorporuara për qëllime të përpueshshmërisë me standartet e certifikimit të zhurmave të aplikueshme: Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards:				
Niveli i zhurmave në fuqi maksimale: Lateral/full-power Noise level: (*)	Niveli i zhurmave në afrim: Approach Noise level: (*)	Niveli i zhurmave mbi zonë: Flyover Noise level: (*)	Niveli i zhurmave në mbikalim: Overflight Noise level: (*)	Niveli i zhurmave në ngritje: Take-off Noise level: (*)
Shënim: Remarks:				
Kjo Certifikatë zhurmash lëshohet sipas aneksit 16, vëllimit I të Konventës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil datë 7 nëntor 1944 dhe urdhrit të ministrit nr. _____ që transponon rregulloren (EC) _____, neni 6 për avionin e sipërpërmendur, i cili konsiderohet në përputhje me standartet e zhurmave të treguara nëse mirëmbahet dhe operohet në përputhje me kërkesat përkatëse dhe kufizimet e operimit. This Noise Certificate is issued pursuant to Annex 16, Volume I to Convention on International Civil Aviation dated 7 November 1944 and Minister Order No _____ transposing Regulation (EC) _____, Article 6 in respect of the abovementioned aircraft, which is considered to comply with the indicated noise standards when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations. Data e Lëshimit: Date of issue: Nënshkrimi Signature				

Forma 45 e RSH-së sipas EASA-s

(*) këto kuti mund të hiqen në varësi të standardit të certifikatës së zhurmës



SHTOJCA VIII

Deklarata e pajtueshmërisë së avionit – Forma 52 e RSH-së sipas EASA-s

DEKLARATA E PAJTUESHMËRISË SË AVIONIT AIRCRAFT STATEMENT OF CONFORMITY		
1. Shteti i prodhimit State of manufacture	2. REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA	3. Deklarata Nr. Ref: Statement ref No
4. Organizata Organization		
5. Tipi i avionit Aircraft Type	6. Referenca e Certifikatës tip: Type-certificate Refs:	
7. Regjistrimi ose shenja e avionit Aircraft Registration or Mark	8. Nr. i identifikimit të prodhuesit Manufacturers Identification No	
9. Detajet e motorit/helikës Engine/Propeller Details		
10. Modifikimet dhe/ose buletinet e shërbimit Modifications and/or Service Bulletins		
11. Direktivat e Vlefshmërisë Ajrore Airworthiness Directives		
12. Lejimet Concessions		
13. Përjashtimet devijimet ose heqjet Exemptions, Waivers or Derogations		
14. Vërejtje Remarks		
15. Certifikata e Vlefshmërisë Ajrore Certificate of Airworthiness		
16. Kërkesa shtesë Additional Requirements		
17. Deklarata e pajtueshmërisë Statement of Conformity Me këtë vërtetohet se ky avion konfirmon plotësisht projektin e certifikuar të tipit dhe në pikat e mësipërme në kutitë 9, 10, 11, 12 dhe 13. It is hereby certified that this aircraft confirms fully to the type-certificated design and to the items above in boxes 9, 10, 11, 12 and 13. Avioni është në një gjendje për operim të sigurt The aircraft is in a condition for safe operation Avioni është testuar me sukses në fluturim The aircraft has been satisfactorily tested in flight		
18. Firmosur Signed	19. Emri Name	20. Data (d/m/v) Date (d/m/y)
21. Referenca e Miratimit të Organizatës së Prodhimit Production Organisation Approval Reference		

Forma 52 e RSH-së sipas EASA-s



Udhëzime për përdorimin e Deklaratës së Konformitetit të Avionit - forma 52 e RSH-së sipas EASA-s

1. QËLLIMI DHE FUSHËVEPRIMI

1.1 Përdorimi i deklaratës së konformitetit të avionit e lëshuar nga një prodhues që prodhon sipas pjesës 21, seksioni A, nënpjesa F, është përshkruar në pikën 21.A.130 dhe në mjetet përkatëse të pranueshme të përputhshmërisë.

1.2 Qëllimi i deklaratës së konformitetit të avionit (forma 52 e RSH-së sipas EASA-s) e lëshuar sipas pjesës 21, seksioni A, nënpjesa G, është që t'i mundësojë mbajtësit të një miratimi të organizatës përkatëse të prodhimit që të ushtrojë privilegjin për të marrë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore të avionit nga autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit.

2. PËRGJITHSHME

2.1 Deklarata e konformitetit duhet të përputhet me formatin e bashkangjitur duke përfshirë numrat e bllokut dhe vendndodhjen e secilit bllok. Sidoqoftë, madhësia e secilit bllok mund të ndryshojë për t'iu përshtatur aplikimit individual, por jo në atë masë që do ta bënte deklaratën e konformitetit të panjohshme.

2.2 Deklarata e konformitetit duhet të jetë e para-shtypur ose e prodhuar me kompjuter, por në secilin rast printimi i rreshtave dhe i shkronjave duhet të jetë i qartë dhe i lexueshëm. Formulimi i shtypur lejohet në përputhje me modelin e bashkangjitur, por nuk lejohen deklaratat të tjera të certifikimit.

2.3 Plotësimi mund të bëhet ose me printim me kompjuter ose i shkruar me dorë duke përdorur germa kapitale për të lejuar lexim të lehtë. Plotësimi bëhet në gjuhën angleze dhe mund të shtohet dhe gjuha shqipe.

2.4 Një kopje e deklaratës dhe të gjitha referencat bashkëlidhur duhet të mbahen nga organizata prodhuese e miratuar.

3. PLOTËSIMI I DEKLARATËS SË KONFORMITETIT NGA HARTUESI I SAJ

3.1 Për ta bërë dokumentin një deklaratë të vlefshme duhet të plotësohen të gjitha blloqet.

3.2 Një deklaratë e konformitetit nuk mund t'i lëshohet autoritetit kompetent, përveç nëse janë miratuar projekti i avionit dhe produktet e tij të instaluar në të.

3.3 Informacioni i kërkuar në blloqet 9, 10, 11, 12, 13 dhe 14 mund t'i referohet dokumenteve të veçanta të identifikuara të mbajtura në dosje nga organizata prodhuese, përveç nëse autoriteti kompetent bie dakord ndryshe.

3.4 Kjo deklaratë e konformitetit nuk ka për qëllim të përfshijë ato artikuj të pajisjeve që mund të kërkojnë të monitorohen në mënyrë që të plotësojnë rregullat operationale të zbatueshme. Megjithatë, disa nga këto artikuj individualë mund të përfshihen në bllokun 10 ose në projektin e miratuar të tipit. Për këtë arsye operatorëve ju kujtohet përgjegjësia e tyre për të siguruar përputhjen me rregullat e zbatueshme për operimin e tyre të veçantë.

- | | |
|---------|---|
| Bloku 1 | Futni emrin e shtetit të prodhimit. |
| Bloku 2 | Autoriteti kompetent sipas të cilit është lëshuar deklarata e konformitetit. |
| Bloku 3 | Një numër serial unik duhet të vendoset paraprakisht në këtë bllok për qëllimet e kontrollit të deklaratave dhe gjurmueshmërisë. Përveç se në rastin e një dokumenti të krijuar nga kompjuteri numri nuk duhet të jetë i paracaktuar kur kompjuteri është programuar për të prodhuar dhe futur /shtypur një numër unik. |
| Bloku 4 | Emri i plotë dhe adresa e vendit të organizatës që lëshon deklaratën. Ky bllok mund të shtypet paraprakisht. Logot etj., janë të lejuara nëse logo-t mund të mbahen brenda bllokut. |
| Bloku 5 | Lloji i mjetit fluturues në mënyrë të plotë siç përcaktohet në certifikatën e tipit dhe në fletën e të dhënave përkatëse. |
| Bloku 6 | Numrat e referencës së certifikatës së tipit dhe emetimin për avionin në fjalë. |
| Bloku 7 | Nëse avioni është regjistruar atëherë kjo shenjë do të jetë shenja e regjistrimit. Nëse avioni nuk është i regjistruar atëherë kjo do të jetë një shenjë e tillë që pranohet nga AAC dhe, nëse aplikohet, nga autoriteti kompetent i një vendi të tretë. |



- Blloku 8 Numri identifikues i përcaktuar nga prodhuesi për kontroll dhe gjurmueshmëri dhe mbështetje të produktit. Kjo nganjëherë njihet si nr. prodhues serial ose nr., i Ndërtuesit.
- Blloku 9 Lloji i motorit dhe helikës në mënyrë të plotë siç përcaktohet në certifikatën përkatëse të tipit dhe në fletën e të dhënave përkatëse. Duhet gjithashtu të tregohet Nr. i identifikimit të prodhuesit të tyre dhe vendndodhja e tij.
- Blloku 10 Ndryshimet e miratuara të projektit në përkufizimin e avionit.
- Blloku 11 Një listë e të gjitha direktivave të zbatueshme të vlefshmërisë ajrore (ose ekuivalente) dhe një deklaratë e përputhshmërisë, së bashku me një përshkrim të mënyrës së përputhshmërisë në avionin ajror individual në fjalë, duke përfshirë produktet dhe pjesët, pajisjet dhe pajisjet e instaluara. Duhet të tregohet çdo kërkesë e ardhshme për pajtueshmëri.
- Blloku 12 Aprovimi i devijimit të paqëllimtë ndaj modelit të miratuar të tipit ndonjëherë të referuar si lejim, shmangie ose mospërputhje.
- Blloku 13 Këtu mund të përfshihen vetëm përjashtimet e rëna dakord.
- Blloku 14 Vërejtje. Çdo deklaratë, informacion, të dhëna të veçanta ose kufizime të cilat mund të ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të avionit. Nëse nuk ka informacione apo të dhëna të tilla, deklaroni; ‘ASNJË’.
- Blloku 15 Vendosni “Certifikatën e vlefshmërisë ajrore”, ose “Certifikatën e kufizuar të vlefshmërisë ajrore” ose certifikatën e vlefshmërisë ajrore të kërkuar.
- Blloku 16 Në këtë bllok duhet të shënohen kërkesat shtesë si ato të njoftuara nga një vend importues.
- Blloku 17 Vlefshmëria e deklaratës së konformitetit varet nga plotësimi i të gjitha blloqeve në formë. Një kopje e raportit të testimit të fluturimit së bashku me ndonjë defekt të regjistruar dhe detajet e korrigjimit duhet të mbahen në dosje nga mbajtësi i POA. Raporti duhet të nënshkruhet si i kënaqshëm nga personeli i duhur certifikues dhe një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, p.sh. pilot testimi ose inxhinier testimi në fluturim. Testet e fluturimit të kryera janë ato të përcaktuara nën kontrollin e sistemit të cilësisë, siç përcaktohet nga pika 21.A.139 në veçanti 21.A.139 (b) (1) (vi), për të siguruar që avioni është në përputhje me të dhënat e projektimit dhe është në gjendje për operim të sigurt. Lista e artikujve të siguruar (ose të disponueshme) për të kënaqur aspektet e operimit të sigurt të kësaj deklarate duhet të mbahet në dosje nga mbajtësi i POA.
- Blloku 18 Deklarata e konformitetit mund të nënshkruhet nga personi i autorizuar për t’a bërë këtë nga mbajtësi i miratimit të prodhimit në përputhje me pikën 21.A.145 (d). Nuk duhet të përdoret nënshkrimi me vulë gome.
- Blloku 19 Emri i personit që nënshkruan certifikatën duhet të shtypet ose të printohet në një formë të lexueshme.
- Blloku 20 Duhet të jepet data e nënshkrimit të deklaratës së konformitetit.
- Blloku 21 Duhet të citohet referenca e miratimit nga autoriteti kompetent.



SHTOJCA IX

Certifikata e lejit në shërbim – Forma 53 e RSH-së sipas EASA-s

CERTIFIKATA E LEJIMIT NË SHËRBIM
CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE
[EMRI I ORGANIZATËS SË MIRATUAR TË PRODHIMIT]
[APPROVED PRODUCTION ORGANISATION NAME]

Referenca e miratimit të organizatës së prodhimit:
Production organisation approval reference:

Certifikata e lejit në shërbim në përputhje me pikën 21A.163(d).
Certificate of release to service in accordance with 21A.163(d)

Avioni:.....Tipi:.....nr.

prodhuesit/regjistrimi:.....

Aircraft: Type: Construction No/Registration

Është mirëmbajtur sipas specifikimit në Urdhrin e Punës:.....
Has been maintained as specified in Work Order:

Përshkrim i shkurtër i punës së kryer:
Brief description of work performed:

Vërteton se puna e specifikuar është kryer në përputhje me 21A.163 (d) dhe në lidhje me atë punë avioni konsiderohet i gatshëm për lëshim në shërbim dhe për këtë arsye është në gjendje për operim të sigurt.

Certifies that the work specified was carried out in accordance with 21A.163(d) and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service and therefore is in condition for safe operation.

Stafi Certifikues (emri):
Certifying Staff (name):

(Firma):
(signature):

Vëndndodhja:
Location:

Data:(dita, muaji, viti)
Date:.....(day, month, year)

Forma 53 e RSH-së sipas EASA-s



UDHËZIME PËR PLOTËSIMIN

Bloku PËRSHKRIMI I SHKURTËR I PUNËS SË KRYER që paraqitet në Formën 53 të RSH-së sipas EASA-s duhet të përfshijë referencën në të dhënat e miratuara të përdorura për kryerjen e punës.

Bloku VENDNDODHJA që paraqitet në formën 53 të RSH-së sipas EASA-s i referohet vendndodhjes ku është kryer mirëmbajtja, jo vendndodhjes së strukturave të organizatës (nëse janë të ndryshme).

SHTOJCA X

Certifikata e miratimit të Organizatës së Prodhimit referuar në nënpjesën G të aneksit I (pjesa 21) –
Forma 55 e RSH-së sipas EASA-s

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIACERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË PRODHIMIT
PRODUCTION ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

Referencë: nr. [KODI AAC].21G.XXXX

Reference: [AAC CODE].No 21GXXXX

Në përputhje me urdhrin e ministrit _____ që transpozon rregulloren (EC) _____ të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, dhe urdhrin e ministrit nr. _____ që transpozon Rregulloren e Komisionit _____, për momentin në fuqi dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil të Shqipërisë vërteton:

Pursuant to Minister Order _____, transposing Council Regulation (EC) _____ of the European Parliament and Council 215/2008 of the European Parliament and the Council and to Minister Order _____, transposing Commission Regulation _____, for the time being in force and subject to the condition specified below, Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]/[COMPANY NAME AND ADDRESS]

si një organizatë prodhimi në përputhje me aneksin I (pjesa 21), seksioni A, pjesa G e urdhrit të ministrit nr. _____, që transpozon Rregulloren [(EC) _____], e miratuar për të prodhuar produkte, pjesë dhe pajisje të renditura në listën e bashkangjitur dhe lëshon certifikatat duke përdorur referencat e mësipërme.

as a production organisation in compliance with Annex I (Part 21), Section A, Subpart G of Minister Order No _____, transposing Regulation [(EC) _____], approved to produce products, parts and appliances listed in the attached schedule and issue certificates using the above references.

KUSHTET/CONDITIONS:

1. Ky miratim është i kufizuar në atë të specifikuar në kushtet e miratimit, dhe
This approval is limited to that specified in the enclosed terms of approval, and
2. Ky miratim kërkon pajtueshmërinë me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së prodhimit, dhe
This approval requires compliance with the procedures specified in the approved production organisation exposition, and
3. Ky miratim është i vlefshëm deri sa organizata e miratuar e prodhimit mbetet në pajtueshmëri me



aneksin I (pjesa 21) e urdhrit të ministrit nr. _____, që transponon rregulloren [(EC) Nr. _____].

This approval is valid whilst the approved production organisation remains in compliance with Annex I (Part 21) of Minister Order No _____, transposing Regulation [(EC) No _____].

4. Në varësi të përmbushjes së kushteve të mësipërme, ky miratim mbetet i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar, përveç nëse miratimi më parë është dorëzuar, zëvendësuar ose revokuar.

Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded or revoked.

Data e lëshimit original/Date of original issue:.....

Data e këtij rishikimi/Date of this revision:.....

Rishikimi
No:..... Nr/Revision

Firmosur/Signed:.....

Për autoritetin e kompetent/For the competent authority:

Faqe 1 nga

Forma 55a – e RSH-së sipas EASA-s

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA	Kushtet e Miratimit Terms of Approval	KM: 21GXXXX KM: 21GXXXX
Ky dokument është pjesë e Miratimit të Organizatës së Prodhimit [KODI AAC].21GXXXX lëshuar për: This document is part of Production Organisation Approval Number [CAA CODE]. 21G.XXXX issued to: Emri i kompanisë/Company name:		
Seksioni 1. FUSHVËPRIMI I PUNËS/SCOPE OF WORK:		
PRODHIMI I/PRODUCTION OF:	PRODUKTET/KATEGORITË-PRODUCTS CATEGORIES	
Për detajet dhe kufizimet referoju Manualit të Organizatës së Prodhimit. Seksioni xxx. For details and limitations refer to the Production Organisation Exposition. Section xxx.		
Seksioni 2. VENDNDODHJET/LOCATIONS:		
Seksioni 3. PRIVILEGJET/PRIVILEGES:		
Organizata e Prodhimit ka të drejtë të ushtrojë, brenda Termave të Miratimit dhe në përputhje me		



procedurat e vetë Manualit të Organizatës së Prodhimit, privilegjet e parashtruara në pikën 21A.163. Në varësi të sa mëposhtë: The Production Organisation is entitled to exercise, within the Terms of Approval and in accordance with the procedures of its Production Organisation Exposition, the privileges set forth in 21A.163. Subject to the following:	
[mbaj vetëm tekstin e aplikueshëm] [keep only applicable text]	
Para miratimit të projektit të produktit mund të lëshohet një Formë 1 e RSH sipas modelit EASA për produktin vetëm për qëllime të konformitetit. Prior to approval of the design of the product a Form 1 may be issued only for conformity purposes.	
Për një avion të pa miratuar nuk mund të lëshohet një Deklaratë Konformiteti. A Statement of Conformity may not be issued for a non-approved aircraft	
Mirëmbajtja mund të kryhet, derisa kërkohet pajtueshmëria me rregulloret e mirëmbajtjes, në përputhje me Manualin e Organizatës Prodhuese Seksioni xxx. Maintenance may be performed, until compliance with maintenance regulations is required, in accordance with the Production Organisation Exposition Section xxx.	
Leja për fluturim mund të lëshohet në përputhje me Manualin e Organizatës Prodhuese Seksioni yyy Permits to fly may be issued in accordance with the Production Organisation Exposition Section yyy	
Data e lëshimit original/Date of original issue:	Firmosur/Signed:
Data e këtij rishikimi/Date of this revision:	
RishikimiNr. /Revision No:	Për/for: [IDENTIFIKIMI I AUTORITETIT KOMPETENT]

Forma 55b – e RSH-së sipas EASA-s

SHTOJCA XI

Letër Marrëveshje – Forma 65 e RSH, sipas modelit EASA

REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA	
LETËR MARRËVESHJE PËR PRODHIMIN PA MIRATIMIN E ORGANIZATËS PRODHUESE LETTER OF AGREEMENT FOR PRODUCTION WITHOUT ORGANISATION APPROVAL	
EMRI I APLIKANTIT/[NAME OF APPLICANT]: [EMRI TREGTAR (nëse ndryshon)]/[TRADE NAME (If different)] [ADRESA E PLOTË E APLIKANTIT]/[FULL ADDRESS OF THE APPLICANT] Data (Dita, Muaji, Viti)/Date (Day, Month, Year) Të nderuar zotërinj/Dear Sirs, Sistemi juaj i inspektimit të prodhimit është vlerësuar dhe konstatohet se është në përputhje me Seksionin A, nënpjesën F të aneksit I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. _____ që transponon Rregulloren [(EC) Nr. _____]. Your production inspection system has been evaluated and found to be in compliance with Section A, Subpart F of Annex I (Part 21) of Minister Order No _____, transposing Regulation [(EC) No _____]. Prandaj, në bazë të kushteve të specifikuara më poshtë, ne pajtohemi që tregimi/vërtetimi i	



përpuethshmërisë së produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të përmendura më poshtë mund të bëhet sipas seksionit A, nënpjesa F të aneksit I (pjesa 21 e urdhrit të ministrit nr. _____, që transponon rregulloren [(EC) Nr _____]

Therefore, subject to the conditions specified below, we agree that showing of conformity of products, parts and appliances mentioned below may be done under Section A, Subpart F of Annex I (Part 21 of Minister Order No _____, transposing Regulation [(EC) No _____].

Nr. Njësi/No of Units Nr. Pjesës/P/N Nr. Serisë/S/N

AVIONI/AIRCRAFT

PJESËT/PARTS

Kushtet e mëposhtme janë të zbatueshme sipas kësaj marrëveshjeje/ The following conditions are applicable to this agreement:

1. Ajo është e vlefshme derisa [Emri i kompanisë] mbetet në pajtueshmëri me seksionin A, nënpjesa F e aneksit I (pjesa 21) e urdhrit të ministrit nr. _____ që transponon rregulloren _____.

It is valid whilst [Company Name] remains in compliance with Section A, Subpart F of Annex I (Part 21) of Minister Order No _____, transposing Regulation _____;

2. Ajo kërkon pajtueshmëri me procedurat e specifikuar në Manualin e [Emri i Kompanisë] Ref./Botimi datë

It requires compliance with the procedures specified in [Company Name] Manual Ref./Issue date

3. Ajo përfundon në datën

It terminates on

4. Deklarata e Konformitetit e lëshuar nga [Emri i Kompanisë] sipas dispozitave të pikës 21A.130 të rregullores së lartpërmendur verifikohet nga autoriteti lëshues i kësaj letër marrëveshjeje në përputhje me procedurën Nga manuali i mësipërm i referuar.

The Statement of Conformity issued by [Company Name] under the provisions of point 21A.130 of the above-mentioned regulation shall be validated by the issuing authority of this letter of agreement in accordance with the procedure Of the above referenced manual.

5. [Emri i kompanisë] njofton autoritetin lëshues të kësaj letër marrëveshjeje menjëherë për çdo ndryshim në sistemin e inspektimit të prodhimit që mund të ndikojë në inspektimin, konformitetin ose vlefshmërinë ajrore të produkteve dhe pjesëve të listuara në këtë letër.

[Company Name] shall notify the issuing authority of this letter of agreement immediately of any change to the production inspection system that may affect the inspection, conformity, or airworthiness of the products and parts listed in this letter.

Për Autoritetin Kompetent/For competent authority:

Data dhe Firma/Date and Signature

Forma 65 – e RSH-së sipas EASA-s



SHTOJCA XII

Kategoritë e testeve të fluturimit dhe të kualifikimeve përkatëse të ekuipazhit të testimit të fluturimit

A. Të përgjithshme

Kjo shtojcë përcakton kualifikimet e nevojshme për ekuipazhin e fluturimit të përfshirë në kryerjen e testeve të fluturimit për avionët e certifikuar ose që do të certifikohen në përputhje me CS-23 për avionët me një peshë maksimale ngritëse (MTOM) prej ose mbi 2 000 kg, CS- 25, CS-27, CS-29 ose kodet ekuivalente të vlefshmërisë ajrore.

B. Përkufizime

1. “Inxhinier i testimit të fluturimit” nënkupton çdo inxhinier të përfshirë në operimet e testimit të fluturimit ose në tokë ose në fluturim.

2. “Inxhinieri drejtues i testimit të fluturimit” nënkupton një inxhinier testimi të fluturimit i caktuar për detyra në një avion me qëllim kryerjen e testeve të fluturimit ose për të ndihmuar pilotin në operimin e avionit dhe sistemeve të tij gjatë aktiviteteve të testimit të fluturimit.

3. “Testet e fluturimit” nënkupton:

3.1 fluturime për fazën e zhvillimit të një projektimi të ri (avionë, sisteme shtytëse, pjesë dhe pajisje);

3.2 fluturime për të demonstruar përputhshmërinë me bazën e certifikimit ose konformitetin me tipin e projektimit;

3.3 fluturime që synojnë të eksperimentojnë koncepte të reja të projektimit, që kërkojnë manovra ose profile jo të zakonshme për të cilat mund të jetë e mundur të dalin nga parametrat tashmë të miratuara të avionit;

3.4 fluturimet e trajnimit të testimit të fluturimit.

C) Kategoritë e testeve të fluturimit

1. Të përgjithshme

Përshkrimet më poshtë adresojnë fluturimet e kryera nga organizatat e projektimit dhe të prodhimit sipas aneksit I (pjesa 21).

2. Fushëveprimi

Nëse në një test janë përfshirë më shumë se një avion, çdo fluturim individual i avionëve vlerësohet sipas këtij aneksi për të përcaktuar nëse është një fluturim testimi dhe kur është e përshtatshme, kategorinë e tij.

Fluturimet e referuara në pikën 6(B)(3) janë fluturimet e vetme që i përkasin fushëveprimit të kësaj shtojce.

3. Kategoritë e testeve të fluturimit

Testet e fluturimit përfshijnë katër kategori si më poshtë:

3.1 Kategoria një (1)

a) Fluturimin(-et) fillestar të një tipi të ri avioni ose të një avioni, për të cilin karakteristikat e fluturimit ose trajtimit mund të jenë ndryshuar dukshëm;

b) Fluturimet gjatë të cilave mund të parashikohet të ndeshen karakteristika të fluturimit në mënyrë të konsiderueshme të ndryshme nga ato që tashmë njihen;

c) Fluturimet për të hetuar tiparet ose teknikat e reja ose të pazakonta të projektimit të avionit;

d) Fluturimet për të përcaktuar ose zgjeruar parametrat e fluturimit;

e) Fluturimet për të përcaktuar performancat rregullatore, karakteristikat e fluturimit dhe cilësitë e trajtimit kur afrohen limitet e parametrave të fluturimit;

f) Trajnimi i testit të fluturimit për testet e fluturimit të kategorisë 1.

3.2 Kategoria dy (2)

a) Fluturimet që nuk janë klasifikuar në kategorinë 1 në një avion, tipi i të cilit nuk është ende i certifikuar;

b) Fluturimet që nuk janë klasifikuar në kategorinë 1 në një avion të një tipi tashmë të certifikuar, pas kryerjes së një modifikimi i cili nuk është miratuar akoma dhe i cili:

i) kërkon një vlerësim të sjelljes së përgjithshme të avionit; ose

ii) kërkon një vlerësim të procedurave bazë të ekuipazhit, kur funksionon ose është i nevojshëm një sistem i ri ose i modifikuar; ose

iii) janë kërkuar që të fluturojnë qëllimisht jashtë kufizimeve të parametrave të operimit të cilat aktualisht janë të miratuara, por brenda parametrave të hetuara të fluturimit;

c) Trajnimi i testit të fluturimit për testet e fluturimit të kategorisë 2.

3.3 Kategoria tre (3)

Fluturimet e kryera për lëshimin e deklaratës së konformitetit për një avion të ri të ndërtuar që nuk kërkon të fluturojë jashtë kufizimeve të certifikatës së tipit ose manualit të fluturimit të avionit.



3.4 Kategoria katër (4)

Fluturimet që nuk klasifikohen si kategoria 1 ose 2 në një avion të një tipi tashmë të certifikuar, në rast të kryerjes së një ndryshimi ende të pa miratuar të projektimit.

D. Kompetenca dhe eksperiencia e pilotëve dhe inxhinierëve drejtues të testimit të fluturimit

1. Të përgjithshme

Pilotët dhe inxhinierët drejtues të testimit të fluturimit kanë kompetencat dhe përvojën e specifikuar në tabelën në vijim.

Avioni	Kategoritë e testeve të fluturimit			
	1	2	3	4
CS-23 avionë rajonale ose avionët që kanë një shpejtësi maksimale absolute të projektimit (Md) mbi 0,6 ose një tavan maksimal mbi 7 260 m (25 000 ft), CS-25, CS-27, CS-29 ose kode ekuivalente të vlefshmërisë ajrore.	Niveli 1 i kompetencës	Niveli 2 i kompetencës	Niveli 3 i kompetencës	Niveli 4 i kompetencës
Tjetër CS-23 me një MTOM prej 2 000 kg ose më shumë	Niveli 2 i kompetencës	Niveli 2 i kompetencës	Niveli 3 i kompetencës	Niveli 4 i kompetencës

1.1 Niveli 1 i kompetencës

1.1.1 Pilotët duhet të jenë në përputhje me kërkesat e aneksit I (pjesa-FCL) të urdhrat të ministrit nr. 250, datë 12.9.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil.

1.1.2 Inxhinieri drejtues i testimit të fluturimit duhet të ketë:

a) përfunduar në mënyrë të kënaqshme një kurs trajnimi për nivelin 1 të kompetencës; dhe

b) një minimum prej 100 orësh përvojë fluturimi, duke përfshirë trajnimin e testit të fluturimit.

1.2 Niveli 2 i kompetencës

1.2.1 Pilotët duhet të jenë në përputhje me kërkesat e aneksit I (pjesa-FCL) të urdhrat të ministrit nr. 250, datë 12.9.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil.”

1.2.2 Inxhinieri drejtues i testimit të fluturimit duhet të ketë:

a) përfunduar në mënyrë të kënaqshme një kurs trajnimi të nivelit 1 ose 2 të kompetencës; dhe

b) një minimum prej 50 orësh përvojë fluturimi, duke përfshirë trajnimin për testimin e fluturimit.

Kurset e trajnimit për nivelin e kompetencës 1 ose për nivelin 2 për inxhinierin drejtues të testimit të fluturimit mbulojnë së paku temat në vijim:

i) Performancën;

ii) Stabilitetin dhe kontrollin/cilësinë e manovrimit;

iii) Sistemet;

iv) Menaxhimin e testeve; dhe

v) Menaxhimin e riskut/sigurisë në fluturim.

1.3 Niveli 3 i Kompetencës

1.3.1 Piloti(-ët) si minimum duhet të ketë(-në) një licencë të vlefshme të përshtatshme për kategorinë e avionëve në testim, të lëshuar në pajtueshmëri me pjesën-FCL dhe duhet të mbajë(-në) një licencë komerciale piloti (CPL). Përveç kësaj, piloti në komandë duhet:

a) të ketë një vlerësim kategorie të testit të fluturimit; ose

b) të ketë së paku 1 000 orë përvojë fluturimi si pilot në komandë për avionët që kanë kompleksitet dhe karakteristika të ngjashme; dhe

c) të ketë marrë pjesë, për secilën klasë ose tip avioni, në të gjitha fluturimet që janë pjesë e programit që çon në lëshimin e certifikatës individuale të vlefshmërisë ajrore të së paku pesë avionëve.

1.3.2 Inxhinieri drejtues i testimit të fluturimit duhet të:

a) kënaqë nivelin 1 ose nivelin 2 të kompetencës; ose

b) ketë fituar një sasi të konsiderueshme të eksperiencës së fluturimit në lidhje me detyrën; dhe

c) ketë marrë pjesë në të gjitha fluturimet që janë pjesë e programit që çon në lëshimin e certifikatës individuale të vlefshmërisë ajrore të së paku pesë avionëve.

1.4 Niveli 4 i Kompetencës

1.4.1 Piloti(-ët) si minimum duhet të ketë(-në) një licencë të vlefshme të përshtatshme për kategorinë e avionëve në testim, të lëshuar në pajtueshmëri me Pjesën-FCL dhe të zotërojë(-në)



një CPL. Piloti në komandë duhet të ketë një vlerësim të testit të fluturimit ose duhet të ketë së paku 1000 orë si pilot në komandë për avionët që kanë kompleksitet dhe karakteristika të ngjashme.

1.4.2 Kompetenca dhe përvoja për inxhinierët drejtues të testimit të fluturimit përcaktohet në manualin e operimeve të testimit të fluturimit.

2. Inxhinierët kryesorë të testimit të fluturimit

Inxhinierët drejtues të testimit të fluturimit duhet të marrin një autorizim nga organizata që i punëson ata, duke detajuar fushëveprimin e funksioneve të tyre brenda organizatës. Autorizimi përmban informacionin e mëposhtëm:

- a) emrin;
- b) datën e lindjes;
- c) eksperiencën dhe trajnimin;
- d) pozicionin në organizatë;
- e) fushëveprimin e autorizimit;
- f) datën e lëshimit të parë të autorizimit;
- g) datën e skadimit të autorizimit, nëse është e përshtatshme; dhe
- h) numrin e identifikimit të autorizimit.

Inxhinierët drejtues të testeve të fluturimit emërohen për një fluturim të caktuar vetëm nëse ata janë fizikisht dhe mendërisht të aftë për të kryer në mënyrë të sigurt detyrat dhe përgjegjësitë e caktuara.

Organizata vë në dispozicion të mbajtësve të tyre të gjitha të dhënat përkatëse të lidhura me autorizimet.

E. Kompetenca dhe përvoja e inxhinierëve tjerë të testimit të fluturimit

Inxhinierët e tjerë të testimit të fluturimit në bordin e avionit duhet të kenë një sasi eksperience dhe trajnimi në përpjesëtim me detyrat që u caktohen atyre si anëtarë të ekuipazhit dhe në përputhje me manualin e operimeve të testimit të fluturimit, kur është e aplikueshme.

Organizata vë në dispozicion të inxhinierëve përkatës të testit në fluturim të gjitha të dhënat e duhura lidhur me aktivitetin e tyre të fluturimit.

URDHËR²

Nr. 327, datë 29.8.2019

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË PËRBASHKËTA TË AJRIT DHE DISPOZITAT OPERACIONALE NË LIDHJE ME SHËRBIMET DHE PROCEDURAT NË LUNDRIMIN AJROR

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të neni 9, pika 1(d), 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 Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për miratimin e rekomandimeve dhe standardeve, si dhe për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

3. Kjo rregullore do të jetë e detyrueshme të aplikohet nga OSHLA, një vit pas momentit të hyrjes në fuqi të këtij urdhri.

² Ky urdhër përafuron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012 e datës 26 shtator 2012, për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror dhe ndryshon Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 1035/2011 dhe rregulloret (KE) nr. 1265/2007, (KE) nr. 1794/2006, (KE) nr. 730/2006 (KE) nr. 1033/2006 dhe (BE) nr. 255/2010, e ndryshuar me Rregulloret (BE) 2015/340 e Komisionit e 20 shkurt 2015 dhe (BE) nr. 2016/1185 të Zbatimit të Komisionit e 20 Korrik 2016, botuar në Fletoren Zyrtare të BE, L 281, 13.10.2012, f.1, Fletoren Zyrtare të BE, L 63, 6.3.2015, f.1 dhe Fletoren Zyrtare të BE, L 196, 21.7.2016, f.3.



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

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE

**MBI PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË
PËRBASHKËTA TË AJRIT DHE
DISPOZITAT OPERACIONALE NË
LIDHJE ME SHËRBIMET DHE
PROCEDURAT NË LUNDRIMIN AJROR**

Neni 1

Objekti dhe fusha e zbatimit

1. Qëllimi i kësaj Rregulloreje është të përcaktojë rregullat e përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operationale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror që do të jenë të aplikueshme për trafikun ajror të përgjithshëm brenda fushëveprimit të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 7, datë 3.6.2010 “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda qiellit të vetëm evropian”.

2. Kjo rregullore do të zbatohet në mënyrë të veçantë për përdoruesit e hapësirës ajrore dhe avionët të angazhuar në trafikun ajror të përgjithshëm:

a) që veprojnë për në territorin e Republikës së Shqipërisë, brenda dhe jashtë tij;

b) që kanë kombësi dhe shenjat e regjistrimit të Republikës së Shqipërisë, që vepron në çdo hapësirë ajrore për aq sa ato nuk bien në kundërshtim me rregullat e publikuara nga shteti shqiptar që ka juridiksionin mbi territorin që ka fluturime.

3. Rregullore do të zbatohet gjithashtu nga autoritetet kompetente të Republikës së Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil, Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror, operatorët e aerodromeve dhe personeli përkatës në tokë të angazhuar me operimet e avionëve.

4. Kjo rregullore nuk do të jetë e zbatueshme për avion model dhe avion lodër. Megjithatë, Autoriteti i Aviacionit Civil do të veprojnë për adoptimin e rregullave kombëtare që do të garantojnë operimin e mjeteve fluturuese model dhe lodër në një mënyrë të tillë që do t'i minimizojë

rreziqet e lidhura me sigurinë e aviacionit civil, me njerëzit, pronën ose mjetet e tjera fluturuese.

Neni 2 Përkufizimet

Për qëllim të kësaj rregulloreje do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Adresa e mjetit fluturues” nënkupton një kombinim të veçantë të 24 bit në dispozicion për caktimin ndaj një mjeti fluturues me qëllim të komunikimeve tokë-ajër, lundrimit dhe mbikëqyrjes;

2. “Aeroplan” nënkupton një mjet fluturues me fuqi shtytëse, më i rëndë se ajri, që arrin të ngrihet kryesisht nga reagimet aerodinamike në sipërfaqe të cilat mbeten të fiksuara sipas kushteve të caktuara të fluturimit;

3. “Aerodrom” nënkupton një zonë të përcaktuar (duke përfshirë çdo ndërtesë, instalim dhe pajisje) në tokë ose ujë ose në një strukturë në det të hapur, ose lundruese, i destinuar të përdoret plotësisht apo pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen mbi sipërfaqe të avionit;

4. “Aerodrom alternativ” nënkupton një aerodrom në të cilin një mjet fluturues mund të procedojë kur bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme për të proceduar ose për t'u ulur në aerodromin e destinuar të uljes, ku shërbimet dhe infrastrukturat e nevojshme janë të disponueshme, ku kriteret e performancës së mjetit fluturues mund të arrihen dhe aerodromi është operacional në kohën që pritet të përdoret.

Aerodromet alternative përfshijnë si në vijim:

a) “aerodrom alternativ pas ngritjes” nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një mjet fluturues do të ishte në gjendje të ulet nëse kjo bëhet e nevojshme brenda një kohe të shkurtër pas nisjes dhe nuk është e mundur që të përdoret aerodromi i nisjes;

b) “aerodrom alternativ në fazën mbi kaluesë” nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një mjet fluturues do të jetë në gjendje të ulet në rastin që një devijim bëhet i nevojshëm ndërkohë që është gjatë rrugëtimit;

c) “aerodrom alternativ pas uljes” nënkupton një aerodrom alternativ drejt të cilit mund të procedojë një mjet fluturues nëse ulja në aerodromin e destinuar të uljes është e pamundur ose e pakëshillueshme.



5. “Aerodrom i kontrolluar” nënkupton një aerodrom në të cilën shërbimet e kontrollit të trafikut ajror ofrohen për trafikun e aerodromit pavarësisht nëse ekziston ose jo një zonë kontrolli;

6. “Anëtar i ekuipazhit të fluturimit” nënkupton një anëtar të licencuar të ekuipazhit të ngarkuar me detyra thelbësore për operimin e një avioni që nga momenti i marrjes së detyrës;

7. “Autoritet kompetent” nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil i caktuar në bazë të ligjit 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, për të siguruar pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje;

8. “Avion i humbur” nënkupton një avion i cili ka devijuar në mënyrë të konsiderueshme nga trajektorja e destinuar ose që raporton se ka humbur;

9. “Avion lodër” nënkupton një mjet fluturues pa pilot e dizajnuar dhe me qëllimin për t’u përdorur, ekskluzivisht ose jo, për të luajtur nga fëmijët nën moshën 14 vjeç.

10. “Avion model” nënkupton një mjet fluturues pa pilot, jo mjet fluturues lodër, i cili ka përmasa operuese që nuk i tejkalojnë limitet e përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, që është në gjendje të fluturojë në mënyrë të qëndrueshme në atmosferë dhe që përdoret vetëm për shfaqje ose aktivitete rekreative;

11. “Avion i paidentifikuar” nënkupton një mjet fluturues i cili është vërejtur apo raportuar duke operuar në një zonë të caktuar, por identiteti i tij nuk është përcaktuar;

12. “Baza e reve” nënkupton lartësinë mbi tokë ose ujë, të bazës së shtresës më të ulët të resë nën 6 000 m (20 000 ft) që mbulon më shumë se gjysmën e qiellit;

13. “Balonë e lirë pa pilot” nënkupton një mjet fluturues pa fuqi shtytëse, pa pilot, më të lehtë se ajri, në fluturim të lirë;

14. “E dhënë” nënkupton çdo sasi ose grupin e sasive që mund të shërbejnë si referencë ose bazë për llogaritjen e sasive të tjera;

15. “Fluturim aerobatik” nënkupton manovrat e kryera me qëllim nga një avion që përfshin një ndryshim të menjëhershëm në qëndrimin e tij, një qëndrim të parregullt, ose një ndryshim jo normal në shpejtësi, jo të nevojshme për fluturime normale ose për udhëzime për licencat ose kategoritë të ndryshme nga kategoritë aerobatike;

16. “Fluturime të kontrolluara” nënkupton çdo fluturim i cili është subjekt i një leje nga kontrolli i trafikut ajror;

17. “Fluturim IFR” nënkupton një fluturim të kryer në përputhje me rregullat instrumentale të fluturimit;

18. “Fluturim VFR” nënkupton një fluturim të kryer në përputhje me rregullat e fluturimit vizual;

19. “Fluturimi special VFR” nënkupton një fluturim VFR të lejuar nga kontrolli i trafikut ajror për të vepruar brenda një zone të kontrollit në kushte meteorologjike poshtë VMC;

20. “Hapësira ajrore këshilluese” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara, ose rrugë të përcaktuara, brenda të cilës ofrohet shërbimi këshillues i trafikut ajror;

21. “Hapësirë ajrore e kontrolluar” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara brenda të cilit shërbimet e kontrollit të trafikut ajror ofrohen në përputhje me klasifikimin e hapësirës ajrore;

22. “Hapësirat ajrore të shërbimeve të trafikut ajror” nënkupton hapësira ajrore me dimensionet të përcaktuara, të dizajnuara sipas shkronjave të alfabetit, brenda të cilave mund të operojnë tipa specifikë fluturimesh, dhe për të cilët janë përcaktuar shërbimet e trafikut ajror dhe rregullat e operimit.

23. “Helikopter” nënkupton një mjet fluturues më të rënde se ajri i cili fluturon kryesisht falë veprimeve të ajrit me një apo më shumë helika me fuqi shtytëse në akset vertikale;

24. “Hapësirë ajrore mbi ujërat ndërkombëtare” nënkupton hapësirën ajrore përtej territorit tokësor dhe ujërave detare, siç specifikohet në Konventën e Kombeve të Bashkuara mbi Ligjin e Detit (Montego Bay, 1982);

25. “IFR” nënkupton simbolin e përdorur për përcaktimin e rregullave instrumentale të fluturimit;

26. “IMC” nënkupton simbolin e përdorur për përcaktimin e kushteve meteorologjike instrumentale;

27. “Informacion SIGMET” nënkupton informacionin e lëshuar nga një zyrë vëzhgimi meteorologjike në lidhje me ngjarjet ose ngjarjet e pritshme të fenomeneve specifike atmosferike në mbikalim të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operimeve të avionëve;

28. “Informacioni i trafikut” nënkupton informacionin e dhënë nga një njësi e shërbimeve



të trafikut ajror për të paralajmëruar një pilot për trafikun për të cilin ka informacion ose atë të vërtetuar dhe që mund të jetë në afërsi të pozicionit ose rrugës së fluturimit, për ta ndihmuar pilotin që të shmangë përplasjen;

29. “Informacion AIRMET” nënkupton një informacion të lëshuar nga një zyrë e vëzhgimit meteorologjik në lidhje me ngjarjet ose ngjarjet e pritshme të fenomeneve atmosferike të specifikuar në rrugë ajrore të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operimeve të mjetit fluturues në nivel të ulët dhe i cili nuk ishte përfshirë në parashikimin e lëshuar për fluturimet në nivel të ulët në rajonin e informacionit të fluturimit përkatës, ose nën-zonën e tij;

30. “Instruksion i kontrollit të trafikut ajror” nënkupton instruksionet e lëshuara nga kontrolli i trafikut ajror për t’i kërkuar një piloti që të kryejë një veprim specifik;

31. “Karburanti në minimum” nënkupton një term i cili përdoret për të përshkruar një situatë në të cilën gjendja e karburantit të mjetit fluturues ka arritur në një nivel të tillë ku mjeti fluturues duhet të ulet në një aerodrom specifik dhe nuk lejohen më vonesa të tjera;

32. “Këshillim për shmangien e trafikut” nënkupton një këshillë të dhënë nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror duke specifikuar manovrat për të ndihmuar një pilot që të shmangë një përplasje;

33. “Kod (SSR)” nënkupton numrin e vendosur për një sinjal të veçantë të shumëfishtë të kthimit të përgjigjes të transmetuar nga një transponder në Mode A ose Mode C;

34. “Komunikimi tokë-ajër” nënkupton dy rrugë komunikimi midis mjetit fluturues dhe stacioneve apo pozicioneve në sipërfaqen e tokës;

35. “Kontratë marrëveshje ADS-C për mbikëqyrje të ndërruar automatike” nënkupton një plan raportimi i cili përcakton kushtet e raportimit të të dhënave ADS-C (të dhënat e kërkuara nga njësi e shërbimeve të trafikut ajror dhe frekuenca e raporteve ADS-C për të cilat duhet të bihet dakord përpara përdorimit të ADS-C në ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror);

36. “Koha e udhëtimit nga një pikë në një pikë tjetër” nënkupton kohën e parashikuar të nevojshme për të proceduar nga një pikë e rëndësishme në një tjetër;

37. “Koha e parashikuar e fillimit të lëvizjes (EOBT)” nënkupton kohën e parashikuar në të cilën një avion do të fillojë lëvizjen me qëllim fillimin e nisjes;

38. “Koha e parashikuar e mbërritjes” në lidhje me fluturimet IFR nënkupton, kohën në të cilën është vlerësuar se avioni do të mbërrijë mbi atë pikë të caktuar, e përcaktuar duke iu referuar pajisjeve ndihmëse navigacionale, nga e cila është planifikuar fillimi i procedurës instrumentale të afrimit ose nëse nuk ka pajisje ndihmëse navigacionale në aerodrom, koha në të cilën avioni do të mbërrijë mbi aerodrom. Për fluturimet VFR, koha e parashikuar për mbërritjen e avionit mbi aerodrom;

39. “Koha e parashikuar e afrimit” nënkupton kohën në të cilën Kontrolli i Trafikut Ajror pret që një avion në ardhje, pas një vonese, të lërë pikën e pritjes për të kompletuar afrimin e tij për ulje. Koha e lënies së pikës së pritjes do të varet nga dhënia e lejes së afrimit;

40. “Koha totale e parashikuar e fluturimit” do të thotë:

a) për fluturimet IFR, koha e llogaritur e nevojshme nga ngritja për të arritur mbi atë pikë të caktuar, e përcaktuar duke iu referuar pajisjeve ndihmëse të navigimit, nga e cila është menduar që të fillojë një procedurë e afrimit instrumentale, ose, nëse nuk ka pajisje ndihmëse navigacionale të lidhura me aerodromin e destinuar, për të arritur mbi aerodromin e destinuar;

b) për fluturimet VFR, kohën e llogaritur të nevojshme nga ngritja për të arritur mbi aerodromin e destinuar;

41. “Komunikimet me transmetim të dhënash pilot-kontrollor (CPDLC)” nënkupton një mënyrë komunikimi ndërmjet kontrollorit dhe pilotit, duke përdorur transmetim të dhënash për komunikimet e kontrollit të trafikut ajror;

42. “Komunikimet me transmetim të dhënash” nënkuptojnë një formë të komunikimit që kanë për qëllim shkëmbimin e mesazheve nëpërmjet data link;

43. “Korridor këshillues” nënkupton një korridor të përcaktuar përgjatë të cilës ofrohet shërbimi këshillues i trafikut ajror;

44. “Korridor ATS” nënkupton një korridor specifik të dizajnuar për kanalizimin e fluksit të trafikut sipas nevojës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror;



45. “Kufiri i lejes” nënkupton pikën për të cilën një avioni i është dhënë leje nga kontrolli i trafikut ajror;

46. “Kursi” nënkupton kursin në të cilin është drejtuar boshti gjatësor i avionit, zakonisht e shprehur në gradë nga veriu (i vërtetë, magnetike, busull ose rrjeti koordinativ);

47. “Kulla e kontrollit të aerodromit” nënkupton një njësi të caktuar për të ofruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror në trafikun e aerodromit;

48. “Kushtet meteorologjike instrumentale (IMC)” nënkupton kushtet meteorologjike të shprehura në terma të shikueshmërisë, distancës; nga reja dhe baza e reve, më pak se ndarja minimale e specifikuar për kushtet meteorologjike vizuale;

49. “Kushtet meteorologjike vizuale” nënkupton kushtet meteorologjike të shprehura në terma të shikueshmërisë, të distancës nga reja dhe baza e reve, të barabarta me ose më të mira se minimumi i përcaktuar;

50. “Lartësi tranzitore” nënkupton lartësinë në të cilën ose nën të cilën pozicioni vertikal i një mjeti fluturues kontrollohet duke iu referuar lartësive barometrike;

51. “Lartësia gjeometrike” nënkupton distancën vertikale të një niveli, pike ose objekti të konsideruar si një pikë, e matur nga një e dhënë specifike;

52. “Lartësi barometrike” nënkupton distancën vertikale të një niveli, një pike apo një objekti të konsideruar si një pikë, të matur nga niveli mesatar i detit (MSL);

53. “Leja e Kontrollit të Trafikut Ajror” nënkupton autorizimin për një mjet fluturues që të vazhdojë operimin sipas kushteve të specifikuara nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror;

54. “Leje nga qendra pritëse” nënkupton një leje të lëshuar për një avion nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror që nuk është autoriteti kontrollues aktual i atij avionit;

55. “Lundrim zonal (RNAV)” nënkupton një metodë lundrimi e cila lejon operimin e avionit në çdo rrugë të dëshiruar të fluturimit brenda mbulimit të pajisjeve navigacionale të vendosura në tokë ose hapësirë, ose brenda kufijve të kapacitetit së të pajisjeve të avionit, ose një kombinim të tyre;

56. “Mbikëqyrje automatike e ndërruar – me transmetim (ADS-B)” nënkupton një mënyrë me

anë të cilës avionët, automjetet e aerodromit dhe objekte të tjera, mund të transmetojnë dhe/ose të marrin automatikisht të dhëna të tilla si identifikimi, pozicionimi dhe të dhëna shtesë, nëpërmjet transmetimit të të dhënave;

57. “Mbikëqyrje automatike e ndërruar – me kontratë (ADS-C)” nënkupton një mënyrë me anë të së cilës kushtet e marrëveshjes ADS-C do të shkëmbehen ndërmjet sistemit të terrenit dhe mjeteve fluturuese, nëpërmjet një transmetimi të dhënash, që do të specifikojë kushtet për nisjen e raporteve ADS-C, dhe çfarë të dhënash do të përfshihen në raport;

58. “Mjet fluturues” nënkupton çdo mjet që përfiton mbështetje në atmosferë nga veprimet e ajrit, përveç veprimeve të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës;

59. “Natë”. nënkupton orët ndërmjet fundit të muzgut dhe fillimit të agimit. Muzgu përfundon në mbrëmje kur qendra e diskut të diellit është 6 gradë nën horizont dhe fillon në mëngjes kur qendra e diskut të diellit është 6 gradë nën horizont;

60. “Ngjitja optimale” nënkupton teknikën e ngjitjes së një avionit që rezulton në një rritje neto të lartësisë ndërkohë që pesha e avionit ulet.

61. “Nivel” nënkupton një term të përgjithshëm që ka lidhje me pozicionin vertikal të një avionit në fluturim dhe sipas rastit nënkupton, lartësi gjeometrike, barometrike apo nivel fluturimi;

62. “Niveli tranzitorit” nënkupton nivelin më të ulët të fluturimit në dispozicion për përdorim mbi lartësinë e tranzicionit;

63. “Niveli optimal” nënkupton një nivel fluturimi të ruajtur përgjatë një pjese të konsiderueshme të një fluturimi;

64. “Niveli i fluturimit (FL)” nënkupton një sipërfaqe me presion atmosferik konstant e cila është e lidhur me një të dhënë specifike presioni, 1 013,2 hectopaskals (hPa), dhe është e ndarë nga sipërfaqe të tjera nga intervale të caktuara të presionit;

65. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” nënkupton një term të përgjithshëm i cili sipas rastit nënkupton, qendrën e kontrollit të zonës, njësinë e kontrollit të afrimit apo kullën e kontrollit të aerodromit;

66. “Njësia e kontrollit të afrimit” nënkupton një njësi të krijuar për të ofruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e



kontrolluara që mbërrin në, apo nisen nga, një ose më shumë aerodrome;

67. “Njësi e shërbimeve të trafikut ajror” është një term i përgjithshëm që nënkupton, sipas rastit, një njësi të kontrollit të trafikut ajror, qendrën e informacionit të fluturimit, njësinë e shërbimit të informacionit të fluturimit të aerodromit apo zyrën e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror;

68. “Operimi i afrimit instrumental” nënkupton një afrim dhe ulje duke përdorur instrumentet për guidë navigacionale bazuar në një procedurë afrimi instrumentale. Ekzistojnë dy metoda për ekzekutimin e operateve të afrimit me instrument:

a) një operim i afrimit me instrument dy dimensional (2D), duke përdorur vetëm gurdë navigacionale laterale; dhe

b) një operim i afrimit me instrument tre dimensionale (3D), duke përdorur udhëzime navigacionale laterale dhe vertikale.

69. “Parashikim” nënkupton një deklaratë të kushteve të parashikuara meteorologjike për një kohë apo periudhë të caktuar, për një zonë të caktuar ose pjesë të hapësirës ajrore;

70. “Personeli sinusiti i sigurisë” nënkupton personat të cilët mund të rrezikojnë sigurinë e aviacionit në qoftë se i kryejnë detyrat dhe funksionet e tyre në mënyrën jo të duhur duke përfshirë, por jo vetëm, anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, personelin e mirëmbajtjes së avionëve, personelin e operateve të aerodromit, të shpëtimit, personelin zjarr fikës dhe të mirëmbajtjes, personelin e pashoqëruar të cilit i është lejuar akses në zonën e lëvizjes dhe kontrollorët e trafikut ajror;

71. “Përdorimi problematik i substancave” nënkupton përdorimin e një ose më shumë substanca psikoaktive nga ana e personelit të aviacionit në një mënyrë të tillë që:

(a) përbën rrezik direkt për përdoruesin ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve; dhe/ose

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

72. “Pengesë” nënkupton të gjitha objektet e fiksuara (të përkohshëm ose të përhershëm) ose lëvizëse ose pjesët e tyre, që:

a) janë të vendosur në një zonë të destinuar për lëvizjen në sipërfaqe të avionëve; ose

b) shtrihen mbi një sipërfaqe të caktuar të destinuar për mbrojtjen e avionëve në fluturim; ose

c) qëndrojnë jashtë këtyre sipërfaqeve të përcaktuara dhe që janë vlerësuar si një rrezik për lundrimin ajror;

73. “Plani i fluturimit” nënkupton informacionin specifik që i është dërguar një njësie të shërbimeve të trafikut ajror, në lidhje me fluturimin e planifikuar ose një pjesë të një fluturimi të një mjeti fluturues;

74. “Plani aktual i fluturimit (CPL)” nënkupton planin e fluturimit, duke përfshirë ndryshimet, nëse ka, të sjella nga lejet pasuese;

75. “Plani i fluturimit i dorëzuar (FPL)” nënkupton planin e fluturimit siç është dërguar në një njësi ATS nga piloti ose një përfaqësues i caktuar, pa ndryshimet e mëvonshme;

76. “Plan fluturimi përsëritës” nënkupton një plan fluturimi të lidhur me një seri fluturimesh individuale të përsëritur shpesh, të operuar rregullisht, me karakteristika bazike identike, të dërguar nga një operator për t’u ruajtur dhe përdorur në mënyrë të përsëritur nga njësi ATS.

77. “Plan fluturimi përsëritës” nënkupton një plan fluturimi të lidhur me një seri fluturimesh individuale të përsëritur shpesh, të operuar rregullisht, me karakteristika bazike identike, të dërguar nga një operator për t’u ruajtur dhe përdorur në mënyrë të përsëritur nga njësi ATS.

78. “Pikë raportimi” nënkupton një vend të caktuar gjeografik në raport me të cilin mund të raportohet pozita e një avioni;

79. “Pikë e rëndësishme” nënkupton një vendndodhje të përcaktuar gjeografike të përdorur në përcaktimin e një rruge SHTA apo itinerarin e fluturimit të një avioni dhe/ose për qëllime të tjera të navigimit dhe të SHTA-së;

80. “Pistë” nënkupton një zonë të caktuar drejtkëndore në një aerodrom të ndërtuar në tokë të përgatitur për ulje dhe nisje të avionëve;

81. “Pikë raportimi” nënkupton një vend të caktuar gjeografik në raport me të cilin mund të raportohet pozita e një avioni;

82. “Pika e transferimit të referencave navigacionale” nënkupton piken në të cilën një avion që lundron në një segment rruge ATS të përcaktuar duke iu referuar mbulimeve në shumë drejtime të radiove dhe që kanë frekuencë shumë të lartë, pritët të transferojë referencën e tij kryesore të lundrimit nga pajisja prapa avionit për te pajisja tjetër përpara e avionit;



83. “Pika e transferimit të kontrollit” nënkupton një pikë të përcaktuar e vendosur përgjatë shtegut të fluturimit të një mjeti fluturues, në të cilën përgjegjësia për ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror të mjetit fluturues transferohet nga një njësi e kontrollit ose pozicioni i kontrollit të një tjetër;

84. “Piloti në komandë” nënkupton pilotin e caktuar nga operatori, ose në rastin e aviacionit të përgjithshëm nga pronari, si drejtuesin që është në komandë dhe i ngarkuar me kryerjen e sigurt të fluturimit;

85. “Pozicioni i pritjes jashtë pistës” nënkupton një pozicion të përcaktuar që ka për qëllim të mbrojtë pistën, sipërfaqen e kufizuar nga pengesat, apo një zonë të ndjeshme/kritike ILS (instrument landing system) / MLS (microwave landing system), në të cilën avionët që bëjnë rulim dhe automjetet duhet të ndalen dhe të presin, përveç kur autorizohen ndryshe nga kulla e kontrollit të aerodromit;

86. “Presion-lartësie” nënkupton një presion atmosferik të shprehur në terma të lartësisë gjeometrike që i korrespondon atij presioni në Atmosferën Standarde, siç përcaktohet në shtojcën 8, pjesa 1 të Konventës së Çikagos;

87. “Procedura instrumentale e afrimit (IAP)” nënkupton një seri manovrash të paracaktuara duke iu referuar instrumenteve të fluturimit me mbrojtje të përcaktuar nga pengesat në pikën fillestare të afrimit, ose kur është e zbatueshme, që nga fillimi i një rruge të përcaktuar mbërritje në një pikë në të cilën mund të përfundojë një ulje dhe pas kësaj, nëse një ulje nuk është përfunduar, në një pozicion në të cilin zbatohen kriteret e shmangies së pengesave në fluturim.

Procedurat instrumentale të afrimit klasifikohen si më poshtë:

a) Procedura e afrimit pa precizion (NPA) nënkupton një procedure afrimi instrumentale e dizajnuar për operimet e afrimit me instrument 2D, tipi A;

b) Procedura e afrimit me udhëzim vertikal (APV) nënkupton një procedure të afrimit me instrument PBN e dizajnuar për operimet e afrimit me instrument (3D), tipi A;

c) Procedura afrimit me precizion (PA) nënkupton një procedure afrimi instrumentale bazuar në sisteme navigacionale (ILS, MLS, GLS

dhe SBAS Cat 1) të dizajnuara për operimet e afrimit me instrument 3D, tipi A ose B;

88. “Punë ajrore” nënkupton një operim të avionit në të cilin një avion është përdorur për shërbime të specializuara të tilla si bujqësia, ndërtimi, fotografimi, survejimi, vëzhgimi dhe patrullimi, kërkim dhe shpëtimi, reklama nga ajri etj.;

89. “Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP)” nënkupton një publikim të lëshuar nga OSHNA me autoritetin e AAC-së dhe që përmban informacion aeronautik të një karakteri të përhershëm thelbësor për lundrimin ajror;

90. “Pragu i pistës” nënkupton fillimin e asaj pjese të pistës që përdoret për ulje;

91. “Qendra e kontrollit të zonës (ACC)” nënkupton një njësi të vendosur për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit nën juridiksionin e saj;

92. “Qendra e informacionit të fluturimit” nënkupton një njësi të ngritur për të siguruar shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin paralajmërues;

93. “Radar i mbikëqyrjes sekondare (SSR)” nënkupton një sistem radari mbikëqyrje i cili përdor transmetues / marrës dhe transponderë;

94. “Radar mbikëqyrje” nënkupton një pajisje radari të përdorur për të përcaktuar pozicionin e një avioni në shtrirje dhe azimut;

b) ruloshka e vendqëndrimit nënkupton një pjesë të sistemit të një rruge rulimi të vendosur mbi një vendqëndrim që ka për qëllim të sigurojë një rrugë kalimi përmes vendqëndrimit.

c) ruloshka e daljes së shpejtë nënkupton një rrugë rulimi të lidhur me një pistë në një kënd të ngushtë dhe e dizajnuar për të lejuar aeroplanët në ulje që të dalin në shpejtësi më të larta se sa ato të arritura në dalje të tjera rrugësh rulimi duke minimizuar kohën e qëndrimit në pistë.

95. “Radar” nënkupton një pajisje radio zbuluese që ofron informacion mbi shtrirjen, azimutin dhe/ose lartësinë e objekteve;

96. “Radio Stacion kontrolli ajër–tokë” nënkupton një stacion të telekomunikacionit aeronautik që ka përgjegjësinë kryesore për përpunimin e komunikimit në lidhje me operimin dhe kontrollin e mjetit fluturues në një zonë të caktuar;



97. “Radiotelefoni” nënkupton një formë të radio komunikimit me funksion primar shkëmbimin e informacionit në formën e fjalës;

98. “Rajoni i informacionit të fluturimit” nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara brenda të cilit ofrohet shërbimi i informacionit të fluturimit dhe shërbimi i gatishmërisë;

99. “Raportim në ajër” nënkupton një raport nga një mjet fluturues në fluturim i përgatitur në përputhje me kërkesat për raportimin e pozicionit dhe raportimin operacional dhe/ose meteorologjik;

100. “Re me impakt operacional” nënkupton një re me lartësinë e bazës së rese nën 1500 m (5 000 ft) ose me poshtë se lartësia minimale e sektorit më të lartë, cilado që është më e madhe, ose pavarësisht lartësisë së një reje kumulmbuese ose kumuloje në ngritje lartësore;

101. “Rulim ajror” nënkupton lëvizjen e një helikopteri/me nisje dhe ulje vertikale VTOL mbi sipërfaqen e një aerodromi, normalisht me efekt në terren dhe me një shpejtësi në terren zakonisht më pak se 37 km/h (20 KTS);

102. “Rulimi” nënkupton lëvizjen e një avioni në sipërfaqen e aerodromit ose një vend operacional nën autoritetin e vet, me përjashtim të nisjes dhe uljes;

103. “Ruloshka” nënkupton një shteg të përcaktuar në një aerodrom në tokë i ngritur për rulimin e avionit dhe ka për qëllim të sigurojë një lidhje ndërmjet një pjese të aerodromit me një tjetër, duke përfshirë:

a) Korridorin hyrës në vendqëndrim nënkupton një pjesë të vendqëndrimit të përcaktuar si një rrugë rulimi dhe që ka për qëllim të sigurojë akses vetëm te vendqëndrimi i avionit.

104. “Rrethi i trafikut të aerodromit” nënkupton një rrugë të përcaktuar në të cilën duhet të fluturojë avioni që operon në afërsi të një aerodromi;

105. “Rrezja vizuale e pistës (RVR)” nënkupton rrezën që e lejon pilotin e një avioni në qendër të linjës së një piste të shohë shenjat në sipërfaqe të pistës apo dritat që e kufizojnë pistën ose që identifikojnë linjën qendrore të saj;

106. “Rrugë ajrore” nënkupton një zonë të kontrollit ose pjesë të saj e krijuar në formën e një korridor;

107. “Saktësi” nënkupton shkallën e konformitetit ndërmjet vlerës së parashikuar ose të matur dhe vlerës së vërtetë;

108. “Sail plane” nënkupton një avion më të rëndë se ajri i cili mbështetet në fluturim nga reagimi dinamik i ajrit kundrejt sipërfaqes së tij fikse që ndihmojnë ngritjen, fluturimi i lirë i së cilës nuk varet nga një motor, duke përfshirë avionët pa motor të varur, paraglidërs apo avionë të tjerë të ngjashëm ose një fluturues të varur, fluturues me deltaplan dhe pajisje të tjera të ngjashme.

109. “Segment korridorit ajror” nënkupton një korridor ajror apo pjesë të korridorit ajror ku zakonisht fluturohet pa një ndalesë të ndërmjetme;

110. “Sistem i shmangies së përplasjeve ajrore (ACAS)” nënkupton një sistem të mjetit fluturues i bazuar në sinjalet e transponderit të radarit të mbikëqyrjes sekondare (SSR), që vepron në mënyrë të pavarur nga pajisjet e bazuara në tokë, për të këshilluar pilotin për konflikte të mundshme me mjete fluturues të tjerë që janë të pajisur me transponder SSR;

111. “Stacion aeronautik” nënkupton një stacion në tokë në shërbimin lëvizës aeronautik. Në disa raste, një stacion aeronautik mund të jetë i vendosur, për shembull, në bordin e një anije ose në një platformë në det;

112. “Shërbimi i kontrollit të aerodromit” nënkupton shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit;

113. “Shërbim i lëvizshëm aeronautik” nënkupton një shërbim lëvizës midis stacioneve aeronautike dhe stacioneve të mjetit fluturues, ose ndërmjet stacioneve të mjetit fluturues, në të cilin mjetet e shpëtimit mund të marrin pjesë; Stacionet radio transmetuese për gjetjen e pozicionit në rast emergjencash mund të marrin pjesë në këtë shërbim nëpërmjet frekuencave të përcaktuara për urgjenca dhe rrezik.

114. “Shërbimi këshillues i trafikut ajror” nënkupton një shërbim të ofruar brenda hapësirës ajrore të këshilluar për të siguruar ndarjen – aq sa është praktikisht e mundur - ndërmjet mjeteve fluturues që operojnë me plane fluturimi IFR;

115. “Shërbim i Kontrollit të Trafikut Ajror” nënkupton një shërbim të ofruar me qëllimin për të:

a) parandaluar përplasjet:

1) ndërmjet mjeteve fluturuese; dhe

2) në zonën e manovrimit ndërmjet mjeteve fluturuese dhe pengesave; dhe

b) përshpejtuar dhe mbajtur një fluks të rregullt të trafikut ajror;



116. “Shërbim i trafikut ajror (ATS)” është një term i përgjithshëm i cili nënkupton sipas rastit shërbimin e informacionit të fluturimit, shërbimin e gatishmërisë, shërbimi këshillues të trafikut ajror, shërbimin e kontrollit të trafikut ajror (shërbimin e kontrollit të zonës, shërbimin e kontrollit në afrim ose shërbimin e kontrollit të aerodromit);

117. “Shërbimi i mbikëqyrjes së shërbimeve të trafikut ajror” nënkupton një shërbim të ofruar direkt nëpërmjet një sistemi mbikëqyrje ATS;

118. “Shërbimi i gatishmërisë” nënkupton një shërbim të ofruar për të njoftuar organizatat e duhura në lidhje me mjetet fluturues në nevojë për ndihmën e kërkim shpëtimit, dhe për të asistuar të tilla organizata sipas kërkesës;

119. “Shërbimi i kontrollit të afrimit” nënkupton shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në ardhje ose në nisje;

120. “Shërbimi i kontrollit të zonës” nënkupton një shërbim të kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit;

121. “Shërbimi automatik i informacionit të terminalit (ATIS)” nënkupton ofrimin automatik të informacionit aktual dhe rutinë për avionët në ardhje dhe nisje përgjatë 24-orëve, ose për një periudhë të caktuar kohore përgjatë 24-orëve:

a) “Transmetim të dhënash – shërbimi automatik i informacionit në terminal (D-ATIS)” nënkupton ofrimin e ATIS nëpërmjet transmetimit të të dhënave;

b) “Me zë – shërbimi automatik i informacionit në terminal (Voice- ATIS)” nënkupton ofrimin e ATIS me anë të transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura me zë;

122. “Shërbimi i radio navigimit” nënkupton një shërbim për ofrimin e informacionit udhëzues apo të dhënat e pozicionit për operimin e efektshëm dhe të sigurt të avionëve të mbështetur nga një ose më shumë pajisje radio navigacionale;

123. “Shërbim i informacionit të fluturimit” nënkupton një shërbim të ofruar për të dhënë këshillim dhe informacion të dobishëm për kryerjen e fluturimit në mënyrë të sigurt dhe efikase;

124. “Shikimi nga ajri” nënkupton shikueshmërinë përpara nga kabina e një mjeti fluturues në fluturim;

125. “Shikueshmëria nga toka” nënkupton shikueshmërinë në një aerodrom, siç raportohet

nga një vëzhgues i akredituar ose nga sisteme automatike;

126. “Shikueshmëria” nënkupton shikueshmërinë për qëllime aeronautike e cila është më e madhe se:

a) distanca më e madhe në të cilën një objekt i zi i dimensioneve të përshtatshme, i vendosur pranë tokës, mund të shihet dhe të njihet kur vëzhgohet në një sfond të ndritshëm;

b) distanca më e madhe në të cilën dritat në afërsi të 1000 cd mund të shihen dhe të identifikohen në një sfond të pandriçuar;

127. “Territori” nënkupton zonat e tokës dhe ujërat territoriale ngjitur me to nën sovranitetin, kontrollin, mbrojtjen ose mandatin e një shteti;

128. “Tipi (SSR)” nënkupton identifikuesin konvencional në lidhje me funksionet specifike të sinjaleve të lëshuara nga një interrogator SSR. Ka katër tipa të specifikuar në aneksin 10 të ICAO: A, C, S dhe Intermod;

129. “Trafik ajror” nënkupton të gjitha mjetet fluturues në fluturim apo që operojnë në zonën e manovrimit të një aerodromi;

130. “Trafiku i aerodromit” nënkupton të gjithë trafikun në zonën e manovrimit të një aerodromi dhe të gjithë avionët që fluturojnë në afërsi të aerodromit. Një avion që vepron në afërsi të një aerodromi përfshin por nuk është i kufizuar vetëm në avionë që hyjnë apo largohen prej rrethit të trafikut të aerodromit;

131. “Udha” nënkupton projektimin mbi sipërfaqen e tokës të rrugës së një avioni, drejtimi i së cilës në çdo pikë shprehet në gradë nga veriu (i vërtetë, magnetik, ose rrjeti koordinativ) nga i cili shtegu nga çdo pikë është shprehur zakonisht në gradë nga Veriu;

132. “Vendqëndrim” nënkupton një zonë të caktuar, e krijuar për të sistemuar avionët me qëllim ngarkimin ose zbarkimin e pasagjerëve, postës ose ngarkesave, furnizimin me karburant, parkimin apo mirëmbajtjen;

133. “Vendi i operimit” nënkupton një vendndodhje të zgjedhur nga operatori ose piloti në komandë për ulje, nisje dhe /ose operacionet e ngarkim shkarkimit;

134. “Vëzhgim i mjetit fluturues” nënkupton vlerësimin e një ose më shumë elementëve meteorologjike të bëra nga një mjet fluturues në fluturim;



135. “VFR” nënkupton simbolin e përdorur për rregullat vizuale të fluturimit;

136. “VMC” nënkupton simbolin e përdorur për kushtet meteorologjike vizuale.

137. “Zonë e trafikut të aerodromit” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara e vendosur përreth një aerodromi për mbrojtjen e trafikut të aerodromit;

138. “Zonë kontrolli” nënkupton një hapësirë ajrore të kontrolluar që shtrihet lart nga një kufi i caktuar mbi tokë;

139. “Zonë kontrolli” nënkupton një hapësirë ajrore të kontrolluar që shtrihet lart nga sipërfaqja e tokës në një kufi të caktuar të sipërm;

140. “Zonë e rrezikshme” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara brenda të cilës aktivitete të rrezikshme për fluturimin e avionëve mund të ekzistojnë në momente të caktuara;

141. “Zona e uljes” nënkupton atë pjesë të zonës lëvizjes të përcaktuar për uljen ose ngritjen e avionëve;

142. “Zonë e manovrimit” nënkupton atë pjesë të aerodromit që përdoret për nisjen, uljen dhe rulimin e avionëve, duke përfshirë vendqëndrimin (apron);

143. “Zonë malore” nënkupton një zonë me profil terreni të thyer ku ndryshimet në lartësimin e terrenit i kalojnë 900 m (3000 ft) brenda një distance prej 18.5 km (10,0 NM);

144. “Zona e lëvizjes” nënkupton atë pjesë të një aerodromi që përdoret për nisjen, uljen dhe taksimin e avionëve, e përbërë nga zona e manovrimit dhe vendqëndrimi/et e avionëve (apron);

145. “Zonë e ndaluar” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara, mbi zonat tokësore apo ujërat territoriale të një shteti, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i ndaluar;

146. “Zonë e detyrueshme e radios (RMZ)” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara ku pajisja me dhe operimi i radios është i detyrueshëm;

147. “Zonë e kufizuar” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara, mbi zonat tokësore apo ujërat territoriale të një shteti, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i kufizuar në përputhje me disa kushte të caktuara;

148. “Zona e sinjalit” nënkupton një zonë të aerodromit të përdorur për shfaqjen e sinjaleve tokësore;

149. “Zona e detyrueshme me transponder (TMZ)” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara ku mbajtja dhe operimi i transponderave që raportojnë presion-lartësi është i detyrueshëm;

150. “Zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror ARO”. nënkupton një njësi të ngritur me qëllimin e marrjes së raporteve në lidhje me shërbimet e trafikut ajror dhe planet e fluturimit të dorëzuara përpara nisjes;

Neni 3

Pajtueshmëria

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë pajtueshmërinë me rregullat dhe dispozitat e përbashkëta të përcaktuara në shtojcën e kësaj rregulloreje, pa rënë ndesh me dispozitat fleksibël të përfshira në rregulloret bazë të BE-së.

Neni 4

Përjashtimet për operimet e veçanta

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mundet, me iniciativën e tij ose bazuar në aplikimet e enteve të interesuara, të lejojë përjashtime për ente individuale ose kategori entesh për secilën nga kërkesat e kësaj rregulloreje për aktivitetet e mëposhtme me interes publik dhe për trajnimin e nevojshëm për t'i kryer këto aktivitete në mënyrë të sigurt:

- a) misionet e policisë dhe të doganave;
- b) mbikëqyrja e trafikut dhe misionet e ndjekjes;
- c) misionet e kontrollit mjedisor të kryera nga, ose për llogari të autoriteteve publike;
- d) kërkimi dhe shpëtimi;
- e) fluturimet mjekësore;
- f) evakuimet;
- g) fikja e zjarrit;
- h) përjashtimet e nevojshme për të garantuar sigurinë e fluturimeve të titullarëve të shtetit, ministrave dhe funksionarëve të tjerë të ngjashëm.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil që autorizon këto përjashtime do të informojë EASA për natyrën e përjashtimeve të shumtën dy muaj pas miratimit të përjashtimit.



3. Ky nen nuk afekton nenin 3 dhe mund të aplikohet në rastet kur aktivitetet e listuar në paragrafin 1, nuk mund të kryhen si trafik ajror operacional apo kur ato nuk mund të përfitojnë nga dispozitat fleksibel të parashikuara në këtë rregullore.

Ky nen nuk do të afektojë minimumet operationale të helikopterëve të përfshira në aprovimet specifike të dhëna nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me aneksin V të rregullores së Komisionit Evropian nr. 965/2012 (Këtu bëhet fjalë për rregulloren bazë EC 216/2008 që do të zëvendësohet nga rregullorja nr. 1139/2018).

Neni 5 Ndryshimet

1. Në vijim të hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe maksimalisht deri në datën e fillimit të zbatimit të saj, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të:

a) të njoftojnë zyrtarisht ICAO që të gjithë ndryshimet e njoftuara më parë në lidhje me standardet e ICAO-s dhe praktikën e rekomanduar që mbulohen nga kjo rregullore janë tërhequr, me përjashtim të atyre që lidhen me sigurinë esenciale dhe interesat e politikave të shtetit shqiptar në përputhje me nenin 10 të Udhëzimit të Ministrisë përgjegjëse për transportin nr. 5 datë 3.6.2010 “Kudri Rregullativ në QVE”.

b) të njoftojnë ICAO për ndryshimet e rena dakord bashkërisht që përfshihen në suplementin e shtojcës të kësaj rregulloreje.

2. Në përputhje me aneksin 15 të ICAO-s, transpozuar në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 81, datë 31.7.2012 “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik”, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të publikojë nëpërmjet Publikimit të Informacionit Aeronautik ndryshimet e rena dakord bashkërisht që i janë njoftuar ICAO-s në përputhje me shkronjën (b) të paragrafit 1 të këtij neni, si dhe të gjitha dispozitat e tjera të krijuara për nevojat e mbrojtjes ajrore lokale dhe vlerësimet e sigurisë në përputhje me shkronjën (a) të paragrafit 1 të këtij neni.

Neni 6

Monitorimi i ndryshimeve

1. Në vijim të hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të caktojë një proces të përhershëm:

a) për të siguruar që të gjitha ndryshimet e miratuara në kuadrin e Konventës së Çikagos me rëndësi për fushëveprimin e kësaj rregulloreje janë monitoruar dhe analizuar; dhe

b) kur është e nevojshme, të zhvillojë propozime për ndryshime në shtojcën e kësaj rregulloreje.

2. Dispozitat e nenit 5 të kësaj rregulloreje në lidhje me tërheqjen dhe njoftimin e ndryshimeve dhe publikimin në Publikimin e Informacionit Aeronautik, si dhe të nenit 7 që ka të bëjë me amendimet e shtojcës së kësaj rregulloreje do të zbatohen sipas rastit.

Neni 7

Ndryshimet e shtojcës

1. Shtojca do të ndryshohet në përputhje me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin, nr. 5 datë 3.6.2010 “Kudri Rregullativ në QVE”.

2. Ndryshimet e referuara në paragrafin 1 mund të përfshijnë, por nuk do të kufizohen vetëm në, ndryshimet e kërkuara për të siguruar qëndrueshmërinë e dispozitave ligjore gjatë zgjerimit të ardhshëm të kësaj rregulloreje, për të përfshirë dispozitat me rëndësi jo vetëm të shtojcës 2, por edhe të shtojcave dhe dokumenteve të tjera të ICAO-s, ose azhurnimet e shtojcave dhe dokumenteve të ICAO, ose ndryshimet me rëndësi të rregullores të Bashkimit Evropian të adoptuara në legjislacionin shqiptar.

Neni 8

Masat tranzitore dhe shtesë

1. Autoriteti i Aviacionit Civil nëse ka miratuar para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dispozita të tjera që plotësojnë një standard të ICAO-s duhet të sigurojë që ato janë në përputhje me këtë rregullore.

2. Për qëllim të këtij neni, dispozita të tilla shtesë, që plotësojnë një standard ICAO nuk duhet të përbëjnë një ndryshim në kuadrin e Konventës së Çikagos. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të



publikojë këto dispozita shtesë, si dhe çdo çështje tjetër për të cilën merr vendim sipas kësaj rregulloreje, përmes publikimeve të tyre të informacionit aeronautik. Ata duhet gjithashtu të informojnë Komisionin dhe EASA-n jo më vonë se dy muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, ose kur dispozitat shtesë janë miratuar.

Neni 9

Kërkesat e sigurisë

Në vijim të hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe pa rënë ndesh me nenin 7, Autoriteti i Aviacionit Civil, duhet, në mënyrë që t'i ruajnë nivelet ekzistuese të sigurisë ose t'i përmirësojnë ato, të sigurojnë që, brenda kontekstit të një procesi të menaxhimit të sigurisë që adreson të gjitha aspektet e zbatimit të kësaj rregulloreje, të kryejnë një vlerësim të sigurisë për planin e zbatimit, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e riskut dhe masat për zbutjen e tij, duke iu paraprirë ndryshimeve të procedurave të aplikuara më parë. Masa të tilla mund të përfshijnë zbatimin e nenit 3.

Neni 11

Hyrja në fuqi

1. Kjo rregullore do të hyjë në fuqi menjëherë pas publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ajo do të zbatohet 1 vit mbas publikimit në Fletoren Zyrtare.

2. Duke anashkaluar nën paragrafin e dytë të paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të zbatojë dispozitat e kësaj rregulloreje dhe brenda afatit 1 vjeçar pas publikimit në Fletoren Zyrtare.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil e përdor këtë mundësi, ai duhet të njoftojë Komisionin Evropian dhe EASA-s në përputhje me nenin 9 (1) të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin, nr. 5 datë 3.6.2010 “Kudri Rregullativ në QVE”, arsyet për këtë përjashtim, kohëzgjatjen, si dhe kohën e parashikuar për fillimin e zbatimit të kësaj rregulloreje.

Kjo rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në Republikën e Shqipërisë.

SHTOJCË RREGULLAT E AJRIT

SEKSIONI 1 Fluturimi mbi det të hapur

SERA.1001 Të përgjithshme

a) Për fluturim mbi det të hapur, rregullat e specifikuar në aneksin 2 të ICAO-s duhet të zbatohen pa përjashtim. Për qëllimet e vazhdimësisë dhe operimit të pa ndërprerë të shërbimeve të trafikut ajror, në veçanti brenda Blloqeve Funksionale të Hapësirës Ajrore, dispozitat e aneksit 11 të ICAO-s mund të zbatohen në hapësirën ajrore mbi det të hapur në një mënyrë që është në përputhje me mënyrën se si këto dispozita zbatohen mbi territorin e Republikës Shqipërisë. Kjo dispozitë vlen pa cenuar operimet e avionëve shtetërore sipas nenit 3 të Konventës së Çikagos. Kjo dispozitë vlen pa përjashtuar përgjegjësitë e shtetit shqiptar për të siguruar që operimet e mjeteve fluturues brenda Rajoneve të Informacionit të Fluturimit brenda të cilave ata janë përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në përputhje me marrëveshjet rajonale të ICAO-s për navigimin ajror janë kryer në një mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe efikase.

b) Për ato pjesë në det të hapur ku shteti shqiptar ka pranuar, në bazë të një marrëveshjeje rajonale të ICAO-s për navigimin ajror, përgjegjësinë për të ofruar shërbime të trafikut ajror, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të caktojë ofruesin e SHTA-së për ofrimin e këtyre shërbimeve.

SEKSIONI 2 Zbatueshmëria dhe pajtueshmëria

SERA.2001 Zbatueshmëria

Pa cenuar, SERA 1001 më sipër, kjo shtojcë adreson në përputhje me nenin 1, në veçanti përdoruesit e hapësirës ajrore dhe avionët;

a) që fluturojnë nga, brenda apo për në territorin e RSH-së;

b) që kanë kombësi dhe shenjat e regjistrimit të Republikës së Shqipërisë, që vepron në çdo hapësirë ajrore për aq sa ato nuk bien në kundërshtim me rregullat e publikuara nga shteti që ka juridiksionin mbi territorin që po fluturohet.



Kjo shtojcë do të zbatohet gjithashtu nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Shqipërisë, Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror, operatorët e aerodromeve dhe personelin përkatës të shërbimeve në tokë të angazhuar me operimet e avionëve.

SERA.2005 Pajtueshmëria me rregullat e ajrit

Operimi i një avioni në fluturim, në zonën e lëvizjes së një aerodromi ose në një vend operimi duhet të jetë në përputhje me rregullat e përgjithshme, dispozitat e aplikueshme lokale dhe, përveç kësaj, kur avioni është në fluturim ose me:

- a) rregullat vizuale të fluturimit; ose
- b) rregullat e fluturimit me instrument.

SERA.2010 Përgjegjësitë

- a) Përgjegjësia e pilotit në komandë

Piloti në komandë i një avioni si në rastin kur e manovron vetë avionin, por edhe kur e manovron piloti i dytë, është përgjegjës për operimin e avionit, në përputhje me këtë rregullore, megjithatë, piloti në komandë mund t'i shmanget këtyre rregullave në rrethana që e bëjnë shmangien absolutisht të domosdoshme në interes të sigurisë.

- b) Veprimet para-fluturimit

Përpara fillimit të një fluturimi piloti në komandë i avionit duhet të familjarizohet me të gjithë informacionin e vlefshëm në dispozicion për fluturimin e parashikuar. Veprimi para-fluturimit për fluturimet larg nga afërsia e një aerodromi dhe për të gjitha fluturimet IFR, duhet të përfshijë një studim të kujdesshëm të parashikimeve dhe raporteve të fundit të motit; të marrë në konsideratë kërkesat për karburant dhe një kurs alternativ të veprimit nëse fluturimi nuk mund të kompletohet siç është planifikuar.

SERA.2015 Autoriteti i pilotit në komandë të një avioni

Piloti në komandë i një avioni është autoriteti më i lartë për mbarrëvajtjen dhe drejtimin e avionit gjatë kohës që është në komandë.

SERA.2020 Përdorimi problematik i substancave psikoaktive

Asnjë person funksioni i të cilit është i rëndësishëm për sigurinë në aviacion (personeli i rëndësishëm për sigurinë) nuk duhet të ndërmarrë funksione, ndërkohe që është nën ndikimin e ndonjë substance psikoaktive, për shkak të së cilës cenohet performanca njerëzore. Asnjë person i tillë

nuk duhet të përdorë ose keqpërdorë këto lloj substancash.

SEKSIONI 3

Rregullat e përgjithshme dhe shmangia e përplasjes

KAPITULLI 1

Mbrojtja e personave dhe pronës

SERA.3101 Neglizhenca ose papërgjegjëshmëria në operimin e avionit

Një avion nuk duhet të operohet në mënyrë neglizhente ose të papërgjegjshme që të rrezikojë jetën ose pronën e të tjerëve.

SERA.3105 Lartësitë minimale

Përveçse kur është e nevojshme për t'u ngritur ose ulur, ose përveçse kur është dhënë leje nga Autoriteti i Aviacionit Civil, avioni nuk duhet të fluturojë mbi zonat e populluara të qyteteve, qytezave apo vendbanimeve ose mbi grumbullime njerëzish në ambient të hapur, përveçse nëse një lartësi të tillë që do ta lejojë, në rast të shfaqjes së një emergjence, të kryejë një ulje pa rrezikuar në një shkallë të lartë personat apo pronën në sipërfaqe. Lartësitë minimale për fluturimet VFR janë ato të specifikuar në SERA.5005 (f) dhe nivelet minimale për fluturimet IFR janë ato të specifikuar në SERA.5015 (b).

SERA.3110 Nivelet e lundrimit (*Cruising*)

Nivelet e lundrimit në të cilat një fluturim ose një pjesë e një fluturimi duhet të kryhet duhet të jenë sipas:

a) niveleve të fluturimit, për fluturimet në ose mbi nivelin më të ulët të përdorshëm të fluturimit ose, kur është e zbatueshme, mbi lartësinë tranzitore;

b) lartësive barometrike, për fluturimet nën nivelin më të ulët të përdorshëm të fluturimit ose, kur është e zbatueshme, në ose nën lartësinë tranzitore.

SERA.3115 Hedhja e objekteve ose spërkatja

Hedhja e objekteve ose spërkatja nga një avion në fluturim, duhet të zhvillohet vetëm në përputhje me:

a) legjislacionin kombëtar në fuqi të Republikës së Shqipërisë për operimet e avionëve të rregulluara nga shteti shqiptar; dhe



b) siç përcaktohet nga çdo informacion përkatës, këshillim dhe/se leje të dhënë nga njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3120 Rimorkimi

Një avion apo një objekt tjetër do të tërhiqet nga një avion vetëm në përputhje me:

a) legjislacionin kombëtar në fuqi të Republikës së Shqipërisë për operimet e avionëve të rregulluara nga shteti shqiptar; dhe

b) siç përcaktohet nga çdo informacion përkatës, këshillim dhe/ose leje të dhënë nga njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3125 Zbritja me parashutë

Zbritja me parashutë, përveç zbritjeve të emergjencës, do të bëhet vetëm në përputhje me:

a) legjislacionin kombëtar në fuqi të Republikës së Shqipërisë për operimet e avionëve të rregulluara nga shteti shqiptar; dhe

b) siç përcaktohet nga çdo informacion përkatës, këshillim dhe/ose leje të dhënë nga njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3130 Fluturimi akrobatik

Fluturimet akrobatike do të kryhen vetëm në përputhje me:

a) legjislacionin kombëtar në fuqi të Republikës së Shqipërisë për operimet e avionëve të rregulluara nga shteti shqiptar; dhe

b) siç përcaktohet nga çdo informacion përkatës, këshillim dhe ose leje të dhënë nga njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3135 Fluturimet në formacion

Avionët nuk duhet të fluturojnë në formacion përveçse kur është rënë dakord më përpara midis pilotëve në komandë të avionëve që marrin pjesë në fluturim dhe, për fluturimin në formacion në hapësirën ajrore të kontrolluar, në përputhje me kushtet e përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Këto kushte përfshijnë:

a) një nga pilotet në komandë duhet të jetë lideri i fluturimit;

b) formacioni vepron si një avion i vetëm në lidhje me lundrimin dhe raportimin e pozicionit;

c) ndarja midis avionëve në fluturim do të jetë përgjegjësi e liderit të fluturimit dhe pilotëve në komandë të avionëve të tjerë në fluturim dhe do të përfshijë periudhat e tranzicionit, kur avionët janë duke manovruar për të arritur ndarjen e tyre brenda formacionit dhe gjatë bashkimit dhe ndarjes; dhe

d) për avionët shtetëror duhet të ketë një distancë maksimale anësore, gjatësore dhe vertikale

midis çdo avioni dhe liderit të fluturimit në përputhje me Konventën e Çikagos. Për avionët e tjerë, jo shtetërorë, duhet të mbahet një distancë jo më tepër se 1 km (0,5 nm) anësore dhe gjatësore, dhe 30 m (100 ft) vertikalisht nga udhëheqësi i fluturimit nga secili avion.

SERA.3140 Balona pa pilot

Një balonë pa pilot e lirë duhet të operohet në mënyrë të tillë që të minimizojë rrezikun ndaj personave, pronës apo mjeteve të tjerë fluturues dhe në përputhje me kushtet e përcaktuara në shtojcën 2.

SERA.3145 Zonat e ndaluara dhe zona të kufizuara

Avionët nuk duhet të fluturojnë në një zonë të ndaluar, ose në një zonë të kufizuar, të dhënat e të cilave janë publikuar në mënyrë të rregullt, përveçse në përputhje me kushtet e kufizimeve ose me lejen e Autoritetit të Aviacionit Civil mbi territorin e të cilit janë përcaktuar këto zona.

KAPITULLI 2

Shmangia e përplasjeve

SERA.3201 Të përgjithshme

Asgjë në këtë rregullore nuk e shfajëson pilotin në komandën e një avioni nga përgjegjësia për të vepruar, duke përfshirë manovrat për shmangien e përplasjes bazuar në zgjidhjet e sugjeruara nga pajisjet ACAS, për shmangien e përplasjeve.

SERA.3205 Afërsia

Një avion nuk duhet të operojë në një afërsi të tillë sa të shkaktojë një rrezik përplasje me avionët e tjerë.

SERA.3210 Përparësi

a) Avioni që ka përparësi duhet të ruajë drejtimin e tij dhe shpejtësinë.

b) Një avion që është në dijeni se aftësia për të manovruar e një tjetër avioni është e cenuar, duhet të hapë rrugën për këtë të fundit.

c) Një avion që është i detyruar të mos ndërhyjë në rrugën e një avioni tjetër sipas rregullave të mëposhtme duhet të shmangë të fluturuarit sipër, nën ose përballë avionit tjetër, përveç rasteve nëse arrin të kalojë duke ruajtur distancën e sigurisë dhe merr parasysh efektin e turbulencave të avionit.

1. Afrimi ballë për ballë. Kur dy avionë janë duke u afruar me njëri tjetrin ballë për ballë ose në një mënyrë të përafërt dhe ekziston rreziku i



përplasjes, secili duhet të ndryshojë drejtimin e tij në të djathtë.

2. Konvergimi. Kur dy avionë po fluturojnë drejt të njëjtës pikë në hapësirë afërsisht në të njëjtin nivel fluturimi, avioni që e ka tjetrin në të djathtën e tij do t'i hapë rrugën këtij të fundit, përveç rasteve më poshtë:

i. avionët me motor më të rëndë se ajri do t'i japin prioritet airships, planerat (sailplanes) dhe balonave;

ii. airships duhet t'i japin prioritet planerat (sailplanes) dhe balonave;

iii. planerat (sailplanes) duhet t'i japin prioritet balonave;

iv. avionët me motor duhet t'i japin prioritet avionëve që shihen duke tërhequr avionë apo objekte të tjera.

3. Parakalimi. Një avion parakalues është një avion që i afrohet një tjetri nga pas në një vijë që formon një kënd prej më pak se 70 gradë me planin e simetrisë së këtij të fundit, d.m.th. është në një pozitë të tillë në lidhje me avionin tjetër, që natën nuk është në gjendje të dallojë dritat e lundrimit të avionit në të majtë (port) ose në të djathtë (*starboard*). Një avion që është duke u parakaluar ka përparësi dhe avioni parakalues edhe nëse ngjitet, zbret ose është në fluturim horizontal, duhet të mbajë distancën e nevojshme nga rruga e avionit tjetër duke ndryshuar drejtimin e tij në të djathtë, dhe pavarësisht ndryshimeve në vijim të pozicioneve relative të dy avionëve avioni parakalues nuk do të përjashtohet nga ky detyrim deri sa të ketë kaluar avionin tjetër dhe të jetë në një distancë të largët nga ky i fundit.

i. Parakalimi i planerave (*sailplanes*). Një planer që parakalon një tjetër planer mund të ndryshojë kursin e tij në të djathtë ose në të majtë.

4. Ulja. Një avion në fluturim, ose që operon në tokë ose ujë, duhet t'i hapë rrugën avionit që është duke u ulur ose që është në fazën finale të afrimit me qëllim uljen.

i. Kur dy ose më shumë mjete fluturues më të rëndë se ajri po i afrohen një aerodromi ose një vend operimi me qëllim uljen, mjeti fluturues në nivelin më të lartë duhet t'i japë përparësi mjetit fluturues në nivel më të ulët, por ky i fundit nuk do të përfitojë nga ky rregull për t'i prerë rrugën një mjeti fluturues tjetër që është në fazat e fundit të afrimit për ulje, ose që ta parakalojë atë avion.

Megjithatë, mjetet fluturues me motor më të rëndë se ajri duhet t'i japin përparësi planerave.

ii. Ulje urgjence. Një mjet fluturues që është në dijeni se një avion tjetër po bën ulje të detyruar, duhet t'i hapë rrugën këtij të fundit.

5. Ngritja. Një avion që po bën rulum në zonën e manovrimit të një aerodromi duhet t'i japë përparësi një avionit që po ngrihet apo po përgatitet të ngrihet.

d) Lëvizja në sipërfaqe e avionëve, personave dhe automjeteve.

1. Në rast të rrezikut të përplasjes mes dy avionëve që po bëjnë rulum në zonën e lëvizjes së një aerodromi ose pjesëve ekuivalente të një zone operimi, kushtet e më poshtme duhet të zbatohen:

i. kur dy avionë po afrohen ballë për ballë me njëri tjetrin, ose përafërsisht kështu, secili duhet të ndalojë ose kur është e mundur të ndryshojë kursin e tij djathtas në mënyrë që të ruajnë distancë e sigurisë nga njëri tjetri.

ii. kur dy avionë po drejtohen drejt të njëjtës pikë, ai që ka tjetrin në të djathtën e tij do të japë përparësi;

iii. një avion i cili është duke u parakaluar nga një avion tjetër, do të ketë përparësi dhe avioni parakalues duhet të mbajë distancë e sigurisë nga avioni tjetër.

2. Në një aerodrom të kontrolluar një avion që bën rulum në zonën e manovrimit duhet të ndalojë dhe të qëndrojë në të gjitha pozicionet e pritjes në pistë përveç nëse i është dhënë një leje e qartë për të hyrë apo kaluar pistën nga kulla e kontrollit të aerodromit.

3. Një avion që bën rulum në zonën e manovrimit duhet të ndalojë dhe të qëndrojë te të gjitha dritat sinjalizuese të ndalimit dhe mund të vazhdojë më tej në përputhje me pikën (2) kur dritat të jenë të fikur.

4. Lëvizja e personave dhe automjeteve në aerodrome:

i. lëvizja e personave ose automjeteve, përfshirë avionët e rimorkiuar, në zonën e manovrimit të një aerodromi duhet të kontrollohet nga kulla e kontrollit të aerodromit sipas nevojës për të shmangur rrezikun për ta ose për avionët që janë duke u ulur; duke bërë rulum apo duke u nisur.

ii. Në kushtet ku procedurat e shikueshmërisë së ulët janë në veprim:

A. personat dhe mjetet që operojnë në zonën e manovrimit të një aerodromi duhet të kufizohen në



minimumin e nevojshëm, dhe vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet mbrojtjes së zonave të ndjeshme ILS / MLS (s) gjatë operimeve instrumentale me precizion të kategorisë II dhe III;

B. në përputhje me dispozitat në (iii) ndarja minimale ndërmjet automjeteve dhe avionëve që bëjnë taxing është ajo e specifikuar nga Ofruesi i Shërbimeve të Navigimit Ajror (OSHNA) dhe e miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke marrë parasysh pajisjet ndihmëse në dispozicion;

C. kur operimet e instrumenteve me precizion ILS dhe MLS të kategorisë II dhe III po zhvillohen bashkërisht në të njëjtën pistë në mënyrë të vazhdueshme, duhet të mbrohen zonat kritike apo sensitive të ILS ose MLS që janë me shtrënguese.

iii. mjeteve të emergjencës që shkojnë t'i japin asistencë një avioni në rrezik, do t'i jepet përparësi ndaj çdo lëvizjeje tjetër të trafikut në sipërfaqe.

iv) Në varësi të dispozitave në (iii), automjeteve në zonën e manovrimit do t'u kërkohej të jenë në përputhje me rregullat e mëposhtme:

A. automjetet dhe automjetet që tërheqin avionët duhet t'u japin përparësi avionëve që janë duke u ulur, duke u ngritur, duke bërë rulim apo duke u rimorkuar;

B. automjetet duhet t'i japin përparësi automjeteve të tjera që po rimorkiojnë një avion;

C. automjetet duhet t'i japin përparësi automjeteve të tjera në përputhje me udhëzimet e njësisë së shërbimeve të trafikut ajror;

D. pavarësisht dispozitave të (A), (B) dhe (C), automjetet dhe automjetet që tërheqin avionët duhet të veprojnë në përputhje me udhëzimet e dhëna nga kulla e kontrollit të aerodromit.

SERA.3215 Dritat që duhet të shfaqen nga avioni

(a) Përveç rasteve të parashikuara në pikën (e), natën të gjithë mjetet në fluturim duhet të shfaqin:

1. Dritat kundër-përplasjes të cilat kanë si funksion që ta bëjnë avionin e dukshëm për të tjerët; dhe

2. përveç balonave, dritat e navigimit të cilat kanë si funksion që t'i tregojnë rrugën relative të mjetit fluturues një vëzhguesi. Dritat e tjera nuk do të ndizen në qoftë se ekziston mundësia që të ngatërrohen me dritat e navigimit;

b) Përveç rasteve të parashikuara në pikën (e), gjatë natës:

1. të gjithë avionët që lëvizin në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat e navigimit

të cilat kanë për funksion të tregojnë rrugën relative të avionit për një vëzhgues dhe dritat e tjera nuk do të ndizen në qoftë se ekziston mundësia që të ngatërrohen me dritat e navigimit;

2. përveçse kur janë të palëvizshëm dhe të ndriçuar në mënyrë të përshtatshme, të gjithë avionët në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat të cilat kanë për funksion të tregojnë, aq sa është e mundur, skaje të strukturës së tyre;

3. të gjithë avionët në zonën e lëvizjes së një aerodromi, motorët e të cilëve janë ndezur, duhet të shfaqin dritat të cilat e tregojnë këtë fakt.

c) Përveç rasteve të parashikuara në pikën (e), të gjithë avionët në fluturim dhe të pajisur me drita anti-përplasje, për të përmbushur kërkesën e (a)(1) duhet t'i shfaqin këto drita edhe gjatë ditës.

d) Përveç rasteve të parashikuara në pikën (e), të gjithë avionët:

1. që po bëjnë taxing ose po rimorkiohen në zonën e lëvizjes së një aerodromi dhe janë të pajisur me drita antipërplasje, në përputhje me kërkesat e (b)(3); ose

2. në zonën e lëvizjes së një aerodromi dhe të pajisur me drita në përputhje me kërkesat e (b)(4); duhet t'i shfaqin këto drita edhe gjatë ditës.

e) Një pilot do të lejohet të fikë ose të zvogëlojë intensitetin e dritave që ndizen dhe fiken të vendosura për të përmbushur kërkesat e pikave (a), (b), (c) dhe (d) nëse:

1) ndikojnë negativisht në kryerjen e suksesshme të detyrave; ose

2) mund t'i shkaktojnë një vëzhguesi të jashtëm verbëri.

SERA.3220 fluturimet instrumentale të simuluara

Një mjet fluturues nuk duhet të fluturojë në kushtet të simuluar instrumentale përveç rasteve kur:

a) në avion janë instaluar komanda të dyfishta tërësisht funksionale; dhe

b) një pilot shtesë i kualifikuar (në këtë rast i quajtur një pilot sigurie) zë vend në një sedilje kontrolli për të vepruar si pilot sigurie për personin i cili është duke fluturuar në kushte të simuluar instrumentale. Piloti i sigurisë duhet të ketë shikueshmëri të mjaftueshme përpara dhe në secilin krah të avionit, ose një vëzhgues kompetent në komunikim me pilotin të sigurisë, duhet të zërë një pozicion në avion prej të cilit fusha e



shikueshmërisë së vëzhguesit të plotësorë në mënyrë të mjaftueshme atë të pilotit të sigurisë.

SERA.3225 Operacioni në dhe në afërsi të aerodromit

Një mjet fluturues që operon në ose në afërsi të aerodromit, duhet të:

a) vëzhgojë trafikun tjetër të aerodromit me qëllim shmangien e përplasjes;

b) përshatatet me ose të shmange modelin e formuar të trafikut nga avionët e tjerë në operim;

c) me përjashtim të balonave, të bëjë të gjithë kthesat në të majtë, kur afrohet për ulje dhe pasi është ngritur, përveçse nëse është vendosur ndryshe apo udhëzohet nga Kontrolli i Trafikut Ajror;

d) me përjashtim të balonave, ulet dhe ngrihet me erën kundra përveçse në qoftë se siguria, konfigurimi i pistës, apo elementë të trafikut ajror përcaktojnë se një drejtim tjetër është i preferuar.

SERA.3230 Operimet mbi ujë

a) Kur dy avionë ose një avion dhe një mjet detar po i afrohen njëritjetrit dhe ekziston rreziku i përplasjes, avioni duhet të vazhdojë duke treguar kujdes ndaj rrethanave dhe kushteve ekzistuese, duke përfshirë kufizimet e mjetit përkatës.

1. Konvergimi. Një avion i cili ka një tjetër mjet ajror apo një mjet detar në të djathtën e tij do të japë përparësi në mënyrë që të ruajë distancën e duhur.

2. Afrimi ballë për ballë. Një avion i cili afrohet ballë për ballë, ose përafërsisht kështu, me një tjetër avion tjetër ose një mjet detar, duhet të ndryshojë drejtimin e tij në të djathtë që të ruajë distancën e sigurisë.

3. Parakalimi. Avioni ose mjeti detar e cili është duke u parakaluar ka përparësi, dhe ai që po parakalon duhet të ndryshojë drejtimin e tij që të ruajë distancën e duhur.

4. Ulja dhe ngritja. Një avion në ulje ose në nisje nga uji duhet, aq sa e ka të mundur, të ruajë distancën e sigurisë nga të gjitha mjetet detare dhe të shmange pengimin e lundrimit të tyre.

Dritat që do të shfaqen nga avioni mbi ujë. Gjatë natës apo gjatë çdo periudhe tjetër të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, të gjithë avionët mbi ujë, duhet të shfaqin dritat siç kërkohet nga Konventa mbi Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, përveçse nëse kjo nuk është e mundur për ta. Në rastin e fundit ata duhet t'i shfaqin dritat në mënyrën më të

përafërt të mundshme në karakteristika dhe pozicionin me atë të kërkuar nga rregulloret ndërkombëtare.

KAPITULLI 3

SINJALET

SERA.3301 Të përgjithshme

a) Sapo të ketë vëzhguar ose marrë ndonjë nga sinjalet në shtojcën 1, avioni duhet të ndërmarrë veprime të tilla siç mund të kërkohet nga interpretimi i sinjalit të dhënë në atë shtojcë

b) Sinjalet e shtojcës 1, kur përdoren, do të kenë kuptimin e përcaktuar në të. Ato duhet të përdoren vetëm për qëllimin e përcaktuar dhe nuk duhen përdorur sinjale të tjera të ngjashme me to për të mos u ngatërruar.

c) Një sinjalizues/marshalli i tokës është përgjegjës për ofrimin e sinjaleve standarde në mënyrë të qartë dhe të saktë duke përdorur sinjalet e treguar në shtojcën 1.

d) Vetëm personat e trajnuar, kualifikuar dhe të miratuar në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm të Bashkimit Evropian apo kombëtar duhet të kryejnë funksionet e një sinjalizuesi / drejtues parkimi.

e) Sinjalizuesi / marshalli i tokës duhet të veshin një jelek të veçantë identifikimi fluoreshent për të lejuar ekuipazhin e fluturimit që të identifikojë personin përgjegjës për operimet në vend parkim.

f) Shkopinjtë fluoreshentë të ditës, pallaskat apo dorezat fluoreshente, do të përdoren për të gjithë sinjalizimet nga i gjithë stafi që vepron në tokë gjatë orëve të ditës. Shkopinjtë ndriçues duhet të përdoren gjatë natës ose kur është shikueshmëri e ulët.

KAPITULLI 4

KOHA

SERA.3401 Të përgjithshme

a) Koha e Koordinuar Universale (UTC) do të përdoret dhe do të shprehet në orë dhe minuta dhe, kur kërkohet, në sekonda të ditës 24-orëshe duke filluar në mesnatë.

b) Një verifikim i kohës duhet të kryhet përpara operimit të një fluturimi të kontrolluar dhe në momente të tjera gjatë fluturimit, sipas nevojës.



c) Kudo që koha përdoret në aplikimin e komunikimeve me transmetim të dhënash, ajo duhet të jetë e saktë brenda 1 sekondi të UTC.

d) Koha në shërbimet e trafikut ajror

1. Kulla e kontrollit të Aerodromit duhet, përpara se një avion të bëjë rulim për t'u ngritur, t'i sigurojë pilotit kohën e saktë, vetëm nëse është rënë dakord që piloti ta marrë kohën nga burime të tjera. Gjithashtu, njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të informojë mjetet fluturues me kohën e saktë sipas kërkesës nga piloti. Kontrolli i kohës do t'i jepet të paktën sipas minutit më të afërt.

SEKSIONI 4 Planet e fluturimit

SERA.4001 Dorëzimi i një plani të fluturimit

a) Informacioni në lidhje me një fluturim të planifikuar ose pjesë të fluturimit, që do t'i jepet njësitë të shërbimeve të trafikut ajror, do të jetë në formën e një plani fluturimi. Termi 'Plani i fluturimit' është përdorur për të nënkuptuar, sipas rastit, informacione të plota për të gjithë elementët e përfshirë në përshkrimin e planit të fluturimit, duke mbuluar të gjithë rrugën e fluturimit, apo informacionin e kufizuar të kërkuar, ndër të tjera, kur qëllimi është të merret leje për një pjesë të vogël të një fluturimi, siç mund të jetë kalimi i një rruge ajrore, për t'u ngritur nga, ose për t'u ulur në një aerodrom të kontrolluar.

b) Një plan fluturimi do të dorëzohet përpara operimit të:

1. çdo fluturimi ose pjesë të tij që do t'i ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror;

2. çdo fluturimi IFR brenda hapësirës ajrore këshilluese;

3. çdo fluturimi brenda ose në zona, apo përgjatë rrugëve të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për të lehtësuar dhënien e informacionit të fluturimit, shërbimin e gatishmërisë dhe kërkim shpëtim;

4. çdo fluturimi brenda ose në zona, apo përgjatë rrugëve të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për të lehtësuar koordinimin me njësitë përkatëse ushtarake apo me njësitë e shërbimeve të trafikut ajror në shtetet kufitare në mënyrë që të shmanget nevoja e interceptimit të avionit me qëllim identifikimin e tij;

5. çdo fluturimi që kalon përtej kufijve ndërkombëtarë, përveçse kur është vendosur ndryshe nga shtetet e interesuara;

6. çdo fluturimi i planifikuar për të operuar gjatë natës, nëse largohet nga afërsia e një aerodromi.

c) Një plan fluturimi duhet t'i dorëzohet, përpara nisjes, zyrës së raportimit të shërbimeve të trafikut ajror ose, gjatë fluturimit, t'i transmetohet njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror ose stacionit tokë-ajër të kontrollit të radios, përveçse kur është rënë dakord për dorëzimin e planeve të përsëritura të fluturimit.

d) Përveçse kur një kohë më e shkurtër është përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për fluturimet e brendshëm VFR, një plan fluturimi për çdo fluturim të planifikuar për të operuar përtej kufijve ndërkombëtarë, ose që do t'i ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror ose shërbimi këshillues i trafikut ajror duhet të paraqitet të paktën gjashtëdhjetë minuta përpara nisjes, ose, nëse paraqitet gjatë fluturimit, në një kohë që do të bëjë të mundur marrjen e tij nga njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror të paktën dhjetë minuta përpara se avioni parashikohet të arrijë:

1. pikën e synuar të hyrjes në një zonë kontrolli ose zonë këshilluese; ose

2. pikën e kalimit të një rruge ajrore ose rruge të këshilluar.

SERA.4005 Përmbajtja e planit të fluturimit

a) Një plan fluturimi duhet të përfshijë informacionin në lidhje me pikat e mëposhtme që konsiderohen si të rëndësishme nga Autoriteti i Aviacionit Civil:

1. Identifikimi i avionit

2. Rregullat e fluturimit dhe lloji i fluturimit

3. Numri dhe tipi/et e avionëve dhe kategoria e turbulencës

4. Pajisjet

5. Aerodromi i nisjes apo vendi i operimit

6. Kohë e parashikuar e fillimit të lëvizjes

7. Shpejtësia e lundrimit (*cruising speed(s)*)

8. Niveli i lundrimit (*cruising level(s)*)

9. Rruga që do të ndiqet

10. Aerodromi destinacionit apo vendi i operimit dhe koha e parashikuar e fluturimit nga aerodromi i ngritjes deri në aerodromin e mbërritjes

11. Aerodromi ose vendi i operimit rezervë

12. Sasia e karburantit

13. Numri total i personave në bord



14. Pajisjet e urgjencës dhe mbijetesës

15. Informacione të tjera.

b) Për planet e fluturimit të paraqitura gjatë fluturimit, aerodromi apo vendi i operimit i ngritjes, i paraqitur, do të jetë vendi nga i cili do të kërkohej informacion shtesë rreth fluturimit, nëse kërkohej. Përveç kësaj, informacioni duhet të sigurohet në vend të kohës së vlerësuar të lëvizjes, duhet të jetë koha mbi pikën e parë të rrugës për të cilën lidhet plani i fluturimit.

SERA.4010 Përmbushja e një plani fluturimi

a) Një plan fluturimi do të përmbajë informacion, sipas rastit, për elementët me rëndësi, deri në dhe duke përfshirë, aerodromin/et apo vendin/et e operimit rezervë në lidhje me të gjithë itinerarin ose pjesën për të cilën është dorëzuar plani i fluturimit.

b) Gjithashtu, do të përmbajnë informacion, sipas rastit, për të gjithë elementët e tjerë kur është kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose kur konsiderohet e nevojshme nga personi që dorëzon planin e fluturimit.

SERA.4015 Ndryshimi i planit të fluturimit

a) Sipas dispozitave të SERA.8020 (b) të gjitha ndryshimet e paraqitura të planit të fluturimit për një fluturim IFR, ose një fluturim VFR të operuar si fluturim i kontrolluar, duhet t'i raportohen sa më shpejt të jetë e mundur njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror. Për fluturimet e tjera VFR, ndryshimet domethënëse të një plan fluturimi duhet t'i raportohen sa më shpejt të jetë e mundur njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Informacioni i dorëzuar përpara nisjes në lidhje me kohëzgjatjen e karburantit apo numrin total të personave në bord, nëse nuk është korrekt në kohën e nisjes, përbën një ndryshim domethënës të planit të fluturimit dhe si i tillë duhet të raportohet.

SERA.4020 Mbyllja e një plani fluturimi

a) Një raport mbërritje duhet t'i bëhet personalisht, nëpërmjet radiotelefonisë, data-link ose me mënyra të tjera të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në momentin më të parë të mundshëm pas uljes, njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror në aerodromin e mbërritjes për çdo fluturim për të cilin është

dorëzuar një plan fluturimi që mbulon të gjithë fluturimin ose pjesën e mbetur të një fluturimi deri në aerodromin e destinacionit.

1. Paraqitja e një raporti të mbërritjes nuk është e nevojshme pas uljes në një aerodrom ku ofrohen shërbimet e trafikut ajror në qoftë se komunikimi në radio apo sinjalet vizuale tregojnë që ulja është vëzhguar.

b) Kur një plan fluturimi është paraqitur vetëm për një pjesë të një fluturimi, që nuk përfshin pjesën e mbetur të fluturimit drejt destinacionit, ai duhet të mbyllet, kur kërkohej, nëpërmjet një raporti të caktuar dërguar njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

c) Kur në aeroportin ose vendin e operimit të mbërritjes nuk ka njësi të shërbimeve të trafikut ajror, kur kërkohej, raporti i mbërritjes duhet t'i bëhet sa më shpejt të jetë e mundur pas uljes dhe me një nga mjetet më të shpejtë në dispozicion njësisë më të afërt të shërbimeve të trafikut ajror.

d) Kur pajisjet e komunikimit në aerodromin e mbërritjes apo vendin e operimit konsiderohen si të papërshtatshme dhe nuk ka zgjidhje rezervë për trajtimin e raporteve të mbërritjes në terren, do të ndërmerren veprimet e mëposhtme. Menjëherë para uljes avioni duhet, në qoftë se është e mundur, t'i transmetojë njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror, një mesazh të ngjashëm me një raport mbërritje, në qoftë se kërkohej një raport i tillë. Normalisht, ky transmetim duhet t'i bëhet stacionit aeronautik në shërbim të njësisë të shërbimeve të trafikut ajror që mbulon rajonin e informacionit të fluturimit në të cilën po operon mjeti fluturues.

e) Raportet e mbërritjes të bëra nga avioni duhet të përmbajnë elementet e mëposhtme të informacionit:

1) identifikimin e avionit;

2) aerodromi i nisjes apo vendi i operimit i nisjes;

3) aerodromi i destinacionit apo vendi i operimit i destinacionit (vetëm në rastin e një ulje të ndryshuar);

4) aerodromi i mbërritjes apo vendi i operimit i mbërritjes;

5) koha e mbërritjes.



SEKSIONI 5

Kushtet vizuale meteorogjike, rregullat e fluturimeve vizuale, rregullat speciale VFR dhe ato të fluturimeve instrumentale

SERA.5001 Shikueshmëria VMC dhe distanca minimale nga retë

Shikueshmëria VMC dhe distanca minimale nga retë janë të paraqitura në Tabelën S5-1.

Tabela S-5(1)(*)

Fasha e lartësisë	Klasifikimi i Hapësirës	Shikueshmëria nga ajri	Distanca nga retë
Në dhe mbi 3050m (10000ft)AMSL	A(**)B CDE F G	8km	1500m horizontalisht 300m(1000ft)vertikalisht
Nën 3050m (10000ft) AMSLdhe mbi 900 m (3000 ft) AMSL, ose mbi 300 m (1000 ft) mbi toke, cilido që është më lart	A(**)B CDE F G	5km	1500m horizontalisht 300m(1000ft)vertikalisht
Në dhe nën 900 m (3000 ft)AMSL, ose 300m (1000ft) mbi tokë, cilido që është me lart	A(**)B CDE	5km	1500m horizontalisht 300m(1000ft)vertikalisht
	F G	5km(***)	Pa re dhe me terrenin në shikim

(*) Kur lartësia gjeometrike e lartësisë tranzitore është më e ulët se 3050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 duhet të përdoret në vend të 10 000 ft.

(**) Minimumet e VMC në hapësirën ajrore të Klasit A janë të përfshira si udhëzim për pilotet dhe nuk nënkuptojnë pranimin e fluturimeve VFR në hapësirën e Klasit A.

(***) Kur është e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) Shikueshmëritë e fluturimit të reduktuara në jo më pak se 1 500 m mund të lejohen për fluturime të cilët operojnë:

1. Me shpejtësi 140 kts IAS, ose më pak, për të dhënë mundësi të mjaftueshme për vëzhgimin e trafikut tjetër ose çdo pengese, në kohë për të shmangur përplasjen.

2. Në rrethana në të cilat mundësia e përballjes me trafik tjetër është e ulët normalisht, p.sh në zonat me volum të ulët trafiku dhe për punë ajrore në nivele të ulëta.

b) Helikopterët mund të lejohen të operojnë në më pak se 1 500 m por jo më pak se 800 m shikueshmëri në fluturim në qoftë se manovrohen me një shpejtësi që jep mundësinë e mjaftueshme për të vëzhguar trafikun ose çdo pengesë në kohë për të shmangur përplasjen.

**SERA.5005 Rregullat e Fluturimit Vizual**

a) Përveçse kur operojnë si një fluturim VFR special, fluturimet VFR duhet të kryen në mënyrë të tillë që avioni të fluturojë në kushte shikueshmërie dhe distancë nga retë të barabartë me ose më të mëdha se ato që janë specifikuar në Tabelën S5-1.

b) Përveç rastit kur është siguruar një leje VFR speciale nga njësia e kontrollit të trafikut ajror, fluturimet VFR nuk do të ngrihen ose ulen në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose të hynë në zonën e trafikut të aerodromit ose në circuitin e trafikut të aerodromit kur kushtet meteorologjike të raportuara në atë aerodrom janë nën minimumet e mëposhtme:

1. Baza e reve është më pak se 450 m (1 500 ft); ose

2. Shikueshmëria e terrenit është më pak se 5 km.

c) Kur është e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, fluturimet VFR gjatë natës mund të lejohen në kushtet e mëposhtme:

1. Në qoftë se avioni largohet nga afërsia me aerodromin, një plan fluturimi duhet të paraqitet në përputhje me SERA 4001(b)(6);

2. Kur është e mundur fluturimet duhet të vendosin dhe të mbajnë komunikim me radio, të ndërsjellët, në kanalën e duhur të komunikimit ATS

3. Shikueshmëria VMC dhe distanca minimale nga retë duhet të aplikohet siç është e specifikuar në Tabelën S5-1, vetëm se:

i) Baza e reve nuk duhet të jetë më pak se 450 m (1 500 ft);

ii) dispozitat për shikueshmërinë e reduktuar të fluturimit të specifikuara në Tabelën S5-1(a) dhe (b) nuk aplikohen;

iii) Në hapësirat ajrore të klasit B, C, D, E, F dhe G, në dhe nën 900 m (3 000 ft) AMSL ose 300 m (1 000 ft) mbi terrenin, cilido të jetë më lart, piloti duhet të mbajë vazhdimisht në shikim terrenin; dhe

iv) Për zona malore, shikueshmëria më e lartë VMC dhe distanca minimale nga retë mund të përcaktohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

4. Përveçse kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveçse kur është autorizuar specifikisht prej Autoritetit të Aviacionit Civil, një fluturim VFR natën duhet të fluturojë në një nivel që nuk është nën lartësinë minimale të fluturimit të vendosur nga Shteti në hapësirën e të cilit po

fluturohet, ose, kur nuk është përcaktuar një lartësi fluturimi minimale:

i) Mbi terren të lartë ose në zonat malore, në një nivel i cili është të paktën 600 m (2 000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda një rrezeje prej 8 km nga pozicioni i parashikuar i avionit.

ii) Në vende të tjera, të ndryshme nga ato të përcaktuara në pikën (i) në një nivel i cili është të paktën 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda një rrezeje prej 8 km nga pozicioni i parashikuar i avionit.

d) fluturimet VFR nuk do të operohen:

1. Me shpejtësi tansonike dhe supersonike, përveçse kur janë autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

2. Mbi FL 195. Përjashtimet nga kjo kërkesë zbatohen kur:

i) Një hapësirë ajrore e rezervuar është përcaktuar nga shteti shqiptar, kur kjo është praktike, në të cilën fluturimet VFR mund të lejohen;

ii) Hapësira ajrore deri në dhe përfshirë nivelin e fluturimit 285, kur trafiku VFR në atë hapësirë ajrore është autorizuar nga njësia e shërbimit të trafikut ajror përgjegjëse në përputhje me procedurat e autorizimit të përcaktuara nga AAC dhe të publikuara në publikimin e informacionit aeronautik

e) Autorizimi për fluturimet VFR për të operuar mbi FL 285 nuk duhet të jepet kur mbi FL 290 aplikohet një minimum ndarje vertikale prej 300 m (1 000 fto).

f) Përveçse kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveçse kur lejohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, një fluturim VFR nuk duhet të fluturojë:

1. Mbi zonat e populluara të qyteteve, qytezave, vendbanimeve, grumbullimet e njerëzve në ambient të hapur, në një lartësi më pak se 300 m (1000 ft) nga pengesa më e lartë brenda një rrezeje prej 600 m nga avioni;

2. Në vende të tjera nga ato të përcaktuara në pikën (1), në një lartësi më pak se 150 m (500 ft) nga toka ose uji, ose 150 m (500 ft) nga pengesa më e lartë brenda një rrezeje prej 150 m (500 ft) nga avioni.

g) Përveçse kur është përcaktuar në lejen e dhënë nga kontrolli i trafikut ajror ose përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, fluturimet VFR në nivelin ekonomik të fluturimit kur operohen mbi



900 m (3 000 ft) nga toka ose uji, ose një e dhënë më e lartë siç është përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duhet të kryhen në një nivel ekonomik të përshtatshëm me trajektoren siç është përcaktuar në tabelën e niveleve të lundrimit ekonomik (cruising levels) në shtojcën 3.

h) Fluturimet VFR duhet të jenë në përputhje me dispozitat e seksionit 8;

1. Gjatë operimit brenda hapësirave të klasave B, C dhe D;

2. Kur janë pjesë e trafikut të aerodromit në aerodromet e kontrolluara; ose:

3. Gjatë operimit si fluturime VFR speciale.

i) Një fluturim VFR që operon brenda për brenda ose në zona, ose përgjatë rrugëve të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me SERA 4001(b)(3) ose (4), duhet të mbajë komunikim me zë ajër–tokë të vazhdueshëm në kanalën e duhur të komunikimit të njësisë të shërbimeve të trafikut ajror që ofron shërbimin e informacionit të fluturimit, dhe t'i raportojë kësaj njësie pozicionin sipas nevojës.

j) Një avion që operohet në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit, i cili kërkon të kalojë në operim në përputhje me rregullat me instrument të fluturimit, duhet:

1. nëse një plan fluturimi është dorëzuar, të komunikojë ndryshimet e nevojshme, që t'i shtohen planit aktual të fluturimit; ose:

2. Siç kërkohet nga SERA 4001(b), t'i dorëzojë një plan fluturimi sa më shpejt që të jetë e mundur njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror dhe të marrë një leje përpara se të vazhdojnë operim IFR kur ndodhet në hapësirë ajrore të kontrolluar.

SERA.5010 VFR speciale në zonat e kontrollit

a) Fluturimet speciale VFR mund të autorizohen të operojnë brenda një zone kontrolli të kontrolluar, kur iu është dhënë leje nga kontrolli i trafikut ajror. Përveçse kur është dhënë leje nga Autoriteti i Aviacionit Civil për helikopterë në raste të veçanta, si në rastin e, por jo vetëm, fluturimeve të operacioneve të policisë, mjekësore, kërkim-shpëtimit dhe ato për shuarjen e zjarrit, kushtet shtesë të mëposhtme duhet të aplikohen:

Fluturime të tilla speciale VFR mund të kryhen vetëm gjatë ditës, përveçse kur është autorizuar ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil:

b) Nga piloti:

1. I larguar nga retë dhe të ketë terrenin në shikim

2. Shikueshmëria në fluturim nuk është më pak se 1500 m ose, për helikopterët, jo më pak se 800 m;

3. Fluturon me shpejtësi 140 kts IAS ose më pak për të dhënë mundësinë reale për të vëzhguar trafikun tjetër dhe çdo pengesë, duke pasur kohë të mjaftueshme për të shmangur një përplasje; dhe

c) Një njësi e kontrollit të trafikut ajror nuk do të japë një leje speciale VFR për avionët për t'u ngritur

d) ose ulur në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose për të hyrë në zonën e trafikut të aerodromit ose circuitin e trafikut të aerodromit kur kushtet meteorologjike të raportuara në atë aerodrom janë nën minimalen e mëposhtme:

1. Shikueshmëria e terrenit është më pak se 1 500 m, ose për helikopterët, me pak se 800 m;

2. Baza e reve është më pak se 180 m (600 ft).

SERA.5015 Rregullat e Fluturimit me Instrument (IFR) – Rregullat që iu aplikohen të gjitha fluturimeve IFR

a) Pajisjet e avionit

Avioni duhet të jetë i pajisur me instrumentet e përshtatshme dhe me pajisjet e duhura të navigimit për rrugën që do fluturohet, dhe në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm të operimeve të ajrit.

b) Nivelet minimale

Përveçse kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose kur është autorizuar në mënyrë specifike nga Autoriteti i Aviacionit Civil, një fluturim IFR duhet të kryhet në një nivel i cili nuk është nën lartësinë minimale të fluturimit të përcaktuar nga shteti shqiptar mbi territorin e të cilit po fluturohet, ose, nëse nuk është përcaktuar një lartësi minimale fluturimi:

1. Mbi terren të lartë ose zona malore, në një nivel që është të paktën 600 m (2000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda një rrezeje prej 8 km nga pozicioni i përafërt i avionit;

2. Kudo tjetër, ndryshe nga çfarë përcaktohet në (1), në një nivel që është të paktën 300 m (1000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda një rrezeje prej 8 km rreze nga pozicioni i përafërt i tij;

c) Kalimi nga fluturim IFR në fluturim VFR

1. Një avion që zgjedh ta ndryshojë operimin e fluturimit nga në përputhje me rregullat e fluturimit me instrument, në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit, duhet të njoftojë në mënyrë specifike



njësinë e duhur të trafikut ajror që fluturimi IFR është anuluar dhe t'i komunikojë ndryshimet që i duhen bërë planit ekzistues të fluturimit.

2. Kur një avion që është duke operuar nën rregullat e fluturimit me instrument fluturon në, ose përballet me kushte meteorologjike vizuale, nuk do ta anulojë operimin në IFR, përveçse në qoftë se është parashikuar dhe planifikuar që fluturimi të vazhdohet për një periudhë të arsyeshme kohe në kushte meteorologjike vizuale të pandërprera.

3. Ndryshimi nga fluturimi IFR në fluturim VFR do të pranohet vetëm nëse mesazhi i inicuar nga piloti në komandë, i cili përmban në mënyrë specifike shprehjen “anuloj planin tim IFR të fluturimit”, së bashku nëse ka edhe ndryshime të tjera që duhen t'i bëhen planit të tij të fundit të fluturimit, është marrë nga një njësi e trafikut ajror. Shërbimi i trafikut ajror nuk duhet të iniciojë asnjë ftesë në mënyrë direkte apo indirekte për të ndryshuar nga fluturimi IFR në VFR.

SERA.5020 IFR- Rregullat që i aplikohen fluturimeve IFR brenda hapësirës ajrore të kontrolluar

a) Fluturimet IFR duhet të kryen në përputhje me dispozitat e seksionit (ose pjesës) 8 gjatë operimit në hapësirë ajrore të kontrolluar.

b) Një fluturim IFR duke operuar në fluturim ekonomik (cruising flight) në hapësirën e kontrolluar duhet të fluturojë në nivel ekonomik, ose, në qoftë se është autorizuar nga njësi e shërbimit të trafikut ajror të përdorë teknikat ekonomike të ngjitjes, midis dy niveleve ose mbi një nivel, të përzgjedhur nga tabela e niveleve ekonomike në shtojcën 3 (Apendiks 3), vetëm se lidhja midis niveleve dhe udhëve të përshkruara nuk duhet të zbatohet kur është e përcaktuar ndryshe në lejen e kontrollit të trafikut ajror ose është përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në publikimet e informacionit aeronautik.

SERA.5025 IFR- Rregullat e zbatuara në fluturimet IFR jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar

a) Nivelet ekonomike të fluturimit

Një fluturim IFR që është duke operuar në nivelin ekonomik të fluturimit jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar duhet të fluturojë në nivelin ekonomik që i përshtatet trajektorese së tij të përcaktuar në tabelën e niveleve ekonomike në shtojcën 3, përveçse kur është përcaktuar ndryshe

nga Autoriteti i Aviacionit Civil për fluturime në ose nën 900 m (3 000 ft) mbi nivelin e detit.

b) Komunikimet

Një fluturim IFR që është duke operuar jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar por brenda zonave ose në zona, ose përgjatë rrugëve, të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me SERA.4001(b)(3) ose (4), duhet të mbajë një komunikim zanor ajër–tokë në kanalën e duhur të komunikimit, dhe të vendosë komunikim të ndërsjellët, sipas nevojës, me njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofron shërbimin e informacionit të fluturimit.

c) Raportimet e pozicionit

Një fluturim IFR që po operon jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar dhe i kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil të mbajë nën monitorim komunikim zanor ajër–tokë në kanalën e duhur të komunikimit dhe të vendosë komunikim të ndërsjellët, sipas nevojës, me njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofron shërbimet e informacionit të fluturimit, duhet të raportojë pozicionin, siç përcaktohet në SERA.8025 për fluturimet e kontrolluara.

SEKSIONI 6

Klasifikimi i Hapësirës Ajrore

SERA.6001 Klasifikimi i Hapësirave Ajrore

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet ta klasifikojnë hapësirën ajrore në përputhje me klasifikimin e hapësirës ajrore në vijim dhe në përputhje me shtojcën 4:

1. Klasi A. Lejohen vetëm fluturimet IFR. Të gjitha fluturimeve iu ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror dhe janë të ndarë nga njëri tjetri. Komunikimi i vazhdueshëm zanor ajër–tokë është i detyrueshëm për të gjitha fluturimet. Të gjitha fluturimet do t'i nënshtrohen lejeve të kontrollit të trafikut ajror.

2. Klasi B. Janë të lejuara fluturimet IFR dhe VFR. Të gjitha fluturimeve iu ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror dhe janë të ndarë nga njëri tjetri. Komunikimi i vazhdueshëm zanor ajër–tokë është i detyrueshëm për të gjitha fluturimet. Të gjitha fluturimet i nënshtrohen lejeve të kontrollit të trafikut ajror.

3. Klasi C. Janë të lejuara fluturimet IFR dhe VFR. Të gjitha fluturimeve iu ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror dhe fluturimet IFR janë



të ndara nga fluturimet e tjera IFR dhe nga fluturimet VFR. Fluturimet VFR janë të ndarë nga fluturimet IFR dhe marrin informacion për trafikun në lidhje me fluturimet e tjerë VFR dhe këshillim për shmangien e trafikut, kur e kërkojnë atë. Komunikimi zanor ajër–tokë i vazhdueshëm është i detyrueshëm për të gjitha fluturimet. Për fluturimet VFR një limit shpejtësie prej 250 kts e përcaktuar si shpejtësi ajrore (IAS) aplikohet nën 3050 m (10 000 ft) AMSL, përveçse kur është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose të sigurisë, nuk mund të mbajnë atë shpejtësi. Të gjitha fluturimet do t'i nënshtrohen lejeve të kontrollit të trafikut ajror.

4. Klasi D. janë të lejuara fluturimet IFR dhe të gjithë fluturimeve iu ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror. Fluturimet IFR janë të ndara nga fluturimet e tjera IFR, marrin informacion mbi trafikun në lidhje me fluturimet VFR dhe këshillim për shmangien e trafikut kur e kërkojnë. Fluturimet VFR marrin informacion mbi trafikun në lidhje me të gjitha fluturimet e tjera dhe këshillim për shmangie të trafikut kur e kërkojnë. Komunikim zanor ajër–tokë i vazhdueshëm është i detyrueshëm për të gjitha fluturimet dhe një limit shpejtësie prej 250 kts IAS i aplikohet të gjitha fluturimeve nën 3050 m (10 000 ft) AMSL, përveçse kur është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose të sigurisë, nuk mund të mbajnë atë shpejtësi. Të gjitha fluturimet i nënshtrohen lejeve të kontrollit të trafikut ajror.

5. Klasi E. Janë të lejuara fluturimet IFR dhe VFR. Fluturimeve IFR iu ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror dhe janë të ndara nga fluturimet e tjera IFR. Të gjitha fluturimet marrin informacion mbi trafikun ajror, për sa është e mundur. Komunikimi zanor ajër–tokë i vazhdueshëm është i nevojshëm për të gjitha fluturimet IFR. Një limit shpejtësie prej 250 kts IAS aplikohet të gjitha fluturimeve nën 3050 m (10 000 ft) AMSL përveçse kur është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose të sigurisë, nuk mund të mbajnë atë shpejtësi. Të gjitha fluturimet IFR do t'i nënshtrohen lejeve të kontrollit të trafikut ajror. Klasi E nuk duhet të përdoret për zonat e kontrollit.

6. Klasi F. Janë të lejuara fluturimet IFR dhe VFR. Të gjitha fluturimeve IFR do t'u jepet shërbimi këshillues i trafikut ajror dhe të gjitha fluturimet do të marrin shërbimin e informacionit të fluturimit në qoftë se e kërkojnë atë. Komunikimi zanor ajër–tokë i vazhdueshëm është i detyrueshëm për të gjitha fluturimet IFR që marrin pjesë në shërbimin e këshillimit dhe të gjitha fluturimet IFR duhet të jenë në gjendje të vendosin komunikim zanor ajër–tokë. Një limit shpejtësie prej 250 kts IAS aplikohet fluturimeve nën 3050 m (10 000 ft) AMSL përveçse kur është miratuar nga autoriteti Autoriteti i Aviacionit Civil për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose të sigurisë, nuk mund të mbajnë atë shpejtësi. Leja e kontrollit të trafikut ajror nuk është e nevojshme.

7. Klasi G. Fluturimet IFR dhe VFR janë të lejuara dhe marrin shërbimin e informacionit të fluturimit në qoftë se e kërkojnë atë. Të gjitha fluturimet IFR duhet të jenë në gjendje që të vendosin komunikim zanor ajër – tokë. Një limit shpejtësie prej 250 kts IAS i aplikohet të gjithë fluturimeve nën 3050 m (10 000 ft) AMSL përveçse kur është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose të sigurisë, nuk mund të mbajnë këtë shpejtësi. Leja e kontrollit të trafikut ajror nuk është e nevojshme.

8. Implementimi i Klasit F duhet konsideruar si një mase e përkohshme deri në momentin që mund të zëvendësohet nga një klasifikim alternativ.

b) Klasifikimi i hapësirës ajrore do të bëhet në përputhje me nevojat e shtetit shqiptar, por e gjithë hapësira ajrore mbi FL 195 do të klasifikohet hapësirë ajrore e klasit C.

SERA.6005 Kërkesat për komunikimet dhe transponderin SSR

a) Zona e detyrueshme e radios (RMZ)

1. Fluturimet VFR që operojnë në pjesë të hapësirës ajrore të Klasit E, F ose G dhe fluturimet IFR që operojnë në pjesë të hapësirave ajrore të klasit F, ose G të përcaktuara si zona të detyrueshme të radios (RMZ) nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbajnë nën monitorim të vazhdueshëm komunikim zanor ajër–tokë dhe të vendosin një komunikim të ndërsjellët, sipas nevojës, në kanalën e komunikimit të duhur, përveçse kur janë në përputhje me dispozita të tjera të përcaktuara nga OSHNA për atë hapësirë ajrore specifike.



2. Përpara hyrjes në një zonë të detyrueshme të radios (RMZ), një thirrje paraprake që përmban emërtimin e stacionit që po thirret, simbolet identifikuese të avionit (call sign), llojin e avionit, pozicionin, nivelin, qëllimet e fluturimit dhe informacione të tjera të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duhet të bëhen prej pilotëve në një kanal të duhur komunikimi.

b) Zona e detyrueshme me transponder (TMZ)

1. Të gjitha fluturimet që operojnë në hapësirën ajrore të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil si një zonë e detyrueshme me transponder (TMZ) duhet të jenë të pajisur dhe të vendosin në operim transponder SSR të aftë të operojnë në Mode A dhe C ose në Mode S, përveçse kur po veprojnë në përputhje me dispozita të tjera të përcaktuara nga OSHNA për atë hapësirë ajrore specifike.

c) Hapësirat ajrore të përcaktuara si (RMZ) dhe/ose (TMZ) duhet të bëhen të ditura në kohë nëpërmjet publikimeve të informacionit aeronautik.

SEKSIONI 7

Shërbimet e Trafikut Ajror

SERA.7001. Të përgjithshme- Objektivat e Shërbimeve të Trafikut Ajror

Objektivat e shërbimeve të trafikut ajror duhet të jenë:

- a) Të parandalojë përplasjet midis avionëve;
- b) Të parandalojë përplasjen midis avionëve në zonën e manovrimit dhe pengesave në atë zonë;
- c) Të shpejtojë dhe të mbajë një fluks të rregullt të trafikut ajror;
- d) Të sigurojë këshillim dhe informacion të dobishëm për sigurinë dhe operimin efikas të fluturimeve;
- e) Të lajmërojë organizmat e duhura për avionët në nevojë për kërkim dhe shpëtim, dhe të ndihmojë këto organizata siç kërkohet.

SERA 7002 Informacion për rrezik përplasje kur shërbimi i trafikut ajror bazohet në mbikëqyrje

a) Kur një fluturim i kontrolluar i identifikuar po shkon drejt një pike konflikti me një mjet fluturues të panjohur, e cila konsiderohet rrezik përplasje, piloti i fluturimit të kontrolluar, për sa të jetë e mundur:

1. Të informohet për mjetin fluturues të panjohur, dhe nëse e kërkon piloti ose nëse e gjykon kontrollori, duhet t'i sugjerohet një manovër shmangie, dhe;

2. Të njoftohet kur konflikti nuk ekziston më.

SERA.7005 Koordinimi midis operatorit të avionit dhe shërbimeve të trafikut ajror

a) Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, në përmbushjen e objektivave të tyre, duhet të marrin në konsideratë kriteret për operatorët e avionëve që burojnë nga detyrimet e këtyre të fundit, të përcaktuara në legjislacionin e BE për Operimet e Ajrit, dhe, në qoftë se kërkohet nga operatorët e avionëve, duhet të vendosin në dispozicion të tyre ose të përfaqësuesve të përcaktuar informacionin në fjalë, në formën që e disponojnë, i cili do t'u mundësojë operatorëve ose përfaqësuesve të tyre të përcaktuar të kryejnë detyrat e tyre.

b) Kur kërkohet nga një operator avioni, mesazhet (përfshirë raportet e pozicionit) e marra nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror dhe të lidhura me operimin e avionit për të cilin shërbimi i kontrollit operacional sigurohet nga ai operator avioni, duhet, për aq sa është e mundur, t'i vendosen në dispozicion menjëherë të operatorit të avionit ose një përfaqësues të zgjedhur, në përputhje me procedurat e rëna dakot në nivel lokal.

SEKSIONI 8

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror

SERA.8001 Aplikimi

a) Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror duhet t'iu ofrohet:

b) Të gjitha fluturimeve IFR në hapësirën ajrore të Klasit A, B, C, D dhe E;

c) Të gjitha fluturimeve VFR në hapësirën ajrore të Klasit B, C dhe D;

d) Të gjitha fluturimeve speciale VFR;

Të gjithë trafikut të aerodromit në aerodromet e kontrolluara.

SERA.8005 Operimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror

a) Në mënyrë që të ofrojë shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, një njësi e kontrollit të trafikut ajror duhet:

1. Të pajiset me informacion për lëvizjen e planifikuar të secilit avion, ose devijime prej kësaj, dhe me informacionin më të fundit mbi progresin aktual të secilit avion;

2. Të përcaktojë, mbi bazën e informacionit të marrë, pozicionet relative të avionëve në dijeni të njeri tjetrit;



3. Të japë leje dhe informacion me qëllim parandalimin e përplasjeve midis avionëve nën kontrollin e tij dhe të përshpejtojë dhe të mbajë një fluks të rregullt të trafikut;

4. Të koordinojë lejet sipas nevojës me njësitë e tjera:

i) sa herë që një avion mund të jetë në konflikt me trafikun që është nën mbikëqyrjen e këtyre njësive të tjera;

ii) Përpara transferimit të kontrollit të një avioni njësive të tjera.

b) Lejet e dhëna nga njësitë e kontrollit të trafikut ajror duhet të sigurojnë ndarje:

1. Midis të gjitha fluturimeve në hapësirat ajrore të Klasit A dhe B;

2. Midis të gjitha fluturimeve IFR në hapësirat ajrore të Klasit C, D dhe E;

3. Midis të gjitha fluturimeve IFR dhe VFR në hapësirën ajrore të Klasit C;

4. Midis fluturimeve IFR dhe fluturimeve speciale VFR;

5. Midis fluturimeve speciale VFR përveç rasteve kur është përcaktuar ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

përveçse, kur kërkohet nga piloti i një avioni dhe pranohet nga piloti i avionit tjetër dhe nëse kjo lejohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për rastet e listuara nën b) më sipër, në hapësirat ajrore të Klasit D dhe E, një fluturim mund të lejohet me kusht që të ruajë ndarjen e vet për një pjesë të caktuar të fluturimit nën 3050m (10000ft) gjatë ngritjes ose zbritjes, gjatë ditës në kushte meteorologjike vizuale.

c) Përveç rasteve kur një reduktim i ndarjes minimale në afërsi të aerodromit mund të vendoset, ndarja nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror do të merret nga të paktën një prej në vijim:

1. Ndarja vertikale, e arritur duke caktuar nivele të ndryshme të përzgjedhur nga tabela e niveleve ekonomike të fluturimeve në shtojcën 3, të aneksit të kësaj rregulloreje, vetëm se lidhja midis niveleve dhe trajektoreve siç përcaktohet në atë tabelë nuk duhet të aplikohet kur është përcaktuar ndryshe në publikimet e informacionit aeronautik ose në lejet e kontrollit të trafikut ajror. Ndarja minimale vertikale duhet të jetë e plotë 300 m (1000 fto) deri në dhe përfshirë FL 410 dhe 600 m (2 000 fto) mbi këtë nivel;

2. Ndarja horizontale, e arritur duke siguruar:

i) Ndarjen gjatësore, duke mbajtur një interval midis avionëve që operojnë përgjatë trajektoreve të njëjta, që takohen në një pike, ose reciproke, të shprehur në kohë ose në distancë; ose

ii) Ndarja anësore, duke i mbajtur avionët në rrugë të ndryshme ose në zona gjeografike të ndryshme.

SERA.8010 Minimumi i Ndarjes

a) Përzgjedhja e minimumit të ndarjes për aplikim brenda një pjese të caktuar të hapësirës ajrore duhet të bëhet nga OSHNA përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror dhe të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Për trafikun që do kalojë nga një hapësirë ajrore në hapësirat ajrore ngjitur dhe për rrugët që janë më afër kufirit të përbashkët se sa ndarja minimale e aplikueshme në këto rrethana, përzgjedhja e ndarjes minimale duhet të bëhet me konsultim midis OSHNA-ve përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirat ajrore fqinje.

c) Detajet e ndarjes minimale të përzgjedhur dhe të zonave në të cilat do aplikohet duhet t'i njoftohen:

1. Njësive të shërbimeve të trafikut ajror të interesuar; dhe

2. Pilotëve dhe operatorëve të avionëve nëpërmjet publikimeve të informacionit aeronautik, kur ndarja bazohet në përdorimin nga avionët e pajisjeve navigacionale ndihmëse specifike dhe të teknikave specifike të navigimit.

SERA.8012 Aplikimi i ndarjeve minimale të trages së mjetit fluturues

a) Ndarja minimale e tragës së avionit do të aplikohet për mjetet fluturuese në fazën e afrimit dhe nisjes në rrethanat më poshtë:

1. Një mjet fluturues po operon direkt mbrapa një mjeti tjetër fluturues në të njëjtën lartësi barometrike ose më pak se 300m (1000 ft) nën të; ose

2. Të dy mjetet fluturues po përdorin të njëjtën pistë ose pista paralele të ndara nga më pak se 760m (2500 ft); ose

3. një mjet fluturues po kalon mbrapa një mjeti tjetër fluturues në të njëjtën lartësi barometrike ose më pak se 300m (1000 ft) poshtë tij.

SERA.8015 Lejet e kontrollit të trafikut ajror

a) Lejet e kontrollit të trafikut ajror duhet të bazohen vetëm në kriteret në vijim për ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror:



1. Lejet do të jepen vetëm për përshpejtimin dhe ndarjen e trafikut ajror dhe do të bazohen në kushtet e njohura të trafikut që afektojnë sigurinë në operimet e mjeteve fluturues. Kushte trafiku të tilla përfshijnë jo vetëm mjetet fluturues në ajër dhe në zonën e manovrimit mbi të cilën po ushtrohet kontroll, por edhe çdo trafik për shkak të automjeteve ose pengesa të tjera që nuk janë instaluar në mënyrë të përhershme në zonën e manovrimit në përdorim;

2. Njësitë KTA do t'i japin këto leje KTA sipas nevojës për të parandaluar përplasjet dhe për të përshpejtuar dhe mbajtur një ecuri trafiku të rregullt:

3. Lejet KTA do të jepen brenda një kohe të tillë që siguron që ato i janë transmetuar mjetit fluturues duke i lënë kohën e nevojshme për të vepruar në përputhje me to.

b) Operimet që kanë nevojë për leje:

1. Një leje e kontrollit të trafikut ajror duhet të merret përpara se të operohet një fluturim i kontrolluar, ose një pjesë të fluturimit si fluturim i kontrolluar. Një leje e tillë duhet të kërkohet përmes dorëzimit të një plani fluturimi pranë një njësie të kontrollit të trafikut ajror.

2. Piloti në komandë i një avioni duhet të informojë kontrollin e trafikut ajror nëse një leje e kontrollit të trafikut ajror nuk është e pranueshme në këto raste, kontrolli i trafikut ajror duhet të lëshojë një leje të ndryshuar, nëse është e mundur.

3. Kurdoherë që një avion ka kërkuar një leje që kërkon përparësi, një raport që shpjegon nevojën për përparësi duhet të paraqitet, nëse kërkohet nga njësia përkatëse e kontrollit të trafikut ajror.

4. Mundësia e ndryshimit të lejes gjatë fluturimit. Nëse, përpara nisjes, është parashikuar që, në varësi të kohëzgjatjes së karburantit dhe në varësi të ndryshimit të lejes në fluturim mund të merret një vendim për të vazhduar në një aerodrom me destinacion tjetër, njësitë e duhura të kontrollit të trafikut ajror duhet të njoftohen për këtë nëpërmjet përfshirjes në planin e fluturimit të informacionit që lidhet me rrugën e ndryshuar (kur është e njohur) dhe destinacionin e ndryshuar.

5. Një avion që operon në një aerodrom të kontrolluar nuk duhet të bëjë rulim në zonën e manovrimit pa leje nga kulla e kontrollit të aerodromit dhe duhet të veprojë në përputhje me çdo udhëzim të dhënë prej asaj njësie.

c) Lejet për fluturimet transonike

1. Leja e kontrollit të trafikut ajror në lidhje me fazën e përshpejtimit transonik të një fluturimi supersonik duhet të zgjatet minimalisht deri në fund të asaj faze.

2. Leja e kontrollit të trafikut ajror në lidhje me uljen e shpejtësisë dhe zbritjen e një avioni nga lundrimi supersonik në fluturim subsonik duhet të synojë të sigurojë zbritje të pa ndërprerë të paktën gjatë kësaj faze.

d) Përmbajtja e lejeve

Një leje e kontrollit të trafikut ajror duhet të përmbajë:

1. Identifikimin e avionit siç tregohet në planin e fluturimit;

2. Limitin e lejes;

3. Rrugën e fluturimit

i) Korridorin e fluturimit duhet të detajohet në secilën leje kur konsiderohet e nevojshme; dhe

ii) fraza “I lejuar vija korridorit të fluturimit të planizuar” nuk do të përdoret kur jepet një leje e re.

4. Nivelin/et e fluturimit për të gjithë rrugën ose pjesë të saj dhe ndryshimet e niveleve nëse kërkohet;

5. Çdo udhëzim të nevojshëm ose informacion për çështje të tjera siç janë manovrat e afrimit ose të nisjes, komunikimet dhe koha e skadimit të lejes.

e) Përsëritja (read-back)e lejeve dhe i informacionit të lidhur me sigurinë

i) Ekuipazhi i fluturimit duhet t'i përsëritë kontrollorit të trafikut ajror pjesët e lejes të kontrollit të trafikut ajror të lidhura me sigurinë dhe udhëzimet të cilat janë transmetuar me zë. Elementët më poshtë duhet të përsëriten gjithmonë:

ii) Lejet e kontrollit të trafikut ajror për rrugën;

Lejet dhe udhëzimet për të hyrë; për t'u ulur; për t'u ngritur nga; për të qëndruar në pritje; për të kaluar; për të rulluar dhe kthyer mbrapsht në çdo pistë; dhe

iii) Pista në përdorim, konfigurimet e altimetrit, kodet SSR, kanalet e komunikimit të caktuara rishtazi, udhëzimet e nivelit, udhëzimet e drejtimit dhe shpejtësisë; dhe

iv) Nivelet tranzitore, të raportuara nga kontrollori ose të përfshira në transmetimet ATIS.

2. Udhëzime ose leje të tjera, duke përfshirë lejet e kushtëzuara dhe udhëzimet për rulim, duhet të përsëriten ose të vërtetohet marrja e tyre në një mënyrë që të tregojë qartë që janë kuptuar dhe që do të zbatohen.



3. Kontrollori duhet të dëgjojë përsëritjen për t'u siguruar që konfirmimi i marrjes së lejes ose udhëzimit është bërë në mënyrë korrekte nga ekuipazhi i fluturimit dhe duhet të ndërmarre veprime të menjëhershme për të korrigjuar çdo mospërputhje të konstatuar gjatë leximit mbrapsht.

4. Përsëritja me zë nga marrësi i mesazheve të CPDLC nuk duhet të kërkohej, përveçse kur është e specifikuar nga OSHNA.

(ea) Ndryshimet në leje përsa i përket korridorit ose nivelit

(1) Kur jepet një leje që mbulon një ndryshim të kërkuar për korridorin e fluturimit ose nivelin, lloji i saktë i ndryshimit do të përfshihet në leje.

(2) Kur kushtet e trafikut nuk do ta lejojnë lejimin e një ndryshimi të kërkuar, do të përdoret termi “jo në gjendje”. Kur është e justifikuar nga rrethanat, do të ofrohet një korridor ose nivel alternativ.

(eb) Leje të lidhura me altimetrinë

1. Për fluturimet në zonat në të cilat është vendosur një lartësi barometrike tranzitore, pozicioni vertikal i mjetit fluturues, përveçse siç përcaktohet në pikë (5) më poshtë, duhet të shprehet në termat e lartësive barometrike në ose në nivelin tranzitor dhe në termat e niveleve të fluturimit në ose mbi nivelin tranzitor. Ndërkohë që kalon përmes shtresës/nivelit tranzitor pozicioni vertikal do të shprehet në termat e niveleve të fluturimit kur ngjitet dhe në termat e lartësive barometrike kur zbret.

2. Ekuipazhit të fluturimit do t'i jepet niveli tranzitor në kohën e duhur përpara se ta rrijë atë gjatë zbritjes.

3. Një vlerë QNH altimetrike do të përfshihet në lejen e zbritjes kur lejohet për herë të parë në një lartësi barometrike poshtë nivelit tranzitor, në lejet e afrimit ose lejet për të hyrë në rrethin e trafikut, dhe në lejet e rulimit për mjetet fluturues në nisje përveçse kur dihet që mjeti fluturues e ka marrë informacionin me transmetim të drejtpërdrejtë.

4. Një QFE i altimetrin do t'i jepet mjetit fluturues kur kërkohej ose periodikisht në mënyrë të rregullt në përputhje me marrëveshjet lokale.

5. Kur një mjeti fluturues të cilit i është dhënë leje për t'u ulur po e përfundon afrimin duke përdorur presionin atmosferik në nivelin e aerodromit (QFE), pozicioni vertikal i mjetit fluturues do të shprehet në termat e lartësisë gjeometrike mbi nivelin e aerodromit përgjatë asaj

pjesë të fluturimit për të cilin mund të përdoret QFE, veçse do të shprehet në termat e lartësisë gjeometrike mbi nivelin e pragut të pistës:

i) për pistat instrumentale nëse pragu i pistës është 2 m (7ft) ose më shumë në nivelin e aerodromit; dhe

ii) për pistat e afrimit me precizion.

(ec) Lejet e kushtëzuara

Frazeologjia e kushtëzuar, siç është “mbrapa mjetit fluturues në ulje” ose “mbas mjetit fluturues në nisje”, nuk do të përdoren për lëvizjet që afektojnë pistën/at aktive, përveç rasteve kur mjetet fluturues ose automjetet në fjalë janë parë nga kontrollori i duhur dhe piloti. Mjeti fluturues ose automjeti që shkaktojnë kushtëzimin e lejes të lëshuar do të jenë mjeti fluturues/automjeti i parë që të kalojnë përballë mjetit tjetër fluturues në fjalë. Në të gjitha rastet një leje e kushtëzuar do të jepet sipas rendit në vijim dhe do të konsistojë në:

1) shenja e thirrjes;

2) kushti;

3) leja; dhe

4) një përsëritje të përmbledhur të kushtit;

f) Koordinimi i lejeve

1. Një leje e kontrollit të trafikut ajror duhet të koordinohet midis njësive të kontrollit të trafikut ajror për të mbuluar të gjithë rrugën e një avioni ose një pjesë të përcaktuar të saj, siç është përshkruar nga dispozita (2) deri te (6).

2. Një avion duhet t'i jepet leje për të gjithë rrugën deri në aeroportin e parë të planifikuar të uljes:

i) Kur ka qenë e mundur përpara nisjes, të koordinohet leja midis të gjitha njësive nën kontrollin e të cilave do të kalojë avioni; ose

ii) Kur ka siguri të mjaftueshme që do të vendoset koordinimi paraprak midis njësive të njëpasnjëshme nën kontrollin e të cilave do të vijë avioni.

3. Kur koordinimi siç parashikohet në pikën (2) nuk është arritur ose nuk është bërë paraprakisht, avioni duhet të lejohet vetëm deri në atë pikë ku koordinimi është i garantuar në mënyrë të arsyeshme; përpara se të arrijë në atë pike, ose kur të arrijë në atë pike, avioni duhet pajiset me leje të mëtijshme, udhëzimet e pritjes do të jepen në mënyrën e duhur.

4. Kur është përcaktuar nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror, avionët duhet të kontaktojnë një njësi vijuese të shërbimit të kontrollit të trafikut



ajror, me qëllimin për të marrë një leje vijuese përpara transferimit të pikës së kontrollit.

i) Avioni duhet të mbajë komunikimin e ndërsjellët të nevojshëm me njësinë aktuale të kontrollit të trafikut ajror ndërsa merr një leje vijuese (*downstream*).

ii) Një leje e lëshuar si leje vijuese duhet të jetë e identifikuar qartësisht si e tillë për pilotin.

iii) Përveçse kur është koordinuar, lejet vijuese nuk duhet të ndikojnë në profilin fillestar të fluturimit të avionit në të gjitha hapësirat, përveç asaj të njësisë së kontrollit të trafikut ajror përgjegjëse për dhënien e lejes vijuese.

5. Kur një avion planifikon të niset nga një aerodrom brenda një zone kontrolli për të hyrë në një zonë tjetër kontrolli, brenda një periudhe prej 30 minutash, ose një periudhe tjetër të përcaktuar siç është rënë dakord midis qendrave të kontrollit të zonës të përfshira, koordinimi me qendrën e kontrollit të zonës vijuese duhet të bëhet përpara lëshimit të lejes së nisjes.

6. Kur një avion planifikon të largohet nga një zonë kontrolli për fluturim jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar, dhe në vijim do të rifutet në të njëjtën ose tjetër zonë kontrolli, mund të jepet një leje e vlefshme nga pika e nisjes deri në aeroportin e planifikuar për uljen e parë. Kjo leje ose ndryshimet e saj do të jetë e zbatueshme vetëm për ato pjesë të fluturimit që kryhen brenda hapësirës ajrore të kontrolluar.

SERA.8020 Zbatimi i planit të fluturimit

a) Me përjashtim të rasteve të parashikuara në (b) dhe (d) një avion duhet t'i përmbahet planit aktual të fluturimit ose pjesës së aplikueshme të një plani aktual fluturimi që është paraqitur për një fluturim të kontrolluar, përveçse nëse është bërë një kërkesë për ndryshim dhe është marrë leja nga njësia e duhur e kontrollit të trafikut ajror, ose nëse është krijuar një situatë urgjence e cila kërkon veprim të menjëhershëm nga avioni. Në këtë rast, në momentin që e lejojnë rrethanat, pasi të jetë ushtruar autoriteti i urgjencës, piloti duhet të njoftojë njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut duhet të njoftohet për veprimin që u ndërmor dhe se ky veprim u krye nën autoritetin e urgjencës.

1. Përveçse kur është autorizuar ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ose drejtuar nga njësia e duhur e kontrollit ajror, fluturimet e kontrolluar duhet, për sa të jetë e mundur:

i) Kur ndodhen në një rrugë të përcaktuar ATS, të operojnë përgjatë vijës së përcaktuar qendrore të asaj rruge; ose

ii) Kur ndodhet në çdo rrugë tjetër, të operojë direkt midis mjeteve navigacionale dhe/ose pikave që e përcaktojnë atë rrugë.

2. Përveç rasteve të autorizuar ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose të udhëzuara nga njësia e kontrollit të trafikut ajror, një avion që operon përgjatë një korridori ajror të përcaktuar me mjete navigacionale shumëdrejtimshme me frekuencë të lartë (VOR), duhet të ndryshojë referencën e tij navigacionale nga mjeti paraardhës në atë pasardhës ose sa më afër të jetë e mundur pikës së ndërrimit të referencës navigacionale të vendosur.

3. Devijimi nga kërkesat në (1) duhet t'i njoftohet njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Ndryshimet e paplanizuara: Kur një fluturim i kontrolluar devijon në mënyrë të padëshiruar (të paqëllimshme) nga plani aktual i fluturimit, duhet të ndërmerren veprimet më poshtë:

1. Devijimi prej trajektore: nëse avioni nuk është në trajektore, duhet të ndërmerren veprime menjëherë për të rregulluar drejtimin e avionit për ta rikthyer në trajektore sa më shpejt të jetë e mundur.

2. Ndryshimet në shpejtësinë e vërtetë (true airspeed) të avionit: nëse shpejtësia e vërtetë mesatare në nivelin ekonomik të fluturimit, midis pikave të raportimit, ndryshon ose pritet të ndryshojë me plus ose minus 5% të shpejtësisë së vërtetë të avionit nga ajo e deklaruar në planin e fluturimit, duhet të informohen njësitë e duhura të shërbimeve të trafikut ajror.

3. Ndryshime në kohën e parashikuar: nëse koha e parashikuar për pikën e ardhshme të aplikueshme të raportimit, për kufirin e rajonit të informacionit të fluturimit ose për aerodromin e mbërritjes, cilido vjen më përpara, rezulton të jetë gabim me më shumë se 2 minuta nga ajo që i është njoftuar shërbimeve të trafikut ajror, ose periudhë kohe e tillë siç është përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, një kohë e parashikuar e ndryshuar duhet t'i njoftohet sa më shpejt që të jetë e mundur njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror.

4. Gjithashtu, kur një marrëveshje ADS-C është në fuqi, njësia e shërbimeve të trafikut ajror duhet të njoftohet automatikisht via data link sa herë që



ka ndryshime përtej vlerave limit të përcaktuara në kontratën në fuqi të ADS-C.

c) Ndryshimet e kërkuara. Kërkesat për ndryshim të planit të fluturimit duhet të përfshijnë informacionin më poshtë:

1. Ndryshimi i nivelit ekonomik të fluturimit: identifikimi i avionit; niveli i ri ekonomik i kërkuar dhe shpejtësia ekonomike e fluturimit në këtë nivel, parashikimet kohore të rishikuara (kur është e aplikueshme) në kufijtë e rajonit të informacionit të fluturimit vijues.

Ndryshimi i rrugës:

i) Destinacioni i pandryshuar: identifikimi i avionit; rregullat e fluturimit, përshkrimi i rrugës së re të fluturimit përfshirë të dhënat e planit të fluturimit të lidhura me të, duke filluar me pozicionin prej të cilit ndryshimi i kërkuar i rrugës fillon; parashikimet kohore të rishikuara; çdo informacion tjetër me rëndësi në lidhje me këtë.

ii) Destinacioni i ndryshuar: identifikimi i avionit; rregullat e fluturimit, përshkrimi i rrugës së ndryshuar të fluturimit për në aerodromin e rishikuar të mbërritjes përfshirë të dhënat e planit të fluturimit të lidhura me këtë, duke filluar me pozicionin prej të cilit ndryshimi i kërkuar i rrugës fillon; parashikimet kohore të rishikuara, aerodromet rezervë; çdo informacion tjetër me rëndësi në lidhje me këtë.

d) Përkeqësimi i motit nën VMC. Kur bëhet e qartë që fluturimi në VMC në përputhje me planin e tij aktual të fluturimit nuk do të jetë i mundur nga ana praktike, një fluturim VFR që operon si fluturim i kontrolluar duhet:

1. Të kërkojë një leje të rishikuar që e lejon avionin të vazhdojë në VMC për në aerodromin e mbërritjes ose atë rezervë, ose për të dalë nga hapësira në të cilën kërkohet një leje e kontrollit të trafikut ajror; ose

2. Nëse nuk mund të merret leje në përputhje me a), të vazhdojë të operojë në VMC dhe të njoftojë njësinë e duhur të kontrollit të trafikut ajror për veprimin që po ndërmerret për t'u larguar nga hapësira në fjalë ose për t'u ulur në aerodromin e përshtatshëm më të afërt; ose

3. Nëse po operon brenda një zone kontrolli, të kërkojë autorizim për të operuar si fluturim VFR special; ose

4. Të kërkojë leje për të operuar në përputhje me rregullat e fluturimit me instrument.

SERA.8025 Raportimet e pozicionit

a) Përveçse kur është përjashtuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror nën kushtet e përcaktuara nga ai autoritet, një fluturim i kontrolluar duhet t'i raportojë njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror, sa më shpejt të jetë e mundur, kohën dhe nivelin e kalimit të secilës pikë të përcaktuar për raportim të detyrueshëm, së bashku me çdo informacion tjetër të kërkuar. Raportet e pozicionit duhen bërë në mënyrë të ngjashme në lidhje me pikat të tjera kur kërkohet nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror. Në mungesë të pikave të përcaktuara të raportimit, raportet e pozicionit duhet të behën në intervale të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose të përcaktuara nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

1. Fluturimet e kontrolluar të cilat i japin informacion rreth pozicionit njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror nëpërmjet komunikimit me data-link do të japin vetëm raportime të pozicionit në formë zanore vetëm nëse iu kërkohet.

2. Kur një fluturim i kontrolluar është përjashtuar nga detyrimi për të raportuar në pikat e raportimit të detyrueshëm të pozicionit, pilotët duhet, përveçse nëse raportimi i automatizuar i pozicionit është në fuqi, të ribëjë raportimin me zë ose:

i) Kur instruktohet të veprojë kështu;

ii) kur këshillohet që shërbimi i mbikëqyrjes SHTA ka përfunduar; ose

ii) kur këshillohet që identifikimi i mbikëqyrjes SHTA ka humbur.

3. Format i raporteve të pozicionit duhet të jetë në përputhje me Apendiksin 5, Pika A.;

SERA.8030. Përfundimi i Kontrollit

Një fluturim i kontrolluar duhet, përveçse kur po ulet në një aerodrom të kontrolluar, të njoftojë njësinë e duhur të kontrollit të trafikut ajror në momentin që nuk është më subjekt i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror.

SERA.8035. Komunikimet

a) Një avion që operon si një fluturim i kontrolluar duhet të mbajë komunikim zanor ajër – tokë të vazhdueshëm në kanalën e duhur të komunikimit të, dhe të vendosë komunikim të dyanshëm sipas nevojave me, njësinë e duhur të kontrollit të trafikut ajror, përveçse siç mund të jetë vendosur nga OSHNA përkatëse në lidhje me



avionët që janë pjesë e trafikut të aerodromit në një aerodrom të kontrolluar.

1. kërkesa që një avion të mbajë monitorim të komunikimit zazor ajër–tokë do të qëndrojë në fuqi kur të jetë vendosur CPDLC.

b) Republika e Shqipërisë duhet të zbatojë dispozitat e duhura në lidhje me dështimet e komunikimit, siç janë miratuar nën autoritetin e Konventës së Çikagos.

SEKSIONI 9

Shërbimi i informacionit të fluturimit

SERA.9001 Aplikimi

a) Shërbimi i informacionit të fluturimit duhet të jepet nga njësite e duhura të shërbimeve të trafikut ajror për të gjithë avionët të cilët mund të afektohen nga ky informacion për të cilët:

1. Ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror; ose

2. Janë të njohur për njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Marrja e shërbimit të informacionit të fluturimit nuk e liron pilotin në komandë prej përgjegjësisë, dhe piloti në komandë duhet të marrë vendimin final që lidhet me çdo ndryshim të sugjeruar të planit të fluturimit.

c) Aty ku njësite e shërbimeve të trafikut ajror ofrojnë si shërbimin e informacionit të fluturimit ashtu dhe shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, ofrimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror do të ketë përparësi mbi ofrimin e shërbimit të informacionit të fluturimit kurdoherë që ofrimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror e kërkon diçka të tillë.

SERA.9005 Objekti i shërbimit të informacionit të fluturimit

a) Shërbimi i informacionit të fluturimit do të përfshijë ofrimin e:

1. Informacionit SIGMET dhe AIRMET;

2. Informacioni që lidhet me aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthime vullkanike dhe retë e hirit vullkanik;

3. Informacionit që lidhet me lëshimin në atmosferë të materialeve radioaktive ose substancave kimike toksike;

4. Informacionit për ndryshimet në disponueshmërinë e shërbimeve të radio navigimit;

5. Informacionit për ndryshimet e kushteve të aerodromeve dhe infrastrukturës të lidhur me to,

përfshirë informacionin për gjendjen e zonave të lëvizjes të aerodromit kur ato janë të prekura nga bora, akulli ose thellësi të konsiderueshme të ujit.

6. Informacionit për balonat e lira pa njeri;

dhe çdo informacion tjetër që mund të ndikojë në siguri.

b) Shërbimi i informacionit të fluturimit që i jepet fluturimeve duhet të përmbajë, përveç informacionit të përcaktuar në (a), ofrimin e informacionit në lidhje me:

1. Kushtet e motit të raportuara ose të parashikuara në aerodromet e nisjes, të destinacionit apo ato rezervë;

2. Rreziqet e përplasjes, për avionët që operojnë në hapësirat ajrore të Klasit C, D, E, F dhe G;

3. Për fluturime mbi zona ujore, kur është e mundur dhe kur kërkohet nga piloti, çdo informacion të disponueshëm, si shenjat e thirrjes së avionëve, pozicioni, trajektorja e vërtetë, shpejtësia etj., e mjeteve në sipërfaqe në atë zonë.

c) Shërbimi i informacionit të fluturimit që i jepet fluturimeve VFR duhet të përmbajë, përveç informacionit të përcaktuar në (a), ofrimin e informacionit të disponueshëm që i përkasin trafikut dhe kushteve meteorologjike përgjatë itinerarit të fluturimit që mund ta bëjnë operimin nën rregullat vizuale të fluturimit të pamundur.

SERA.9010 Shërbimi automatik i informacionit të terminalit (ATIS)

a) Përdorimi i mesazheve ATIS në transmetim kërkesë përgjigje direkt

1. Kur kërkohet nga piloti, mesazhet ATIS që aplikohen duhet të transmetohen nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

2. Kurdoherë që ofrohen ATIS-Zazor dhe/ose dixhital:

i) Avioni duhet të konfirmojë marrjen e informacionit në momentin e vendosjes së komunikimit me njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që jep shërbimin e kontrollit të afrimit, kullën e kontrollit të aerodromit ose Shërbimin e Informacionit të Fluturimit të Aerodromit (AFIS), sipas rastit; dhe

ii) Njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror duhet, kur i përgjigjet një avioni që konfirmon marrjen e një mesazhi ATIS ose në rastin e një avioni në ardhje në çdo kohe tjetër siç mund të jetë e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, të pajisë avionin me konfigurimin aktual të altimetrit.



3. Informacioni i përfshirë në një ATIS aktual, marrja e të cilit është konfirmuar nga avioni i interesuar, nuk është e nevojshme të përfshihet në një transmetim direkt tek avioni, me përjashtimin të konfigurimit të lartësimatësit, i cili duhet të jepet në përputhje me (2).

4. Nëse një mjet fluturues konfirmon marrjen e një ATIS që nuk është më aktual, çdo pjesë e informacionit që ka ndryshuar duhet t'i transmetohet avionit pa vonesë.

b) ATIS për avionët në ardhje dhe nisje.

Mesazhet ATIS që përfshijnë informacionin si për mbërritjen ashtu dhe për nisjen duhet të përmbajnë elementët e informacionit në vijim sipas rendit të listës më poshtë:

1. Emri i aerodromit;
2. Treguesi i mbërritjes dhe/ose nisjes;
3. Lloji i kontratës, nëse komunikimi është nëpërmjet ATIS dixhital;
4. Numri rendor i informacionit
5. Koha e vëzhgimit, nëse duhet;
6. Lloji/et e mënyrës së parashikuar të afrimit;
7. Pista/t në përdorim, statusi i sistemit të bllokimit në ulje që përbën një rrezik potencial, nëse ka;
8. Kushte sinjifikative të sipërfaqes së pistës dhe nëse duhet, kualiteti i frenimit;
9. Vonesa e pritjes, nëse duhet;
10. Niveli tranzitor, nëse aplikohet;
11. Informacion tjetër operacional me rëndësi;
12. Drejtimi i erës në sipërfaqe (në gradë magnetike) dhe shpejtësia, përfshirë ndryshimet e konsiderueshme dhe, nëse sensorët e erës në sipërfaqe, të lidhur specifikisht me pjesët e pistës/ave në përdorim, janë të disponueshëm dhe informacioni kërkohet nga operatorët e avionit, përcaktimin e pistës dhe pjesëve të pistës të cilave i referohet informacioni;

13. Shikueshmëria dhe nëse aplikohet dhe RVR³, dhe nëse shikueshmëria/sensorët RVR të lidhur specifikisht me pjesët e pistës/pistave në përdorim janë të disponueshme dhe informacioni kërkohet nga operatorët, përcaktimin e pistës dhe pjesën e pistës të cilës i referohet informacioni;

³ Këto elementë zëvendësohen nga termi "CAVOK" kur kushtet në vijim ndodhin në të njëjtën kohë në momentin e observimit: (a) shikueshmëria: 10 km ose më shumë, dhe shikueshmëria më e ulët e paraportuar; (b) jo re me impakt operacional, dhe; (c) jo kushte moti sinjifikative për aviacionin.

14. Kushtet aktuale të motit³;

15. Reja nën 1 500 m (5 000 ft) ose nën lartësinë minimale më të lartë të sektorit, cilado është më e madhe, kumulonimbus, nëse qielli është i errësuar, shikueshmëria vertikale kur është e disponueshme³;

16. Temperatura e ajrit;

17. Pika e vesës;

18. Vlerat e presionit atmosferik;

19. Çdo informacion në dispozicion në lidhje me fenomene meteorologjike të rëndësishme në zonat e afrimit dhe ngjitjes përfshirë ndryshimet e papritura të shpejtësisë dhe drejtimit të erës (wind shear), dhe informacion me rëndësi operationale për motin aktual;

20. Raporte të motit (METAR ose SPECI) të cilat përcaktojnë dhe ndryshimet sinjifikative që pritet të ndodhin, kur është në dispozicion; dhe

21. Udhëzime specifike ATIS.

c) ATIS për avionët në mbërritje

Mesazhet ATIS që përmbajnë informacionin e mbërritjes duhet të përfshijnë vetëm elementet në vijim sipas rendit të listës më poshtë:

1. emrin e aerodromit;
2. treguesi i mbërritjes;
3. lloji i kontratës, nëse komunikimi është nëpërmjet D-ATIS;
4. numri rendor i informacionit;
5. koha e vëzhgimit, nëse duhet;
6. lloji i afrimit/eve që pritet/en;
7. pista/t kryesore të uljes; statusi i sistemit të frenimit që përbën një rrezik të mundshëm, nëse ka;
8. kushtet sinjifikative të sipërfaqes së pistës dhe nëse duhet, lehtësia e frenimit;
9. vonesa e pritjes, nëse duhet;
10. niveli i tranzitit, nëse aplikohet;
11. informacion tjetër operacional me shumë rëndësi;

12. Drejtimi i erës në sipërfaqe (në gradë magnetike) dhe shpejtësia, përfshirë ndryshimet e konsiderueshme dhe, nëse sensorët e erës në sipërfaqe që lidhen specifikisht me pjesët e pistës/ave në përdorim janë të disponueshëm dhe informacioni kërkohet nga operatorët e avionit, përcaktimin e pistës dhe pjesës së pistës të cilës i referohet informacioni;

13. Shikueshmëria dhe kur aplikohet, RVR⁽¹⁾, dhe nëse shikueshmëria/sensorët RVR të lidhur specifikisht me pjesët e pistës/pistave në përdorim



janë të disponueshme dhe informacioni kërkohet nga operatorët, përcaktimin e pistës dhe pjesën e pistës të cilës i referohet informacioni;

14. Kushtet aktuale të motit⁴;

15. Reja nën 1 500 m (5 000 ft) ose nën lartësinë minimale më të lartë të sektorit, cilado që është më e madhe, kumulonimbus, nëse qielli është i errësuar, shikueshmërinë vertikale kur është e disponueshme⁵;

16. Temperaturë e ajrit;

17. Pika e vesës;

18. Vlerat e presionit atmosferik;

19. Çdo informacion në dispozicion për fenomenet meteorologjike të rëndësishme në zonën e afrimit përfshirë luhajtjet e papritura të drejtimit dhe shpejtësisë së erës, dhe informacionin me rëndësi operationale për motin aktual;

20. Raporte të motit (METAR ose SPECI) të cilat përcaktojnë dhe ndryshimet sinjifikative që pritet të ndodhin, kur është në dispozicion; dhe

21. Udhëzime specifike të ATIS.

d) ATIS për avionët në nisje

Mesazhet ATIS që përfshijnë vetëm informacionin për nisjen duhet të përmbajnë elementet në vijim të informacionit si pas rendit të listës më poshtë:

1. emri i aerodromit;

2. treguesi i nisjes;

3. lloji i kontratës, nëse komunikimi është nëpërmjet D-ATIS;

4. numri rendor i informacionit;

5. koha e vëzhgimit, nëse duhet;

6. Pista/t që do të 5 përdoret/n për ngritje; statusi i sistemit të frenimit që përbën një rrezik të mundshëm, nëse ka

7. Kushtet sinjifikative të sipërfaqes së pistës/ave që do të përdoren për ngritje dhe nëse duhet, lehtësia e frenimit;

8. Vonesat në nisje, nëse vlen të përmendet;

9. niveli i tranzitimit, nëse aplikohet;

10. informacion tjetër thelbësor me karakter operacional;

11. Drejtimi i erës në sipërfaqe (në gradë magnetike) dhe shpejtësia, përfshirë ndryshimet e konsiderueshme dhe, nëse sensorët e erës në sipërfaqe që lidhen specifikisht me pjesët e pistës/ave në përdorim janë të disponueshme dhe informacioni është kërkuar nga operatorët e avionit, përcaktimin e pistës dhe pjesës së pistës të cilës i referohet informacioni;

12. Shikueshmëria dhe kur aplikohet, RVR³, dhe nëse shikueshmëria/sensorët RVR të lidhur specifikisht me pjesët e pistës/pistave në përdorim janë të disponueshme dhe informacioni kërkohet nga operatorët, përcaktimin e pistës dhe pjesën e pistës të cilës i referohet informacioni;

13. Kushtet aktuale të motit⁴;

14. Reja nën 1 500 m (5 000 ft) ose nën lartësinë minimale më të lartë të sektorit, cilado që është më e madhe, kumulonimbus, nëse qielli është i errësuar, shikueshmëria vertikale kur është e disponueshme⁶;

15. Temperaturë e ajrit

16. Pika e vesës;

17. Konfigurimi/et e vlerës së presionit atmosferik;

18. Çdo informacion në dispozicion për fenomenet meteorologjike të rëndësishme në zonën e ngjitjes përfshirë luhajtjet e papritura të drejtimit dhe shpejtësisë së erës;

19. Raporte të motit (METAR ose SPECI) të cilat përcaktojnë dhe ndryshimet sinjifikative që pritet të ndodhin, kur është në dispozicion; dhe

20. Udhëzime specifike ATIS.

SEKSIONI 10

Shërbimi i gatishmërisë (alerting service)

SERA.10001 Aplikimi

a) Shërbimi i gatishmërisë do të ofrohet nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror:

1. Për të gjithë avionët që iu jepet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror;

2. Në çdo rast që është e mundur, të gjithë avionëve të tjerë që kanë paraqitur një plan

⁴ Këto elementë zëvendësohen nga termi “CAVOK” kur kushtet në vijim ndodhin në të njëjtën kohë në momentin e observimit: (a) shikueshmëria: 10 km ose më shumë, dhe shikueshmëria më e ulët e paraportuar; (b) jo re me impakt operacional, dhe; (c) jo kushte moti sinjifikative për aviacionin.

^{4, 6} Këto elementë zëvendësohen nga termi “CAVOK” kur kushtet në vijim ndodhin në të njëjtën kohë në momentin e observimit: (a) shikueshmëria: 10 km ose më shumë, dhe shikueshmëria më e ulët e paraportuar; (b) jo re me impakt operacional, dhe; (c) jo kushte moti sinjifikative për aviacionin.



fluturimi ose që janë të njohur nga shërbimet e trafikut ajror; dhe

3. Për çdo avion që dihet ose besohet të jetë subjekt i një ndërhyrjeje të paligjshme.

b) Vetëm nëse përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, mjetet fluturues të pajisur me radio-komunikim të dyanshëm të përshtatshëm duhet të raportojnë përgjatë periudhës kohore 20-40 minuta në vijim të kohës së kontaktit të fundit, pavarësisht qëllimit të këtij kontakti, vetëm për të treguar që fluturimi po vazhdon sipas planit. Ky raport duhet të përfshijë identifikimin e mjetit fluturues dhe fjalët “Operimet normale”.

c) Mesazhi “Operimet normale” do t’i transmetohet ajër–tokë një njësie SHTA të përshtatshme;

SERA.10005 Informacioni për avionin që operon në afërsi të një avioni në gjendje emergjence

a) Kur është përcaktuar nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror që një avion është në gjendje emergjence, avionët e tjerë që dihet që janë në afërsi të avionit të përfshirë duhet, përveçse siç është parashikuar në (b), të njoftohen për llojin e emergjencës sa më shpejt të jetë e mundur.

b) Kur një njësi e shërbimeve të trafikut ajror është në dijeni ose beson se një avion po i nënshtrohet ndërhyrjes së paligjshme, nuk duhet bërë referim në komunikimin ajër–tokë të shërbimeve të trafikut ajror për llojin e emergjencës përveçse kur situata është referuar në fillim nga komunikimi i avionit të përfshirë dhe është e sigurt që referenca e bërë nuk do të përkeqësojë situatën.

SEKSIONI 11

Ndërhyrjet e paligjshme, emergjencat dhe interceptimi

SERA.11001 Të përgjithshme

a) Në rastin e një avioni i cili dihet ose besohet të jetë në gjendje emergjence, përfshirë të qenit subjekt i një ndërhyrjeje të paligjshme, njësite e shërbimeve të trafikut ajror duhet t’i japin avionit vëmendje maksimale, asistencë dhe prioritet mbi çdo avion tjetër siç mund të jetë nevoja bazuar në rrethanat.

b) Veprimet e mëtejshme të kontrollit të trafikut ajror do të kushtëzohen nga qëllimet e pilotit,

situatën e përgjithshme të trafikut dhe dinamikën aktuale të situatës.

SERA.11005 Ndërhyrjet e paligjshme

a) Një mjet fluturues i cili është objekt i një ndërhyrjeje të paligjshme do të përpiqet ta vendosë transponderin te Kodi 7500 dhe të njoftojë njësinë e duhur SHTA për çdo rrethanë sinjifikative të lidhur me ndërhyrjen e paligjshme dhe për çdo devijim nga plani aktual i fluturimit i nxitur nga rrethanat, në mënyrë që njësia SHTA të mundet t’i japë prioritet mjetit fluturues dhe të minimizojë konfliktin me mjetet e tjerë fluturues.

Nëse një mjet fluturues është objekt i ndërhyrjes së paligjshme, piloti në komandë do të përpiqet ta ulë mjetin fluturues sa më shpejt të jetë e mundur në aerodromin e përshtatshëm më të afërt ose në një aerodrom të dedikuar të caktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, përveçse nëse rrethanat në bordin e mjetit fluturues diktojnë për të vepruar ndryshe.

b) Kur në një mjet fluturues ndodh një ndërhyrje e paligjshme ose dyshohet për një të tillë, njësite SHTA duhet t’i përgjigjen me shpejtësi kërkesave të avionit. Informacioni me rëndësi që lidhet me operimin e sigurt të fluturimit duhet të vazhdojë të transmetohet dhe duhet të ndërmerren veprimet e nevojshme për të përshpejtuar kryerjen të gjitha fazave të fluturimit, sidomos uljen e sigurt të avionit.

c) Kur në një avion ndodh një ndërhyrje e paligjshme ose dyshohet për një të tillë, njësitë SHTA duhet, në përputhje me procedurat e rëna dakord në nivel lokal, të informojnë menjëherë Autoritetin e Aviacionit Civil, Forcat Ajrore, Policinë, Administratën e Aeroportit, NATO, dhe të shkëmbejnë informacionin e nevojshme me operatorin e mjetit fluturues ose përfaqësuesin e caktuar.

SERA.11010 Avionët që kanë humbur orientimin ose të pa identifikuar në fluturim

Avioni që ka humbur orientimin ose i pa identifikuar

a) Në momentin që një njësi e shërbimeve të trafikut ajror merr informacion për një avion që ka humbur orientimin duhet të ndërmarrë të gjitha hapat e nevojshëm siç janë përshkruar në (1) dhe (3) për të ndihmuar avionin dhe për t’i ofruar siguri fluturimit të tij.

1. Nëse pozicioni i avionit nuk dihet, njësia e shërbimeve të trafikut ajror duhet:



i) Të përpqet të vendosë komunikim të ndërsjellët me avionin, përveçse kur Të përdorë të gjitha mundësitë në dispozicion për të përcaktuar pozicionin e tij;

ii) Të njoftojë njësitë e tjera të shërbimeve të trafikut ajror në zonat e të cilave mund të ketë humbur orientimin avioni ose mund të humbë orientimin, duke marrë në konsideratë të gjithë faktorët që mund të kenë ndikuar në navigimin e avionit në rrethanat që ka qenë;

iii) Të informojë, në përputhje me procedurat e rëna dakord nivel lokal, njësitë kompetente ushtarake dhe t'i pajisi ata me planin e fluturimit në fjalë dhe të dhëna të tjera që i përkasin avionit të humbur;

iv) ky komunikim ekziston;

v) Të kërkojë nga njësitë e përmendura në (iii) dhe (iv) dhe nga avionët e tjerë në fluturim çdo lloj ndihme që të vendosë komunikim me avionin e humbur dhe të përcaktojë pozicionin e tij.

2. Kërkesat në (1)(iv) dhe (1)(v) aplikohen edhe për njësitë e shërbimeve të trafikut ajror të njoftuara në përputhje me (1)(iii).

3. Kur pozicioni i avionit është përcaktuar, njësia e shërbimeve të trafikut ajror duhet:

i) Të këshillojë avionin për pozicionin dhe veprimet korrigjuese që do të merren. Kjo këshillë duhet të jepet menjëherë kur njësia e shërbimit të trafikut ajror është në dijeni që ka një mundësi për interceptim ose rrezik tjetër për sigurinë e avionit; dhe

ii) Të pajisë, sipas nevojës, njësitë e tjera të shërbimeve të trafikut ajror dhe njësitë e duhura ushtarake me informacione me rëndësi në lidhje me avionin e humbur dhe për çdo këshillë që i është dhënë avionit.

b) Në momentin që një njësi e shërbimeve të trafikut ajror vendoset në dijeni të një avioni të pa identifikuar në zonën e tij, duhet të përpqet të përcaktojë identitetin e avionit kurdoherë që kjo është e nevojshme për dhënien e shërbimeve të trafikut ajror ose është kërkuar nga autoritetet kompetente ushtarake në përputhje me procedurat e rëna dakord në nivel lokal. Për të përmbushur sa më sipër, njësia e shërbimeve të trafikut ajror duhet të ndërmarrë hapat e mëposhtëm duke marrë parasysh rrethanat:

1. Të përpqet të vendosë komunikim të ndërsjellët me avionin;

2. Të kërkojë informacion për fluturimin nga njësitë e tjera të shërbimeve të trafikut ajror brenda rajonit të informacionit të fluturimit dhe të kërkojë ndihmën e tyre për të vendosur komunikim të ndërsjellët me avionin;

3. Të kërkojë informacion për fluturimin nga njësitë e tjera të shërbimeve të trafikut ajror që shërbejnë në rajonet fqinje të informacionit të fluturimit dhe të kërkojë ndihmën e tyre për të vendosur komunikim të ndërsjellët me avionin;

4. Të përpqet ta marrë informacionin nga avionë të tjerë që ndodhen në atë zonë;

5. Njësia e shërbimeve të trafikut ajror duhet, sipas nevojës, të njoftojë njësinë kompetente ushtarake menjëherë sapo është përcaktuar identiteti avionit.

c) Në rastin e një avioni që ka humbur orientimin ose të pa identifikuar, mundësia që avioni të jetë subjekt i një ndërhyrjeje të paligjshme duhet të merret parasysh. Kur njësia e shërbimeve të trafikut ajror vlerëson se një avion që ka humbur orientimin ose i paidentifikuar mund të jetë subjekt i një ndërhyrjeje të paligjshme, Autoritetet përgjegjëse të përcaktuara nga shteti shqiptar duhet të njoftohet menjëherë, në përputhje me procedurat e rëna dakord në nivel lokal.

SERA.11012 Karburanti në nivel minimal dhe urgjenca për karburant

a) Kur një pilot raporton për gjendjen e karburantit në nivel minimal, kontrollori do ta informojë pilotin sa më shpejt të jetë e mundur për çdo vonesa të pritura ose që nuk pritet të ketë vonesa.

b) Kur niveli i karburantit e bën deklarin e situatës së rrezikut të nevojshme, piloti, në përputhje me SERA.14095, do ta deklarojë atë duke përdorur sinjalin e radiotelefonisë (MAYDAY). Është e preferueshme që ta përsërisë 3 herë, e ndjekur nga natyra e situatës së rrezikut (Karburant).

SERA.11013 Degradim i performancës së mjetit fluturues

a) Kurdoherë që, si rezultat i dështimit ose degradimit të navigimit, komunikimeve, lartësi matësit, kontrollit të fluturimit ose sistemeve të tjera, performanca e mjetit fluturues degradon poshtë nivelit të kërkuar në hapësirën ajrore në të cilën po operon, ekuipazhi i fluturimit do të këshillohet me njësinë KTA të interesuar pa vonesa. Kur dështimi ose degradimi afekton



ndarjen minimale në përdorim, kontrollori do të veprojë për të vendosur një tip tjetër ndarje ose ndarje minimale.

b) Degradimi ose dështimi i sistemit RNAV. Kur një mjet fluturues nuk i përmbush specifikimet e kërkuara nga korridori ose procedura RNAV, si rezultat i një dështimi ose degradimi të sistemit RNAV, një leje e rishikuar do të kërkohet nga piloti.

c) Humbja e performances të navigimit vertikal të kërkuar për hapësirën ajrore me ndarje vertikale minimale të reduktuar (RVSM)

i) Piloti do ta informojë kontrollin e trafikut ajror (KTA), sa më shpejt të jetë e mundur, për çdo rrethane në të cilën kriteret e performancës për navigim vertikal për hapësirën ajrore RVSM nuk mund të ruhen. Në të tilla raste, piloti duhet të marrë një leje KTA të rishikuar përpara se të fillojë ndonjë devijim nga korridori dhe/ose niveli i fluturimit i lejuar, kur është e mundur. Kur një leje KTA e rishikuar nuk mund të merret përpara këtij devijimi, piloti duhet të marrë një leje të rishikuar sa më shpejt të jetë e mundur pas devijimit.

2. Gjatë operimeve në, ose transitit vertikal përmes hapësirës ajrore RVSM me një mjet fluturues të pa aprovuar për operime RVSM, piloti duhet të raportojë statusin “i pa-aprovuar” si në vijim:

i) në thirrjen e parë në çdo kanal brenda hapësirës ajrore RVSM;

ii) në të gjitha kërkesat për ndryshim niveli; dhe

iii) në të gjitha përsëritjet e lejeve të nivelit.

3. Kontrollorët e trafikut ajror duhet të konfirmojnë në mënyrë të qartë marrjen e mesazheve nga mjetet fluturues që raportojnë status të pa aprovuar RVSM.

4. Degradimi i pajisjeve të mjetit fluturues - raportuar nga piloti:

i) Kur informohen nga piloti i një mjeti fluturues të aprovuar RVSM që po operon në hapësirë ajrore RVSM se pajisjet e mjetit fluturues nuk i përmbushin me kriteret RVSM, Kontrolli i Trafikut Ajror do ta konsiderojë mjetin fluturues si jo të aprovuar për RVSM.

ii) Kontrolli i Trafikut Ajror do të veprojë menjëherë për të vendosur një ndarje vertikale minimale prej 600 m (2000 ft) ose një ndarje horizontale të përshtatshme nga të gjithë mjetet e tjerë fluturues të interesuar që po operojnë në hapësirë ajrore RVSM. Një mjet fluturues i

konsideruar jo i aprovuar RVSM normalisht do të nxirret jashtë nga hapësira RVSM nga Kontrollori i Trafikut Ajror kur kjo është e mundur.

iii) Pilotët duhet ta informojnë Kontrollin e Trafikut Ajror sa më shpejt të jetë e mundur për çdo rivendosje të funksionit normal të pajisjeve që i përmbush kriteret RVSM.

iv) Qendra e parë ACC që merr dijeni për një ndryshim të statusit RVSM të një mjeti fluturues do të koordinojë me qendrat ACC fqinje, si të jetë e përshtatshme.

5. Turbulencë e fortë-e paparashikuar:

i) Kur një mjet fluturues që po operon në hapësirë ajrore RVSM përballat me turbulencë të fortë për shkak të motit ose vorbullës së valës dhe piloti mendon se do të ketë impakt në aftësinë e mjetit fluturues për të ruajtur nivelin e fluturimit të lejuar, piloti do të informojë kontrollin e trafikut ajror. Kontrolli i trafikut ajror do të caktojë ose një ndarje horizontale të përshtatshme ose një ndarje vertikale minimale të shtuar.

ii) Kontrolli i trafikut ajror duhet, brenda mundësive, të akomodojë kërkesat e pilotëve për ndryshime të nivelit të fluturimit dhe/ose korridorit të fluturimit dhe do të japin informacion për trafikun, sipas kërkesës.

iii) Kontrolli i trafikut ajror do të kërkojë raporte nga mjete fluturues të tjerë për të vendosur nëse RVSM duhet të pezullohet komplet apo brenda një brezi niveli fluturimi specifik dhe/ose zone.

iv) Qendra ACC që po e pezullon RVSM duhet t'i koordinojë me qendrat ACC fqinje këtë/këto pezullim(e) dhe çdo përshtatje të nevojshme në lidhje me kapacitetet e sektorit, si të jetë e përshtatshme, për të siguruar një rrjedhje të rregullt të transferimit të trafikut.

6. Turbulencë e fortë - e parashikuar:

i) Kur një parashikim meteorologjik parashikon turbulencë të fortë brenda hapësirës ajrore RVSM, Kontrolli i trafikut ajror do të vendosë nëse RVSM duhet të pezullohet dhe, nëse po, për sa kohë dhe për cilin nivel/e specifik/e fluturimit dhe/ose zonë specifike.

ii) Në rastet kur RVSM do të pezullohet, qendra e ACC që po e pezullon RVSM do të koordinojë me qendrat ACC fqinje në lidhje me nivelet e fluturimit të përshtatshëm për transferimin e trafikut, përveçse nëse një skeme kontigjence për caktimin e niveleve të fluturimit është vendosur me letër marrëveshje. Qendra ACC që pezullon RVSM



do të koordinojë gjithashtu kapacitetet e aplikueshme të sektorit me qendrat ACC, si të jetë e përshtatshme;

SERA.11014 ACAS sugjerimet për shmangien e konfliktit ACAS (RA)

a) ACAS II duhet të përdoret gjatë fluturimit, përveçse siç përcaktohet në listën e pajisjeve minimale të specifikuar në rregulloren e Komisionit Evropian nr. 965/2012⁷ në një mënyrë të tillë që mundëson prodhimin e indikacioneve RA për ekuipazhin e fluturimit kur konstatohet afërsi e tepërt me një avion tjetër. Kjo nuk do të aplikohet nëse kufizimi i indikacioneve në RA Mode (duke përdorur vetëm indikacionet këshilluese të trafikut ose ekuivalenten) është aktivizuar nga një procedure jo-normale ose si rezultat i kushteve që e kufizojnë performancën.

b) Në rastin e një ACAS RA, pilotët duhet:

1. të përgjigjen menjëherë duke ndjekur RA, siç përcaktohet, përveçse nëse të vepruarit kështu do të vendoste në rrezik avionin;

2. të ndjekin RA edhe nëse ka një konflikt midis RA dhe një instruksioni ATC për të manovruar;

3. të mos manovrojnë në drejtimin e kundërt të një RA-je;

4. sa më shpejt të jetë e mundur, kur e lejon ngarkesa e punës së ekuipazhit të fluturimit, të njoftojnë njësinë e duhur ATC për çdo RA që kërkon një devijim nga leja ose instruksioni aktual ATC;

5. të veprojnë menjëherë në përputhje me çdo RA të ndryshuar;

6. t'i kufizojnë ndryshimet e rrugës së fluturimit në minimumin e mundshëm të nevojshëm për të qenë në përputhje me RA-të;

7. t'i rikthehen menjëherë kushteve të lejes ose instruksionit ATC kur konflikti të jetë zgjidhur; dhe

8. të njoftojnë ATC ku i rikthehen lejes aktuale;

c) Kur një pilot raporton një ACAS RA, kontrollori nuk duhet të përpiqet të modifikojë rrugën e fluturimit të avionit deri në momentin që piloti raporton 'Clear of Conflict'.

d) Në momentin që një pilot devijon nga leja ose instruksioni i tij ATC në përputhje me një RA, ose një pilot raporton një RA, kontrollori ndalon së

qeni përgjegjës për ofrimin e ndarjes midis atij avioni dhe çdo avioni tjetër të afektuar si pasojë direkte e manovrës të influencuar nga RA. Kontrollori do ta rimarrë përgjegjësinë për ofrimin e ndarjes për të gjithë avionët e afektuar kur:

1. Kontrollori e konfirmon marrjen e një raporti nga ekuipazhi i fluturimit se avioni i është rikthyer lejes aktuale; ose

2. Kontrollori e konfirmon marrjen e një raporti nga ekuipazhi i fluturimit se avioni po i rikthehet lejes aktuale dhe lëshon një leje të ndryshuar, marrja e të cilës konfirmohet nga ekuipazhi i fluturimit.

SERA.11015 Interceptimi

a) Përveç interceptimit dhe shërbimit të shoqërimit të ofruar me kërkesë të një avioni, interceptimi i avionëve civilë duhet të kryhet në përputhje me rregullat e duhura dhe direktivat administrative të lëshura nga shteti shqiptar në përputhje me Konventën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, dhe në veçanti me nenin 3(d) sipas të cilit shtetet anëtare të ICAO zotohen, kur nxjerrin rregullore për avionët e tyre shtetërorë, të kujdesen për sigurinë e navigimit të avionëve civilë.

b) Piloti në komandë i një avioni civil, kur interceptohet, duhet:

1. të ndjekë menjëherë udhëzimet e dhëna nga avioni interceptues, duke interpretuar dhe duke iu përgjigjur sinjaleve vizuale në përputhje me specifikimet në Tabelat S11-1 dhe S11-2;

2. të njoftojë, nëse është e mundur, njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror;

3. të përpiqet të vendosë komunikim nëpërmjet radios me avionin interceptues ose me njësinë e duhur të kontrollit të interceptimit, duke bërë një thirrje të përgjithshme në frekuencën e emergjencës 121,5 MHz, duke dhënë identitetin e avionit të interceptuar dhe llojin e fluturimit; nëse nuk ka komunikim dhe nëse është e mundur, të përsërisë këtë thirrje në frekuencën e emergjencës 243 MHz;

4. nëse është i pajisur me transponder SSR, të përzgjedhë Tipin A, Kodi 7700, përveçse kur është udhëzuar ndryshe nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror;

5. nëse është i pajisur me ADS-B ose ADS-C, të përzgjedhë funksionalitetin e duhur të emergjencës, nëse është e mundur, përveçse kur është udhëzuar ndryshe nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

⁷ Rregullorja e Komisionit Evropian No. 965/2012 e 5 tetorit 2012 që përcakton kriteret teknike dhe procedurat administrative të lidhura me operimet ajrore në përputhje me rregulloren e Komisionit Evropian dhe Parlamentit Evropian (KE) 216/2008 (OJ L 296, 25.10.2012, p.1)



Tabela S11-1

Sinjalet e filluara nga avioni zbulues dhe përgjigjet nga avioni i zbuluar

Seria	Sinjalet e avionit interceptues	Kuptimi	Përgjigja e avionit të interceptuar	kuptimi
1	DITË ose NATË – Avioni lëviz krahët dhe tregon dritat e navigimit me intervale të çrregullta (dhe dritat e uljes në rastin e një helikopterit) nga një pozicion pak më lart dhe përpara, dhe zakonisht në të majtë të avionit të interceptuar (ose në të djathtë nëse mjete i interceptuar është helikopter) dhe, pas njohjes, një kthesë të ngadaltë niveli, normalisht në të majtë (ose në të djathtë në rastin e një helikopterit) në drejtimin e dëshiruar. <i>Shënim 1</i> Kushtet meteorologjike ose terreni mund të kërkojnë që avioni interceptues të ndryshojë pozicionet dhe drejtimin e parashikuar më sipër, në Serinë 1 <i>Shënim 2</i> Nëse avioni i interceptuar nuk ka mundësi të ruajë ritmin e avionit interceptues, ky i fundit duhet të fluturojë një seri lëvizjesh të tipit race-track dhe të tundë krahët sa herë që kalon avionin e interceptuar DITË ose NATË – Një manovër e papritur shpëputje nga avioni i interceptuar që konsiston në një ngjitje prej 90 grade ose më shumë pa kaluar vijën e fluturimit të avionit të interceptuar	Jeni interceptuar. Më ndiqni mua.	DITË ose NATË - Avioni tund krahët, duke ndezur dritat e navigimit në intervale të çrregullta që vazhdojnë	Kuptova, do të bindem.
2	DITË ose NATË – Lëshimi i pajisjeve të uljes (nëse ka), duke treguar dritat e qëndrueshme të uljes dhe duke fluturuar mbi pistën në përdorim ose, nëse mjete i interceptuar është një helikopter, duke fluturuar mbi zonën e uljes të helikopterit. Në rastin e helikopterëve, helikopteri interceptues bën një afërsim për ulje, duke ndërtuar pezull mbi zonën e uljes	Mund të vazhdoni	DITË ose NATË - Avioni tund krahët DITË ose NATË - Po lëshoj pajisjet e uljes (nëseka), duke treguar dritat e qëndrueshme të uljes dhe duke ndjekur avionin interceptues dhe, nëse, pas mbi fluturimit mbi pistën në përdorim ose në zonën e uljes të helikopterëve, ulja konsiderohet e sigurt, vazhdoj uljen	Kuptova do të bindem. Kuptova do të bindem.
		Ulu në këtë aerodrom.		



Tabela S11-2

Sinjalet e dhëna nga avioni i interceptuar dhe përgjigjet nga avioni interceptues

Seria	Sinjalet e Avionit Të Interceptuar	Kuptimi	Përgjigja e Avionit Interceptues	Kuptimi
4	DITË OSE NATË – Ngritja e mjeteve të uljes (nëse ka) dhe pulsimi i dritave të uljes kur kalon mbi pistën në përdorim ose në zonën e uljes të helikopterit në një lartësi më të madhe se 300 m (1 000 ft) por që nuk kalon 600 m (2 000 ft) (në rastin e një helikopleri, në lartësi që kalon 50 m (170 ft) por jo më lart se 100 m (330 ft) mbi nivelin e aerodromit, dhe vazhdon të rrotullohet në pistën në përdorim ose në zonën e uljes të helikopterëve, Nëse nuk është e mundur të pulsojë dritat e uljes, pulso çdo drite tjetër që është e mundur.	Aerodromi që keni caktuar është i papërshtatshëm .	DITË ose NATË - Nëse është e dëshiruar që avioni i interceptuar të ndjekë avionin interceptues në një aerodrom tjetër, avioni interceptues ngre pajisjet e uljes (nëse ka) dhe përdor sinjalet e Serisë 1 të përcaktuara për avionin interceptues. Nëse vendoset për lëshimin e avionit të interceptuar, avioni interceptues përdor sinjalet e Serisë 2 të përcaktuara për avionin interceptues	Kuptova, ndiq. Kuptova, ju mund të vazhdoni.
5	DITË ose NATË – Ndezja dhe fikja e rregullt e të gjitha dritave në dispozicion por në një mënyrë të tillë që të jetë ndryshe nga pulsimi i dritave	Nuk mundem të bindem.	DITË ose NATË - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Kuptova.
6	DITË ose NATË - Pulsim jo i rregullt i të gjitha dritave në dispozicion	Në rrezik.	DITË ose NATË-Përdor sinjalet e Serisë 2 të parashikuar për avionët zbulues	Kuptova.

c) Nëse ndonjëri prej udhëzimeve të marra me radio prej ndonjë prej burimeve bie ndesh me ato të dhëna nga avioni interceptues me sinjale vizuale, avioni i interceptuar duhet të kërkojë sqarim të menjëhershëm ndërkohë që vazhdon t'i bindet udhëzimeve vizuale të dhëna nga avioni interceptues.

d) Nëse ndonjë prej udhëzimeve të marra me radio prej ndonjë prej burimeve bie ndesh me ato të dhëna nga avioni interceptues me radio, avioni i interceptuar duhet të kërkojë menjëherë sqarim ndërkohë që vazhdon t'iu bindet udhëzimeve me radio të dhëna nga avioni interceptues.

e) Nëse është vendosur kontakti me radio gjatë interceptimit por komunikimi në një gjuhë të përbashkët nuk është i mundur, duhet të bëhen përpjekje për të përçuar udhëzimet, konfirmimet e marrjes së udhëzimeve dhe informacionin thelbësor duke përdorur frazat dhe mënyrën e të lexuarit të tyre të përcaktuar në tabelën S11-3 dhe duke e transmetuar çdo fjali 2 herë:



Tabela S11-3

Frazat për përdorim nga avioni i interceptuar			Frazat për përdorim nga avioni i interceptuar		
Fraza	Shqiptimi(1)	Kuptimi	Fraza	Shqiptimi(1)	Kuptimi
CALLSIGN	<u>KOLSA-IN</u>	What is your call sign?	CALL SIGN (callsign)(2)	<u>KOLSA-IN</u> (callsign)	My call sign is (call sign)
FOLLOW	<u>FOL-LO</u>	Follow me	WILCO	<u>VILL-KO</u>	Understood, will comply
DESCEND	<u>DEE-SEND</u>	Descend for landing			
			CANNOT	<u>KANNNOTT</u>	Unable to comply
YOU LAND	<u>YOU LAAND</u>	Land at this aerodrome	REPEAT	<u>REE-PEET</u>	Repeat your instructionnn

Frazat për përdorim nga avioni i interceptuar			Frazat për përdorim nga avioni i interceptuar		
Fraza	Shqiptimi(1)	Kuptimi	Fraza	Shqiptimi(1)	Kuptimi
			AMLOST	<u>AMLOSST</u>	Position
PROCEED	<u>PRO-SEED</u>	You may proceed			
			MAYDAY	MAYDAY	I am in distress
			HIJACK(3)	<u>HI-JACK</u>	I have been hijacked
			LAND (placename)	LAAND (placename)	I request to land at (placename)
			DESCEND	DEE-SEND	I require descent



f) Në momentin që një njësi e shërbimeve të trafikut ajror ka dijeni që një avion po interceptohet në zonën e tij të përgjegjësisë, duhet të ndërmarrë hapat e mëposhtëm duke marrë në konsideratë rrethanat:

1. Përpiqet të vendosë komunikim të ndërsjellët me avionin e interceptuar me çdo mundësi, duke përfshirë radio frekuencën në rast urgjence 121,5 MHz, përveçse nëse ky komunikim ekziston;

2. Të informojë pilotin e avionit të interceptuar për interceptimin;

3. Të vendosë kontakt me njësinë e kontrollit të interceptimit duke mbajtur komunikim të ndërsjellët me avionin zbulues, dhe t'i japë informacionin e caktuar përsa i përket avionit;

4. Të transmetojë mesazhet midis avionit interceptues ose njësisë të kontrollit të interceptimit dhe avionit të interceptuar, siç është e nevojshme;

5. Në koordinim të ngushtë me njësinë e kontrollit të interceptimit të marrë të gjitha masat për sigurinë e avionit të interceptuar;

6. Të njoftojë njësitë e shërbimeve të trafikut ajror që iu shërbejnë rajoneve të informacionit të fluturimit fqinje nëse duket se avioni ka devijuar nga këto rajone të informacionit të fluturimit fqinje.

g) Në momentin që një njësi e shërbimeve të trafikut ajror ka dijeni që një avion po interceptohet jashtë zonës së saj të përgjegjësisë, duhet të ndërmarrë hapat e mëposhtëm duke marrë në konsideratë rrethanat:

1. Të informojë njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që shërben në hapësirën ajrore në të cilën po ndodh interceptimi, duke i ofruar kësaj njësie me informacion të disponueshëm që do të ndihmojë në identifikimin e avionit dhe t'i kërkojë këtij të fundit të marrë masa në përputhje me (f);

2. Të transmetojë mesazhet midis avionit të interceptuar dhe njësisë kompetente të shërbimeve të trafikut ajror, njësisë të kontrollit të interceptimit ose avionit interceptues.

SEKSIONI 12

Shërbimet e lidhura me meteorologjinë – Vëzhgime të Avionëve dhe raportimet nëpërmjet komunikimeve zanore

SERA.12001 Llojet e vëzhgimeve të avionëve

a) Vëzhgimet e mëposhtme të avionëve duhet të bëhen në çdo fazë të fluturimit:

1. Vëzhgimet speciale të avionëve; dhe

2. Vëzhgime të tjera jo rutinë të avionëve.

SERA.12005 Vëzhgimet speciale të Avionëve.

a) Vëzhgimet speciale duhet të bëhen dhe të raportohen nga të gjithë avionët atëherë kur paraqiten ose hasen rrethanat e mëposhtme:

1. Turbulencë e rëndë ose e moderuar; ose

2. Akullim i rëndë ose i moderuar; ose

3. Valë malore (mountain wave) e rëndë; ose

4. Stuhi me rrufe, pa breshër, të errëta, të vendosura, të përhapura ose të vendosura në një linjë; ose

5. Stuhi me rrufe, me breshër, të errëta, të vendosura, të përhapura ose të vendosura në një linjë; ose

6. Stuhi e madhe pluhuri ose rërë; ose

7. Reja e hirit vullkanik; ose

8. Aktivitet vullkanik para shpërthimit ose shpërthim vullkanik.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë, sipas nevojës, kushte të tjera të cilat duhet të raportohen nga të gjithë avionët kur hasen ose vëzhgohen.

c) Personalët e fluturimit duhet të përpilojnë raportimet duke përdorur formatet e bazuar në modelin AIREP SPECIAL të detajuar në pikën A të shtojcës 5. Ato raporte duhet të jenë në përputhje me instruksionet e detajuara për raportim, siç përcaktohet në pikën 2 të Apendiksit 5.

a) Instruksionet e detajuara, përfshi formatimin e mesazheve dhe frazeologjinë që detajohen në shtojcën 5 duhet të përdoren nga personeli i fluturimit kur transmetojnë raporte nga ajri dhe nga njësia ATS nëse i ritransmetojnë këto raporte.

b) Raportimet special të avionëve të cilat përmbajnë vëzhgime rreth aktiviteteve vullkanike duhet të shkruhen në formatin përkatës të raportimeve speciale të avionëve për aktivitetet vullkanike. Formatet të cilat bazohen në modelin për raportimet speciale nga ajri të aktiviteteve



vullkanike të pasqyruara në pikën B të shtojcës 5 duhet t'u jepen personelit të fluturimit që operojnë në korridoret ajrore të cilat mund të preken nga retë e hirit vullkanik.

SERA.12010 Vëzhgime të tjera jo rutinë të avionëve

Kur kushte të tjera meteorologjike që nuk janë të përshkruara në SERA.12005 (a), për shembull, ndryshimet në shpejtësinë/drejtimin e erës, janë hasur, dhe në opsionin e pilotit në komandë mund të ndikojnë sigurinë ose të afektojnë në mënyrë të konsiderueshme në efikasitetin e veprimeve të tjera të avionit, piloti në komandë duhet të informojë njësinë kompetente të shërbimeve të trafikut ajror sa më shpejt të jetë e mundur.

SERA.12015 Raportimi i Vëzhgimeve të avionëve me komunikim zanor

a) Vëzhgimet e avionëve duhet të raportohen gjatë fluturimit në momentin që vëzhgimi është kryer ose më pas, sa më shpejt të jetë e mundur.

b) Vëzhgimet e avionëve duhet të raportohen si raport-ajror dhe duhet të bëhen në përputhje me specifikimet teknike në shtojcën (Apendiks) 5.

SERA.12020 Shkëmbimi i raportimeve ajrore.

a) Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të transmetojnë, sa më shpejt të jetë e mundur, raportime ajrore speciale dhe jo rutinë tek:

1. Avionët e tjerë të përfshirë;

2. Zyrën përkatëse të vëzhgimeve meteorologjike (MVO) sipas pikës 3, të shtojcës 5; dhe

3. Njësi të tjera të shërbimeve të trafikut ajror të përfshira.

b) Transmetimet për avionët duhet të përsëriten në një frekuencë dhe të vazhdojnë për një periudhë kohe që duhet të përcaktohen nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror

SEKSIONI 13 Transponderat SSR

SERA.13001 Operimi i një transponderi SSR

a) Nëse një mjet fluturues ka një transponder funksional SSR, piloti duhet të operojë transponderin gjatë gjithë kohës së fluturimit, pavarësisht nëse ky mjet fluturues është brenda apo jashtë hapësirave ku radari i mbikëqyrjes

sekondar (SSR) përdoret për dhënien e shërbimit të trafikut ajror.

b) Pilotët nuk duhet të operojnë vetinë IDENT përveç nëse i kërkohet nga shërbimi i trafikut ajror.

c) Me përjashtim të fluturimit në hapësira ajrore të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil ku mbajtja e transponderit është e detyrueshme, mjetet fluturuese të cilat nuk kanë energji elektrike të mjaftueshme janë të përjashtuara nga detyrimi për operimin gjatë gjithë kohës së transponderit.

SERA.13005 Procedura e vendosjes së kodeve të Tipit A për transponderin SSR

a) Për të treguar që është në gjendje emergjence, piloti i një mjeti fluturues të pajisur me transponder SSR do të:

1. Përzgjedhë kodin 7700 për të treguar një situatë emergjence, me përjashtim të rastit nëse shërbimi i kontrollit të trafikut ajror e ka udhëzuar pilotin të operojë transponderin në një kod specifik. Në rastin e fundit, piloti mundet gjithsesi të përzgjedhë kodin 7700 kurdoherë që ka një arsye specifike për të besuar që ky do të ishte veprimi më i mirë i mundshëm.

2. Përzgjedhë kodin 7600 për të treguar gjendjen e dështimit të komunikimit me radio;

3. Përpiqet të përzgjedhë kodin 7500 për të treguar gjendjen e ndërhyrjes së jashtëligjshme. Në varësi të rrethanave, në vend të këtij kodi mund të përdoret kodi 7700.

b) Me përjashtim të rasteve të përmendura më sipër, piloti do të:

1. Përzgjedhë kodet ashtu siç instruktohet nga njësia e SHTA; ose

2. Në mungesë të instruksioneve nga SHTA në lidhje me përzgjedhjen e kodeve SSR, të përzgjedhë kodin 2000 ose një kod tjetër të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ose

3. Në rast se nuk merr shërbimin e trafikut ajror, të përzgjedhë kodin 7000 me qëllim përmirësimin e dallimit të një mjeti fluturues të pajisur me mjete të përshtatshme, me përjashtim të rasteve kur përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Kur vëzhgohet në ekran që kodi i pasqyruar është ndryshe nga ai i përcaktuar për atë mjet fluturues:



1. pilotit do t'i kërkohej të konfirmojë kodin e përzgjedhur dhe, nëse e justifikon situata, të ripërzgjedhë kodin e duhur; dhe

2. nëse mospërputhja mes kodit të pasqyruar dhe kodit të përcaktuar vazhdon, pilotit mund t'i kërkohej të ndalojë operimin e transponderit të mjetit fluturues. Qendra tjetër e kontrollit dhe njësitë e tjera që ndikohen të cilat përdorin radarët e mbikëqyrjes sekondarë (SSR) dhe/ose multilateration (MLAT) për dhënien e shërbimit të trafikut ajror, duhet të informohen në përputhje me rrethanat.

SERA.13010 Informacioni i përfituar nga presioni i lartësisë barometrike

a) Nëse një mjet fluturues ka një pajisje funksionale të tipit C, piloti do të operojë në mënyrë të vazhdueshme këtë tip përveç rastit nëse urdhërohet ndryshe nga kontrolli i trafikut ajror

b) Përveç se kur përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, verifikimi i informacionit, të përfituar nga matja e lartësisë me presion barometrik, i pasqyruar te kontrollorët, duhet të kryhet të paktën një herë nga çdo njësi e kontrollit të trafikut ajror e pajisur në mënyrë të përshtatshme në kontaktin e parë me avionin e interesuar ose, nëse kjo nuk është e realizueshme, sa më shpejt të jetë e mundur.

SERA.13015 Procedura e vendosjes e transponderit SSR të tipit S të identifikimit të mjetit fluturues

a) Mjetet fluturuese me tipin S të cilët kanë vetinë e identifikimit të mjetit fluturues do të transmetojnë identifikimin e mjetit fluturues siç specifikohet në zërin 7 të planit të fluturimit të ICAOs ose, regjistrimin e mjetit fluturues në rast se nuk është mbushur një plan fluturimi.

b) Nëse vëzhgohet në ekrane që identifikimi i mjetit fluturues i transmetuar nga një mjet fluturues i pajisur me tipin S është ndryshe nga ajo çfarë pritet prej këtij mjeti fluturues, pilotit do t'i kërkohej të konfirmojë dhe, nëse është e nevojshme, të ripërzgjedhë identifikimin korrekt të mjetit fluturues.

c) Nëse, në vazhdim të konfirmimit nga piloti që ka vendosur në mënyrë korrekte identifikimin e avionit në vetinë identifikuese të tipi S, mospërputhja vazhdon kontrollori do të ndjekë hapat e mëposhtëm:

1. Informon pilotin për vazhdueshmërinë e mospërputhjes;

2. Nëse është e mundur, korrigjon etiketën e cila tregon identifikimin e avionit në ekran; dhe

3. Njofton njësinë tjetër të kontrollit dhe njësitë e tjera të interesuara, të cilat përdorin tipin S për qëllim identifikimi, që identifikimi i mjetit fluturues transmetuar prej tij është i pasaktë.

SERA.13020 Dështim i transponderit SSR kur pajisja me një transponder funksional është i detyrueshëm

a) Nëse kemi dështim të transponderit mbas nisjes, njësite e kontrollit të trafikut ajror do të përpiqen të sigurojnë vazhdimësinë e fluturimit në aerodromin e destinacionit sipas planit të fluturimit. Megjithatë, pilotët mund të duhet të veprojnë në përputhje me kufizime specifike.

b) Në rastin e një transponderi i cili ka dështuar dhe nuk mund të riparohet përpara nisjes, pilotet do të:

1. Informojnë sa më shpejt të jetë e mundur shërbimin e trafikut ajror, mundësisht përpara se të paraqitet plani i fluturimit;

2. Vendosin në fushën 10 të planit të fluturimit ICAO, nën SSR, karakterin "N", për të treguar "mosfunksion të plotë të transponderit" ose, në rast të dështimit të pjesshëm të transponderit, vendosin karakterin që korrespondon me pjesën funksionale të tij; dhe

3. Veprojnë në përputhje me çdo procedurë të publikuar për të kërkuar një përjashtim nga kërkesat e mbajtjes së një transponderi funksional SSR.

SEKSIONI 14

Procedura e komunikimit me zë

SERA.14001 Të përgjithshme

Frazeologjia e standardizuar do të përdoret në të gjitha situatat për të cilat është specifikuar. Vetëm kur frazeologjia e standardizuar nuk shërben për një transmetim të synuar, atëherë do të përdoret gjuha e rëndomtë.

SERA 14005 Kategoritë e mesazheve

a) Kategoritë e mesazheve që trajtohen nga shërbim i lëvizshëm aeronautik, si dhe rendi i prioritetit në vendosjen e komunikimeve dhe transmetimin e mesazheve do të jetë sipas tabelës S14-1.



Tabela S14-1

Kategoria e mesazheve dhe sinjalet radiotelefoni sipas shkallës së prioritetit	Sinjali radiotelefonik
a) Thirrjet e emergjencës, mesazhet e emergjencës dhe trafiku në emergjencë	MAYDAY
b) Mesazhet e urgjencës, përfshi mesazhet paraprirë nga sinjalet mjekësore të transportit	PAN PAN ose PAN PAN MEDICAL
c) Komunikimet në lidhje me gjetjen e drejtimit	=====
d) Mesazhet e sigurisë në fluturim	=====
e) Mesazhet meteorologjike	=====
f) Mesazhet e rregullta në fluturim	=====

b) Mesazhet e rrezikut dhe trafiku në rrezik do të trajtohen sipas dispozitave në pikën SERA.14095

c) Mesazhet e urgjencës dhe trafiku në urgjencë, duke përfshirë mesazhet paraprirë nga sinjalet e transportit mjekësor, do të trajtohen sipas dispozitave të pikës SERA14.095.

SERA.14010 Mesazhet e sigurisë në fluturim

Mesazhet e sigurisë në fluturim do të përfshijnë mesazhet e mëposhtme

a) mesazhet e lëvizjes dhe kontrollit;

b) mesazhet që kanë një interes direkt për një mjet fluturues në fluturim, të cilat janë iniciuar nga operatori i mjetit fluturues ose nga një mjet fluturues;

c) këshilla meteorologjike të cilat kanë një interes direkt për një mjet fluturues në fluturim ose gati për nisje (të komunikuar individualisht ose në transmetim në ajër);

d) mesazhe të tjera që i interesojnë një mjet fluturues në fluturim ose gati për nisje.

SERA.14015 Gjuha që duhet të përdoret në komunikimin ajër–tokë

a) Komunikimet radiotelefoni ajër–tokë do të kryen në gjuhën angleze ose në gjuhën që përdoret normalisht nga stacioni në tokë.

b) Gjuha angleze do të jetë e vlefshme, me kërkesë nga çdo mjet fluturues, nga të gjitha stacionet në tokë që i shërbejnë aerodromeve të përcaktuara dhe korridoreve ajrore që përdoren nga shërbime ajrore ndërkombëtare. Përveçse kur përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil për raste të veçanta, gjuha angleze do të përdoret për komunikimet ndërmjet njësive të SHTA dhe mjeteve fluturuese, në aerodrome me më shumë se 50 000 lëvizje IFR në vit. Autoriteti i Aviacionit Civil brenda datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, nëse gjuha angleze nuk është gjuha e vetme që përdoret për komunikimet ndërmjet njësive të SHTA dhe mjeteve fluturuese në këto lloj aerodromesh, mund të vendosin të mos e aplikojnë kërkesën për përdorimin e gjuhës angleze dhe të informojnë Komisionin Evropian në për këtë. Në atë rast, Autoriteti i Aviacionit Civil, do të kryejë një studim, jo më vonë se hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje, mbi mundësinë për të kërkuar përdorimin e gjuhës angleze për komunikimet ndërmjet njësive SHTA dhe mjeteve fluturuese në ato aerodrome për arsye të sigurisë, për të shmangur inkursionet pa leje të mjeteve fluturuese në pista të okupuara ose rreze të tjera për sigurinë, duke marrë në konsideratë dispozitat e aplikueshme të BE-së dhe ligjet kombëtare në përdorimin e gjuhëve. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet ta bëjë atë studim publik dhe të përcjellë konkluzionet tek EASA dhe Komisioni Evropian.

c) Gjuhët në dispozicion në një stacion të caktuar në tokë do të jenë pjesë e Publikimeve të Informacionit Aeronautik (AIP) si dhe informacioneve të tjera aeronautike të publikuara të cilat kanë lidhje me këtë lloj infrastrukture.

SERA.14020 Germëzimi i fjalëve në radiotelefon

Kur emrat e duhur, shkurtime të shërbimeve dhe fjalë për të cilat shqiptimi është në dyshim germëzohen në radiotelefon, do të përdoret alfabeti në tabelën S14-2.



Tabela S14-2
Germëzimi alfabetik në radiotelefoni

Letter	Word	Approximate pronunciation (Latin alphabet representation)
A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE or <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH



Letter	Word	Approximate pronunciation (Latin alphabet representation)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

In the approximate representation using the Latin alphabet, syllables to be emphasized are underlined.

SERA.14025 Parimet që udhëheqin identifikimin e korridoreve të ATS përveç korridoreve standarde të nisjes (SID) dhe ardhjes (STAR)

a) Përdorimi i treguesve të korridoreve ATS në komunikime

1. Në komunikimet me zë, germa bazike e një treguesi duhet të shqiptohet sipas alfabetit të germëzimit të përcaktuar në tabelën S14-2.

2. Në rastin kur përdoren parashtesat K,U ose S, në komunikimin me zë ato do të shqiptohen si më poshtë:

i) K- KOPTER

ii) U-UPPER

iii) S- SUPERSONIC

b) Fjala “kopter” duhet të shqiptohet si te fjala “helicopter” dhe fjalët “upper” dhe “supersonic” njësoj si në gjuhën angleze.

SERA.14026 Pikat e rëndësishme



Normalisht gjuha e folur që emëron pikat e rëndësishme të cilat shënojnë një mjet të radio navigimit, ose –pesë-germa unike të germëzuara “emri i kodifikuar” për pikat e rëndësishme të cilat nuk shënojnë mjete të radio navigimit, do të përdoret për t’iu referuar pikave të rëndësishme në komunikimin me zë. Nëse nuk është përdorur gjuha e folur që emëron vendin e mjetit të radio navigimit, ajo do të zëvendësohet nga një tregues i kodifikuar e cila, në komunikimin zanor, do të shqiptohet sipas germëzimit alfabetik.

SERA. 14030 Përdorimi i treguesve për korridoret standarde instrumentale të nisjes dhe ardhjes

Treguesit në gjuhën e folur do të përdoren në komunikimin me zë për korridoret instrumentale të nisjes dhe ardhjes.

SERA. 14035 Transmetimi i numrave në radiotelefoni

a) Transmetimi i numrave

1. Të gjithë numrat e përdorur për transmetimin e shenjave të thirrjes së avionëve, kurset, pistën, drejtimin dhe shpejtësinë e erës do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas.

i) Nivelet e fluturimit do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas, përveç rastit të niveleve të fluturimit që mbarojnë me dy zero.

ii) Të dhënat e matësit të lartësisë do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas, përveç rastit kur e dhëna është 1000hPa, e cila do të shqiptohet si “NJË MIJË”

iii) Të gjithë numrat të cilët përdoren në transmetimin e kodeve të transponderit do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas përveç rastit kur kodi i transponderit përmban vetëm mijëshe. Në këtë rast numri i parë i mijëshes do të shqiptohet shoqëruar nga fjala “MIJË”.

2. Të gjithë numrat të cilët përdoren në transmetimin e informacioneve të ndryshëm nga pika (a)(1) do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas, përveç numrave të cilët përmbajnë qindëshe apo mijëshe të plota të cilat do të transmetohen duke shqiptuar çdo shifër sipas numrave të qindësheve apo mijësheve shoqëruar nga fjalët “QIND” ose “MIJË”. Kombinimi i mijësheve dhe qindësheve të plota do të transmetohen duke shqiptuar çdo shifër në numër mijëshesh shoqëruar nga fjala “MIJË” dhe ndjekur nga numri i qindësheve shoqëruar nga fjala “QIND”.

3. Në rastet kur është e nevojshme për të sqaruar numrin e transmetuar si mijëshe e plotë/ose qindëshe e plotë, numri do të transmetohet duke shqiptuar çdo shifër veçmas.

4. Kur japin informacionin në lidhje me drejtimin relativ të një objekti ose për trafikun në konflikt sipas termave të treguesit të orës, informacioni do të jepet duke shqiptuar shifrat së bashku, si për shembull: “ORA DHJETË” ose “ORA NJËMBËDHJETË”.

5. Numrat që përmbajnë pikë dhjetore do të transmetohen siç përshkruhet në pikën (a) (1) së bashku me pikën dhjetore në sekuencën e duhur, duke e shoqëruar me fjalën “DECIMAL”.

6. Të gjashtë shifrat e një treguesi numerik do të përdoren për të identifikuar kanalën e transmetimit në komunikimet radiotelefonike VHF, përveç rasteve kur të dy shifrat e fundit (e pesta dhe e gjashta) janë zero, ku në këtë rast do të përdoren vetëm katër shifrat e para.

SERA.14040 Shqiptimi i numrave

Kur gjuha e komunikimit është anglishtja, numrat do të transmetohen duke përdorur shqiptimin e treguar në tabelën S-14.



Tabela S14-3

Numeral or numeral element	Pronunciation
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Teknika e transmetimit

- a) Transmetimet do të kryen në mënyrë të përmbledhur dhe të saktë me një ton normal bisede.
- b) Fjalët dhe frazat e mëposhtme do të përdoren në komunikimet radiotelefoni sipas nevojës dhe do të kenë kuptimin e përcaktuar tabelën S14-4



Tabela S14-4

FRAZA	KUPTIMI
ACKNOWLEDGE (POHOJ)	“Më lër të kuptoj që ju kini marrë dhe kuptuar këtë mesazh.”
AFFIRM (POHOJ)	“Po”
APPROVED (APROVUAR)	“Leja për veprimet e propozuara është garantuar.”
BREAK (PUSHIM)	“Unë tregoj nëpërmjet kësaj ndarjen ndërmjet pjesëve të mesazhit.”
BREAK BREAK (PUSHIM/PUSHIM)	“Unë tregoj nëpërmjet kësaj ndarjen ndërmjet, mesazheve të transmetuara avionëve të ndryshëm në një situatë të ngarkuar.”
CANCEL (ANULLO)	“Anuloj lejen e transmetuar më parë.”
CHECK (KONTROLL)	“Ekzaminoj një sistem apo një procedurë.”
CLEARED (I LEJUAR)	“I autorizuar të procedosh nën kushte specifike.”
CONFIRM (KONFIRMO)	“Unë kërkoj verifikimin e: (lejeve, instruksioneve, veprimeve, informacioneve).”
CONTACT (KONTAKTO)	“Stabilizo komunikimin me”
CORRECT (SAKTË)	“e vërtetë “ ose “e saktë”.
CORRECTION(KORRIGJOJ)	“Një gabim është bërë në këtë transmetim (ose në një mesazh). Versioni korrekt është.....”
DISREGARD (SHPERFILLE)	“Injoroje.”
HOW DO YOU READ (SI MË DËGJON)	“Si është dëgjueshmëria e transmetimit tim?” (shiko pikën SERA.14070(c))
I SAY AGAIN (PO E PËRSËRIS)	“Unë po e përsëris për sqarim ose për ta theksuar.”
MAINTAIN (MBAJ)	“Vazhdo sipas kushteve të specifikuar” ose të vazhdosh atë që po bën.
MONITOR (MONITORO)	“Përgjo në (frekuencë).”
NEGATIVE (MOHOJ)	“Jo” ose “Leja nuk ju garantohet” ose “kjo nuk është e saktë” ose “I pamundur të..”.
OVER (MBYLLA)	“Transmetimi im ka përfunduar, dhe unë pres një përgjigje prej jush.”
OUT (DOLA)	“Ky shkëmbim transmetimesh ka përfunduar dhe nuk pres prej jush një përgjegjësi.”
READ BACK (PËRSERITE)	“Përsërit të gjithën, ose një pjesë specifike, të këtij mesazhi te mua ekzaktësisht siç e ke marrë.”
RECLEARED (RILEJUAR)	“Një ndryshim është bërë në lejen tuaj të fundit dhe kjo leje e re i zë vendin lejes së mëparshme ose një pjese së saj.”
REPORT(RAPORTO)	“Më kalo mua informacionin e mëposhtëm....”
REQUEST (KËRKESË)	“Do të më pëlqente të di...” ose “unë kërkoj të marr....”
ROGER (KUPTOVA)	“Unë kam marrë të gjithë mesazhin tuaj të fundit.”
SAY AGAIN (THUAJ PRAPË)	“Përsërit të gjithin, ose një pjesë të caktuar, të mesazhit tuaj.”
SPEAK SLOWER (FOL MË NGADALË)	“Redukto ritmin e të folurit.”
STANDBY (NË PRITJE)	“Prit dhe unë do të bëj një thirrje.”
UNABLE (I PAMUNDUR)	“Unë nuk mund të veproj sipas kërkesës suaj, instruksion apo leje.”
WILCO (PAJTOHEM)	(Shkurtimi i fjalës pajtohem me) “Unë e kuptova mesazhin dhe do të veprojë sipas saj.”
WORDS TWICE (PËRSËRIS DY HERË)	(a) Si një kërkesë: “Komunikimi është i vështirë. Të lutem dërgo çdo fjalë, ose grup fjalësh dy herë.” (b) Si informacion: “Meqenëse komunikimi është i vështirë, çdo fjalë ose grup fjalësh në këtë mesazh duhet të dërgohet dy herë.”



SERA.14050 Shenjat e thirrjes radiotelefoniqe të mjeteve fluturuese

a) Shenja e thirrjes e plotë:

Shenja e thirrjes e një mjeti fluturues në radiotelefoni do të jetë një nga tipet e mëposhtme:

1. Tipi(a)-karakteret të cilat korrespondojnë me shenjën e regjistrimit të një mjeti fluturues; ose

2. Tipi(b)- treguesi telefonik i operatorit të mjetit fluturues, i ndjekur nga 4 karakteret e fundit të shenjës së regjistrimit të mjetit fluturues;

3. Tipi (c) - treguesi telefonik i operatorit të mjetit fluturues i ndjekur nga identifikimi i mjetit fluturues.

b) Shenjat e thirrjes të shkurtuara

Shenjat e thirrjes të një mjeti fluturues në radiotelefoni të treguara në pikën (a), me përjashtim të tipit (c), mund të shkurtohen sipas kushteve të përcaktuara në pikën SERA.14055(c). Shenjat e thirrjeve të shkurtuara do të jenë sipas formës së mëposhtme:

1. Tipi(a) – karakteri i parë i regjistrimit dhe së paku dy karakteret e fundit të shenjës së thirrjes;

2. Tipi(b) – treguesi telefonik i operatorit të mjetit fluturues, i ndjekur nga së paku dy karakteret e fundit të shenjës së thirrjes;

3. Tipi(c) – nuk ka formë të shkurtuar.

SERA.14055 Procedurat e radiotelefonisë

a) Një mjet fluturues nuk do të ndryshojë tipin e shenjës së thirrjes radiotelefoniqe gjatë fluturimit, përveç përkohësisht kur instruktohet nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror në interes të sigurisë. Përveç për arsye të sigurisë, asnjë transmetim nuk do t'i drejtohet një mjeti fluturues gjatë kohës së nisjes, gjatë pjesës së fundit të finales së afrimit ose menjëherë mbas uljes duke rulluar në pistë.

b) Vendosja e komunikimeve radiotelefoniqe

1. Shenjat e thirrjes radiotelefoniqe të plota do të përdoren gjithmonë kur vendoset komunikimi. Kur vendoset komunikimi, mjetet fluturuese do të fillojnë thirrjen e tyre nga treguesi i stacionit që po thërritet, duke u ndjekur nga treguesi i stacionit që po thërret.

2. Përgjigja ndaj thirrjeve të mësipërme do të përdore shenjën e thirrjes të stacionit thirrës, ndjekur nga shenja e thirrjes e stacionit përgjigjes, e cila do të konsiderohet si një ftesë e stacionit thirrës për të vazhduar me transmetimin. Për transferimet e komunikimit brenda një njësie ATS, shenja e thirrjes së njësisë ATS mund të neglizhohet nëse autorizohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

3. Komunikimet do të fillojnë me një thirrje dhe një përgjigje kur është e dëshirueshme për vendosjen e kontaktit, përveç se, kur është e qarte se stacioni i thirrur do të marrë thirrjen, stacioni thirrës mund të transmetojë mesazhin, pa pritur për një përgjigje nga stacioni i thirrur.

c) Komunikimet radiotelefoniqe pasuese

1. Shenjat e thirrjes radiotelefoniqe të shkurtuara, siç përshkruhet në pikën SERA.14050(b), do të përdoren vetëm mbasi komunikimi është vendosur në mënyrë të kënaqshme dhe është siguruar që nuk mund të ketë mundësi për keqkuptim. Një mjet fluturues mund të përdorë shenjën e thirrjes së shkurtuar vetëm nëse stacioni aeronautik i është drejtuar në këtë mënyrë.

2. Kur lëshohen lejet ATC dhe përsëriten leje të tilla, kontrollorët dhe pilotët do të shtojnë gjithmonë shenjën e thirrjes të mjetit fluturues për të cilën aplikohet leja. Për raste të tjera, vazhdimësia e komunikimeve të dyanshme mbas vendosjes së kontaktit do të lejohet pa identifikime të mëtejshme ose thirrje deri në mbylljen e kontaktit.

SERA.14060 Transferimi i komunikimeve VHF

a) Një mjet fluturues do të këshillohet nga njësi e përshtatshme e ATS të transferohet nga një frekuencë radiofonike te një tjetër sipas procedurave të rëna dakot. Në mungesë të kësaj këshille, mjeti fluturues do të njoftojë njësinë ATS përpara se të ndodhë ky transferim.

b) Kur stabilizohet kontakti fillestar, ose kur e le një frekuencë VHF, një mjet fluturues do të transmetojë një informacion të tillë siç përshkruhet nga Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror përgjegjës për ofrimin e shërbimit dhe aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

SERA.14065 Procedura e radiotelefonisë për ndryshimin e kanalit të komunikimit ajër–tokë me zë

a) Përveç kur përshkruhet ndryshe nga Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror përgjegjës për ofrimin e shërbimit dhe i aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, thirrja fillestare te një njësi e ATS mbas një ndryshimi të kanalit të komunikimit ajër–toke me zë do të përmbajë elementët e mëposhtëm:

1. Emërtimin e njësisë ATS që thërret;

2. Shenjën e thirrjes dhe, për mjetet fluturuese të kategorisë së turbulencës së rëndë, fjala “HEAVY”



ose “SUPER” nëse ky mjet fluturues është identifikuar si i tillë nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

3. Nivelin, duke përfshirë nivelet që po kalohen apo të lejuara, në se nuk po mban nivelin e lejuar;

4. Shpejtësinë, nëse është caktuar nga kontrolli i trafiku ajror; dhe

5. Element të tjerë, siç kërkohet nga OSHLA përgjegjëse për ofrimin e shërbimit dhe të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Pilotët do të japin informacion për nivelin brenda 30 metra apo 100ft siç lexohet në lartësi matësin e pilotit.

c) Thirrja fillestare për kullën e kontrollit të aerodromit

Për mjetet fluturuese që u ofrohet shërbimi i kontrollit të aerodromit, thirrja fillestare do të përmbajë:

1. Emërtimin e njësies ATS që thërritet;

2. Shenjën e thirrjes dhe, për mjetet fluturuese të kategorisë së turbulencës së rëndë, fjala “HEAVY” ose “SUPER” nëse ky mjet fluturues është identifikuar si i tillë nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

3. Pozicioni; dhe

4. Elementë të tjerë, siç kërkohet nga OSHLA përgjegjës për ofrimin e shërbimit dhe të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

SERA.14070 Procedurat e testeve

a) Forma e transmetimeve të testeve do të jetë si më poshtë:

1. Identifikimin e stacionit të thirrur;

2. Identifikimi i stacionit thirrës;

3. Fjalët “RADIO CHECK”;

4. Frekuenca që po përdoret.

b) Përgjigja ndaj një transmetimi testi do të jetë si më poshtë:

1. Identifikimin e stacionit që kërkon test;

2. Identifikimin e stacionit që po përgjigjet;

3. Informacionin në lidhje me dëgjueshmërinë e stacionit që po kërkon transmetimin e testit.

c) Kur kryen teste, do të përdoret shkalla e dëgjueshmërisë si më poshtë:

Shkalla e dëgjueshmërisë

1. I padëgjueshëm;

2. I dëgjueshëm herë pas here;

3. I dëgjueshëm, por me vështirësi;

4. I dëgjueshëm;

5. I dëgjueshëm plotësisht.

SEAR.14075 Shkëmbimi i komunikimeve

a) Komunikimet do të jenë të përmbledhura dhe të qarta, duke përdorur frazeologji standarde sa herë që është e mundshme.

1. Kur transmetohet nga një mjet fluturues, pohimi i marrjes së një mesazhi do të përfshijë shenjën e thirrjes së mjetit fluturues.

2. Kur pohimi i marrjes është transmetuar nga një njësi ATS të një mjet fluturues, ajo do të përmbajë shenjën e thirrjes së mjetit fluturues, ndjekur nga shenja e thirrjes së njësies së ATS, nëse konsiderohet e nevojshme.

b) Fundi i një bisede.

Një bisedë radiotelefoni do të mbyllet nga njësia ATS pritëse ose nga mjeti fluturues duke përdorur shenjën e tij të thirrjes.

c) Korigjimet dhe përsëritjet.

1. Kur është bërë një gabim gjatë një transmetimi, do të thuhet fjala “korigjim”, grupi apo fraza e fundit korrekte do të përsëritet, dhe pastaj do të transmetohet versioni korrekt.

2. Nëse korigjimi mund të bëhet më mirë nëse përsëritet i gjithë mesazhi, fraza “korigjoj, unë e them përsëri” do të përdoret përpara se mesazhi të transmetohet për herë të dytë.

3. Nëse stacioni marrës është në dyshim në lidhje me saktësinë e mesazhit të marrë, do të kërkohet një përsëritje e plotë ose e pjesshme.

4. Nëse kërkohet përsëritja e të gjithë mesazhit, do të thuhet fjalët “thuaje përsëri”. Nëse kërkohet përsëritja vetëm e një pjesë do të përdoret fraza “thuaje përsëri të gjithën parafjala e parë e dëgjuar në mënyrë të kënaqshme); ose “thuaje përsëri.... (fjalën para pjesës që mungon) deri...(fjalën mbas pjesës që mungon)” ose “thuaje përsëri të gjithën mbas....(fjala e fundit e dëgjuar në mënyrë të kënaqshme)”.

d) Nëse mbas kontrollit të korrektësisë së një përsëritje, janë vërejtur pjesë jo korrekte, fjalët “negative po e përsëris prapë” do të transmetohen mbas përmbylljes së përsëritjes, ndjekur nga version korrekt i pjesës në fjalë.

SERA.14080 Monitorimi i komunikimeve/orët e shërbimit

a) Gjatë fluturimit, mjeti fluturues do të mbajë nën mbikëqyrje siç kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe nuk do të ndalojë monitorimin, përveç për arsye sigurie, pa informuar njësien e ATS përkatëse.

1. Fluturimet e gjata mbi ujë të mjeteve fluturuese ose për fluturime në zona të përcaktuara



në të cilën kërkohet mbajtja e transmetuesit të lokalizimit të emergjencës (ELT), do të kontrollojnë në mënyrë të vazhdueshme frekuencën e emergjencës në VHF 121,5MHz, përveç atyre periudhave kohore në të cilën mjetet fluturuese kryejnë komunikime në kanale të tjerë VHF ose kur kufizimet e pajisjeve në bordin e mjetit fluturues ose detyrat e pilotëve në kabinë nuk e lejojnë mbikëqyrjen e dy kanaleve njëkohësisht.

2. Mjetet fluturuese do të kontrollojnë në mënyrë të vazhdueshme frekuencën e emergjencave në VHF 121.5MHz në zona apo në korridore ajrore ku ekziston mundësia e një interceptimi ndaj mjetit fluturues apo situata të tjera të rrezikshme, si dhe është vendosur si kërkesë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Stacionet aeronautike do të mbajnë nën monitorimin e vazhdueshëm kanalin e emergjencave VHF 121.5MHz gjatë orëve të shërbimit të njësive të cilat është e instaluar. Nëse dy apo më shumë stacione janë të vendosura krah për krah, kjo kërkesë do të plotësohet nëse të paktën njëra prej tyre ta mbajë nën mbikëqyrje këtë frekuencë.

c) Nëse është e nevojshme për një mjet fluturues apo njësi ATS të pezullojë operimet për ndonjë arsye, ku është e mundur do të informojnë stacionet e tjera të interesuara, duke njoftuar kohën në të cilën operimet do të rifillojnë. Kur operimet do të rifillojnë, stacionet e tjera të interesuara do të njoftohen po ashtu. Nëse është e nevojshme që operimet do të pezullohen më gjatë në kohë se lajmërimi i parë, një kohë e rishikuar e kohës së rifillimit do të transmetohet, nëse është e mundur, në ose sa më pranë kohës të specifikuar më parë.

SERA.14085 Përdorimi i transmetimeve pa përgjigje

a) Nëse një mjet fluturues dështon të vendosë kontakt në një kanal të përcaktuar, në kanalin e mëparshëm të përdorur apo në një kanal tjetër të përshtatshëm për atë korridor, dhe dështon të vendosë komunikim me njësinë e duhur ATS, një njësi tjetër ATS ose mjete të tjera fluturuese duke përdorur të gjitha mënyrat e mundshme, ky mjet fluturues do të transmetojë mesazhin e tij dy herë në kanalin(et) e përcaktuara, të paraprirë nga fraza “TRANSMETUAR PA PËRGJEGJE”, dhe nëse është e nevojshme, të përfshijë të adresuarin/it të cilit/ëve iu drejtohet ky mesazh.

b) Nëse një mjet fluturues e ka të pamundur të vendosë komunikim për shkak të dështimit të marrësit, do të transmetojë raportime sipas kohëve të skeduluara, ose pozicionet, në kanalin në përdorim të paraprirë nga fraza “DUKE TRANSMETUAR PA PËRGJIGJE PËR SHKAK TË DËSHTIMIT TË MARRËSIT”.

Mjeti fluturues do të:

1. Transmetojë mesazhin e synuar, duke e përsëritur atë plotësisht;

2. Këshillon kohën në të cilën do të transmetohet mesazhi tjetër;

3. Nëse i ofrohet shërbimi i trafikut ajror, të transmetojë informacionin për qëllimin e pilotit në komandë në lidhje me vazhdimësinë e fluturimit.

SERA.14087 Përdorimi i teknikave të përcjelljes së komunikimeve

a) Nëse një njësi ATS nuk ka qenë në gjendje të vendosë kontakt me një mjet fluturues mbas thirrjeve në frekuencat në të cilat besohet se ky mjet fluturues mund të jetë duke dëgjuar, do të:

1. Kërkojë njësive të tjera SHTA për të ndihmuar, duke thirrur mjetin fluturues dhe përcjellë informacion mbi trafikun, nëse është e nevojshme; dhe

2. Kërkojë mjeteve fluturues në korridoret ajrore të përpiqen të vendosin kontakt me mjetin fluturues dhe përcjellin informacion mbi trafikun, nëse është e nevojshme.

b) Dispozitat e pikës (a) po ashtu do të aplikohen:

1. Sipas kërkesës së njësive të interesuar ATS;

2. Nëse komunikimi i pritshëm nga një mjet fluturues nuk është marrë brenda një periudhe kohore e tillë që mund të dyshohet të ketë ndodhur dështimi i komunikimit.

SERA.14090 Procedurat specifike të komunikimit

a) Lëvizja e automjeteve

Frazeologjia për lëvizjen e automjeteve, përveç traktorëve–tërheqës, në zonën e manovrimit do të jetë e njëjtë si ajo që përdoret për lëvizjen e mjeteve fluturuese, me përjashtim të instruksioneve të rulimit, ku në një rast të tillë fjala “PROCEDO” do të zëvendësojë fjalën “RULO” kur komunikohet me automjetet.

b) Shërbimi këshillues i trafikut ajror

Shërbimi këshillues i trafikut ajror nuk jep “leje” por vetëm “informacion këshillues” dhe do të



përdorë fjalën “këshillë” ose “sugjeroj” kur një shkallë veprimesh i propozohen një mjeti fluturues.

c) Indikacioni i kategorisë së rëndë të turbulencës

1. Për mjetin fluturues në kategorinë e rëndë të turbulencës, fjala “e rëndë” do të përfshihet menjëherë mbas shenjës së thirrjes së mjetit fluturues në kontaktin fillestar radiotelefonik ndërmjet këtij mjeti dhe njësisë ATS.

2. Për mjete fluturuese të veçanta në kategorinë e rëndë të turbulencës, siç identifikohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, fjala “SUPER” do të përfshihet menjëherë mbas shenjës së thirrjes së mjetit fluturues në kontaktin fillestar radiotelefonik ndërmjet këtij mjeti dhe njësisë ATS.

d) Procedurat në lidhje me devijimet nga koha.

Kur piloti inicion komunikimin me kontrollin e trafikut ajror, një përgjigje e shpejtë mund të merret duke thënë “KËRKOHET DEVIJIM NGA KOHA”, për të treguar që dëshirohet prioriteti në këtë frekuencë dhe për përgjigje nga Kontrolli i Trafikut Ajror. Kur është e nevojshme, piloti do të iniciojë komunikimet duke përdorur thirrjen e urgjencës “PAN PAN” (preferohet thënia tre herë).

SERA.14095 Procedurat e komunikimit radiotelefonik të mjeteve fluturuese në rrezik dhe urgjencë

a) Të përgjithshme

1. Trafiku në rrezik dhe urgjencë do të përfshijë të gjitha mesazhet radiotelefonike në lidhje me kushtet respektive të rrezikut dhe urgjencës. Kushtet e rrezikut dhe urgjencës janë përkufizuar si:

i) Rrezik: një gjendje e të qenit të kërcënuar nga një rrezik serioz dhe/ose real dhe që kërkon ndihmë të menjëhershme.

ii) Urgjencë: një gjendje përse i përket sigurisë së një mjeti fluturues ose automjeti tjetër, ose e një personi në bord ose brenda rrezes së shikimit, por që nuk kërkon ndihmë të menjëhershme.

2. Sinjali radiotelefonik i rrezikut “MAYDAY” dhe Sinjali radiotelefonik i urgjencës “PAN PAN” do të përdoren në fillimin e komunikimit të parë të rrezikut apo urgjencës respektivisht. Në fillimin e çdo komunikimi të mëtejshëm të trafikut në rrezik apo urgjencë, do të jetë e pranueshme të përdoren sinjalet radiotelefonike të rrezikut dhe urgjencës.

3. Iniciuesi i mesazheve të cilët i drejtohen një mjeti fluturues në rrezik ose në gjendje urgjence do

të kufizojë në minimum numrin dhe volumin dhe përmbajtjen e këtyre mesazheve siç kërkohet nga rrethanat.

4. Nëse nuk është bërë konfirmim i marrjes së mesazheve të rrezikut ose urgjencës nga njësia SHTA të cilës i është drejtuar mjeti fluturues, njësiti e tjera SHTA do të japin ndihmë siç përcaktohet në pikën (b)(2) dhe (b)(3) respektivisht.

5. Trafiku në rrezik dhe urgjencë do të mbahet normalisht në frekuencën në të cilën është iniciuar ky trafik deri sa të konsiderohet që një ndihmë më e mirë mund t'i jepet nga transferimi i këtij trafiku në një frekuencë tjetër.

6. Në rastet e komunikimeve të rrezikut dhe urgjencës, në përgjithësi, transmetimet radiotelefonike do të bëhen të ngadalshme dhe të qarta, çdo fjalë do të shqiptohet saktësisht për të lehtësuar përkthimin.

b) Komunikimet radiotelefonike të rrezikut

1. Veprimet e një avioni në rrezik

Përveç se paraprihet nga sinjali radiotelefonik i rrezikut “MAYDAY” sipas pikës (a)(2), i preferues hem të thuhet tre herë, mesazhi i rrezikut i cili dërgohet nga një mjet fluturues në rrezik do të:

i) Jetë në frekuencën ajër–tokë në përdorim në atë moment

ii) Të ketë sa më shumë të jetë e mundur të elementëve me poshtë të folur sa më qarte dhe, nëse është e mundur, sipas radhës së mëposhtme:

A. Emrin e njësisë ATS së drejtuar (nëse kushtet dhe koha e lejon);

B. Identifikimin e mjetit fluturues;

C. Natyrën e gjendjes së rrezikut;

D. Qëllimin e pilotit në komandë;

E. Pozicionin aktual, niveli dhe kurs.

2. Veprimet nga njësia ATS së drejtuar ose nga njësia ATS e parë që ka konfirmuar marrjen e mesazhit të rrezikut.

Njësia e ATS së drejtuar nga një mjet fluturues në rrezik ose njësia ATS e parë që ka konfirmuar marrjen e mesazhit të rrezikut, do të:

i) Bëjë menjëherë konfirmimin e mesazhit të rrezikut;

ii) Marrë nën kontroll komunikimet ose në mënyrë specifike dhe të qartë transferon përgjegjësinë, duke këshilluar mjetin fluturues nëse është bërë ky transferim; dhe

iii) Marrë masa të menjëhershme për të siguruar që i gjithë informacioni i nevojshëm është vënë në dispozicion, sa më shpejt që të jetë e mundur tek:



A. Njesisë ATS së drejtuar;

B. Operatorit të mjetit fluturues të interesuar, ose përfaqësuesit të tij, sipas marrëveshjeve të rena dakot më parë.

iv) Lajmëron njësitet e tjera ATS, sipas nevojës, në mënyrë që të ndalojë transferimin e trafikut në frekuencën e komunikimit të avionit në rrezik.

3. Imponimi i heshtjes

i) Mjeti fluturues në rrezik ose njësia e ATS që kontrollon trafikun në rrezik, do të lejohet të imponojë “heshtjen”, ose në të gjitha stacionet e shërbimeve mobile (të lëvizshme) në zonë ose në çdo stacion i cili interferon me trafikun në rrezik. Ajo duhet të përcjellë këto instruksione “tek të gjithë stacionet” ose te një stacion i vetëm, në varësi të kushteve. Në çdo rast të mësipërm, ajo do të përdoret:

A. “ndalo transmetimin”

B. Sinjalin radiotelefonik të rrezikut “MAYDAY”

ii) Përdorimi i sinjaleve të specifikuara në pikën (b)(3)(i) do të rezervohen për avionët në rrezik dhe për njësitet e ATS që kontrollojnë trafikun në rrezik.

4. Veprimet nga të gjithë njësitet e ATS/mjetet fluturuese të tjera.

i) Komunikimet e rrezikut do të kenë prioritet absolut ndaj të gjitha komunikimeve të tjera dhe njësitet e ATS/mjetet fluturuese, të cilat janë në dijeni të situatës, nuk do të transmetojnë në frekuencën përkatëse, përveç kur:

A. Rreziku është zgjidhur ose trafiku nën rrezik është ndërprerë;

B. Trafiku në rrezik është transferuar në frekuenca të tjera;

C. Njësia e ATS që kontrollon komunikimet i jep leje të transmetojë;

D. Është ai vetë që do të japë ndihmë.

ii) Çdo njësi e ATS /mjet fluturues i cili ka njohuri për trafikun në rrezik, dhe që nuk mund të ndihmojë vetë mjetin fluturues në rrezik, pavarësisht do të vazhdojë të përgjojë këtë trafik deri në momentin ku është e qartë që i është dhënë ndihma.

5. Përfundimi i komunikimeve të rrezikut dhe të heshtjes.

i) Nëse një mjet fluturues nuk është në gjendje rreziku, ai do të transmetojë një mesazh i cili anulon kushtet e rrezikut.

ii) Kur njësia e ATS e cila ka kontrolluar komunikimet e trafikut në rrezik, informohet që

gjendja e rrezikut nuk ekziston më, ajo do të marrë veprime të menjëhershme për të siguruar që ky informacion i është vendosur në dispozicion, sa më shpejt që të jetë e mundur:

A. Njësive ATS të interesuara;

B. Operatorit të mjetit fluturues të interesuar, ose përfaqësuesit të tij, sipas marrëveshjeve paraprake.

iii) Komunikimet e rrezikut dhe rrethanat e heshtjes do të përfundojnë duke transmetuar një mesazh, përfshirë fjalët: TRAFIKU NË RREZIK PËRFUNDOJ, në frekuencën apo frekuencat të cilat janë përdorur për trafikun në rrezik. Ky mesazh do të iniciohet vetëm nga njësia e ATS që kontrollon komunikimet kur, mbas marrjes së mesazhit të përshkruar në pikën (b)(5)(i), është autorizuar të bëjë këtë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Komunikimet radiotelefonike të urgjencës.

1. Veprimet e një mjeti fluturues i cili raporton një situatë urgjence përveçse siç përcaktohet në pikën (c) (4).

Përveç se paraprihet nga sinjali radiotelefonik i urgjencës “PAN PAN” sipas pikës (a)(2), ku preferohet të thuhet tre herë dhe secila fjalë e grupit të shqiptohet si në gjuhën franceze “panne”, mesazhi i urgjencës që dërgohet nga një mjet fluturues, i cili raporton një situatë urgjence do të:

i) jetë në frekuencën ajër–tokë në përdorim në atë moment.

ii) përfshijë sa më shumë prej elementeve më poshtë, të folur në mënyrë të qartë dhe nëse është e mundur, sipas radhës së mëposhtme:

A. Emri i njesisë së ATS së drejtuar

B. Identifikimi i mjetit fluturues;

C. Natyra e situatës së urgjencës;

D. Qëllimi i pilotit në komandë;

E. Pozicioni aktual, niveli dhe kursi;

F. Çdo informacion tjetër i dobishëm.

2. Veprimet e Njesisë ATS të drejtuar ose njësia e parë ATS që e konfirmon mesazhin e urgjencës.

Njësia e ATS së cilës i është drejtuar një mjet fluturues që raporton një situatë urgjence ose njësia e parë ATS, e cila ka konfirmuar mesazhin e urgjencës do të:

i) konfirmojë mesazhin e urgjencës;

ii) Veprojnë menjëherë për të siguruar që i gjithë informacioni i nevojshëm i është vendosur në dispozicion sa më shpejt të jetë e mundur:

A. Njesisë ATS të interesuar;



B. Operatorit të mjetit fluturues të interesuar, ose përfaqësuesit të tij, sipas një marrëveshje paraprake;

iii) Nëse është e nevojshme ushtron kontroll të komunikimeve

3. Veprimet nga të gjitha njësitë e tjera ATS/mjetet fluturuese.

Komunikimet e urgjencës kanë prioritet ndaj komunikimeve të tjera me përjashtim të komunikimeve të rrezikut dhe të gjitha njësite ATS/mjetet fluturuese do të kujdesen që të mos interferojnë me transmetimet e trafikut në urgjencë.

4. Veprimet e një mjeti fluturues që përdoret për transport mjekësor

i) Përdorimi i sinjaleve që përshkruhen në pikën (c)(4)(ii) do të tregojnë që mesazhi në vijim i përket një transporti mjekësor të mbrojtur sipas Konventës së Gjenevës 1949 dhe protokolleve shtesë;

ii) Me qëllim të lajmërimit dhe identifikimit të një mjeti fluturues i përdorur për transport mjekësor, një transmetim i sinjalit radiotelefonik të urgjencës “PAN PAN, i preferueshëm të thuhet tre herë dhe secila fjalë e grupit të shqiptohet si në gjuhën franceze “panne”, do të ndiqet nga sinjali radiotelefonik për transportin mjekësor “MAY-DEE-CAL”, shqiptuar si në gjuhën franceze “medical”. Përdorimi i sinjaleve të përshkruar më sipër do të tregojnë që mesazhi në vijim i përket një transportuesi mjekësor të mbrojtur.

Mesazhi do të përfshijë të dhënat e mëposhtme:

A. Shenjën e thirrjes ose mënyra të tjera të njohura identifikimi të transportuesve mjekësorë;

B. Pozicioni i transportuesve mjekësor;

C. Numri dhe tipi i transportuesve mjekësor;

D. Korridori ajror i synuar;

E. Parashikimi kohor në rrugë dhe e nisjes dhe mbërritjes, sipas rastit; dhe

F. Çdo informacion tjetër si lartësia barometrike e fluturimit, frekuencat radio të mbikëqyrura, gjuhët e përdorura dhe kodet dhe tipat e radarëve sekondare të mbikëqyrjes.

5. Veprimet nga njësitë ATS të adresuara, ose nga stacione të tjera që marrin një mesazh nga transportuesit mjekësor.

Dispozitat sipas pikës (c)(2) dhe (c)(3) do t'i aplikohen sipas rastit të njësitë ATS, të cilat kanë marrë një mesazh nga transportuesit mjekësor

SHTOJCA 1 SINJALET

1. SINJALET E RREZIKUT DHE TË URGJENCËS

1.1 Të përgjithshme

1.1.1. Pavarësisht dispozitave në 1.2 dhe 1.3, një avion në rrezik duhet të përdorë çdo mënyrë në dispozicion për të tërhequr vëmendjen, për të bërë të ditur pozicionin e tij dhe të kërkojë ndihmë.

1.1.2. Procedurat e transmetimit të telekomunikacionit për sinjalet e rrezikut dhe të urgjencës duhet të jenë në përputhje me vëllimin II, të aneksit 10 të Konventës së Çikagos.

1.2 Sinjalet e rrezikut

1.2.1 Sinjalet e mëposhtme, kur përdoren së bashku ose veçmas, tregojnë se kërcënon një rrezik i rëndë dhe që pritet të ndodhë, dhe kërkohet ndihmë e menjëhershme:

a) një sinjal i dhënë nëpërmjet radiotelegrafisë ose me çdo metodë tjetër sinjalizues i formuar nga grupi i sinjalit SOS (... - - ... në kodin mors);

b) një sinjal rreziku radiotelefonik i përbërë nga fjala e folur MAYDAY;

c) Një mesazh rreziku i dërguar nëpërmjet data-link, i cili transmeton qëllimin e fjalës MAYDAY;

d) plumba gjurmues ose fishekszjarrë me dritë të kuqe, të gjuajtur njëri pas tjetrit në intervale të shkurtra;

e) një fishekszjarr me parashutë që emeton dritë me ngjyrë të kuqe.

f) vendosja e transponderit në Modalitetin A Kodi 7700

1.3 Sinjalet e urgjencave

1.3.1 Sinjalet e mëposhtëm, kur përdoren së bashku ose veçmas, tregojnë se një avion kërkon të njoftojë se është në vështirësi të cilat e detyrojnë të ulët pa kërkuar ndihmën e menjëhershme:

a) ndezje dhe fikje të përsëritura të dritave të uljes;

b) ndezje dhe fikje të përsëritura të dritave të navigimit në një mënyrë të tillë që të dallohen nga dritat e navigimit pulsuese.

1.3.2 Sinjalet e mëposhtëm, kur përdoren së bashku ose veçmas, tregojnë se mjeti fluturues ka një mesazh shumë urgjent për të transmetuar në lidhje me sigurinë e një anije, mjeti fluturues ose mjeti tjetër, ose për persona në bord ose të vërejtur:

a) një sinjal i dhënë nëpërmjet radiotelegrafisë ose me çdo metodë tjetër sinjalizuese e përbërë nga grupi XXX (-.- -.- -.- në kodin Mors);

b) një sinjal urgjence radiotelefonik i përbërë nga fjalët e folura PAN, PAN;

c) Një mesazh urgjence i dërguar nëpërmjet data-link i cili transmeton qëllimin e fjalës PAN, PAN.

2. SINJALET VIZUALE QË PËRDOREN PËR TË PARALAJMËRUAR NJË AVION TË PAAUTORIZUAR QË ËSHTË DUKE FLUTURUAR BRENDA APO QË ËSHTË GATI TË HYJË NË NJË ZONË TË KUFIZUAR, TË NDALUAR APO TË RREZIKSHME

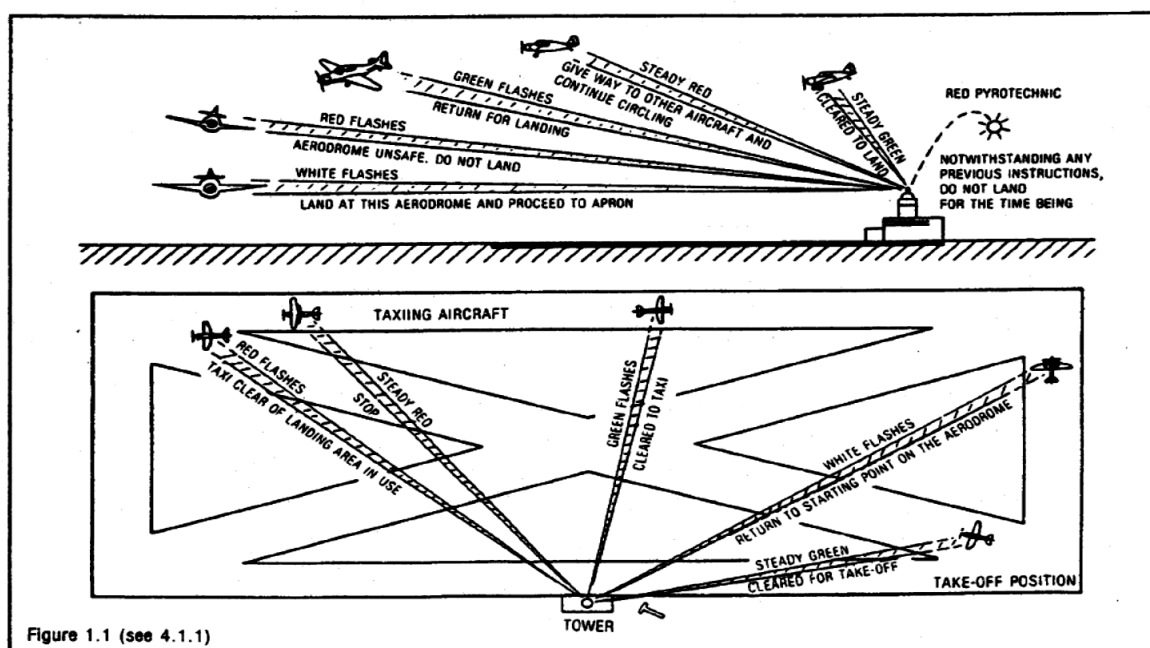
2.1. Kur sinjalet vizuale përdoren për të paralajmëruar avionët e paaautorizuar që janë duke fluturuar brenda ose gati për të hyrë në një zonë të kufizuar, zonë të ndaluar apo të rrezikshme ditën ose natën, një seri sinjalizimesh do të lëshohen nga toka në intervale prej 10 sekondash, të cilat kur shpërthejnë tregojnë drita të kuqe dhe drita jeshile, ose yje për t'i treguar një avioni të paaautorizuar që ai është duke fluturuar brenda apo që është gati të hyjë në një zonë të kufizuar, zonë të ndaluar ose zonë të rrezikut, dhe se avioni duhet të ndër marrë veprime korrektuese sipas nevojës.

3. SINJALET PËR TRAFIKUN E AERODROMIT

3.1 Sinjalet me drita dhe piroteknike

3.1.1 Udhëzimet

Drita	Sinjale të emetuar nga kulla e kontrollit drejt mjetit fluturues.	
	në fluturim	në tokë
Dritë e gjelbër e vazhduar	Jeni të autorizuar të uleni	Jeni të autorizuar të ngriheni
Drite e kuqe e vazhduar	Jepini përparësi mjetit tjetër dhe vazhdoni të qëndroni në rreth	Ndaloni
Seri pulsimesh me drita të gjelbra	Rikthehuni për ulje (Autorizimi për ulje dhe taxiing do të komunikohet më vonë)	Jeni të autorizuar për taxiing
Seri pulsimesh me drita të kuqe	Aeropot i pasigurt, mos u ulni	Bëni taxiing jashtë zonës së uljes në përdorim
Seri pulsimesh me drita të bardha	Ulni në këtë aerodrom dhe vazhdoni drejt apron (Autorizimi për ulje dhe taxiing do të komunikohet më vonë)	Rikthehuni në pikën e nisjes në aerodrom
Fishekzjarr me ngjyrë të kuqe	Çfarëdo qofshin udhëzimet e mëparshme mos kryeni ulje për momentin	





3.1.2 Konfirmim nga avioni/mjeti fluturues

a) në fluturim:

(1) gjatë orëve me dritë të ditës

- duke lëkundur krahët e avionit me përjashtim kur merr kthesën finale të uljes

(2) në orët e errësirës

- me ndezje fikje të dritave të uljes dy herë, ose nëse avioni nuk është i pajisur me ndezje fikje dy herë të dritave të navigimit.

b) kur është në tokë:

(1) gjatë orëve me dritë të ditës

- duke lëvizur aleronët ose strukturën në bishtin e avionit për ndryshime horizontale në kursin e avionit;

(2) gjatë orëve të errësirës

- me ndezje fikje dy herë të dritave të uljes, ose nëse avioni nuk është i pajisur me to, ndezje fikje dy herë të dritave të navigimit.

3.2 Sinjale vizuale në tokë

3.2.1 Ndalimi i uljes

3.2.1.1 Kur një panel katror i kuq horizontal me diagonale të verdha (Figura A1-2) shfaqet në zonën sinjalizuese tregon që uljet janë të ndaluara dhe ndalimi është i detyruar të zgjasë.



Figure A1-2

3.2.2 Nevoja për masa të veçanta kujdesi gjatë afrimit ose gjatë uljes

3.2.2.1 Kur një panel i kuq katror horizontal me një diagonale të verdhë (Figura A1-3) shfaqet në zonën sinjalizuese tregon se për shkak të gjendjes së keqe të zonës së manovrimit, ose për arsye të tjera, kujdes i veçantë duhet ushtruar gjatë afrimit në ulje ose gjatë uljes.



Figure A1-3

3.2.3 Përdorimi i pistave ose i taxiway-ve

3.2.3.1 Kur figura horizontale e dy rrathëve të lidhur nga një shirit (Figura A1-4) shfaqet në zonën e sinjaleve tregon që mjeteve ajrore iu kërkohet të ulen, të ngrihen dhe të bëjnë taxiing vetëm në pista dhe në taxiways.



Figure A1-4

3.2.3.2 Kur e njëjta formë me dy rrathë të lidhur horizontalisht nga një shirit por me një vizë të zezë vertikale brenda secilit rreth (Figura A1-5) shfaqet në zonën e sinjaleve tregon që avionit i kërkohet të ulet dhe të ngrihet mbi pistë vetëm, por manovrimet e tjera nuk duhet të kufizohen vetëm me pistat ose me taxiways.

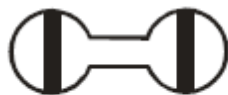


Figure A1-5

3.2.4 Pista dhe taxiway të mbyllura

3.2.4.1 Kryqëzim shiritash me të njëjtën ngjyrë me kontrast, e bardhë në pistat dhe e verdhe në taxiways (Figura A1-6), e pozicionuar horizontalisht mbi pista dhe taxiways ose pjesë të tyre tregojnë një zonë të papërshtatshme për lëvizjen e avionëve.



Figure A1-6

3.2.5 Drejtimet për ulje ose ngritje

3.2.5.1 Një T ulje horizontale e bardhe ose portokalli (Figura A1-7) tregon drejtimin që duhet të marrë një avion për ulje dhe ngritje, i cili duhet të jetë në një drejtim paralel me boshtin e T në drejtim të kryqëzimit.

Shënim. – Në përdorim gjatë natës, T e shtrirë është e shndritshme ose e ndriçuar me drita të bardha.

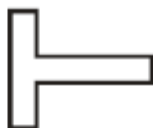


Figure A1-7

3.2.5.2 Një grup me dy shifra (Figura A1-8) i shfaqur vertikalisht në ose afër kullës së kontrollit të aerodromit i tregon avionit në zonën e manovrimit drejtimin për ngritje, e shprehur në njësi prej 10 gradë me 10 gradët më të afërta të busullës manjetike.



Figure A1-8

3.2.6 Trafiku i krahut të djathtë

3.2.6.1 Kur shfaqet në një zonë sinjalesh, ose horizontalisht në fund të pistës, një shigjetë e kthyer djathtas me ngjyrë të dukshme (Figura A1-9) tregon drejtësinë djathtas që duhet marrë përpara uljes dhe mbas ngritjes.

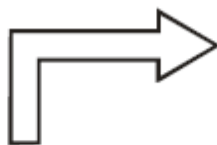


Figure A1-9

3.2.7 Zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror

3.2.7.1 Shkronja C e shfaqur vertikalisht në të zezë në një sfond të verdhë (Figura A1-10) tregon vendndodhjen e zyrës së raportimit të shërbimeve të trafikut ajror.



Figure A1-10

3.2.8 Fluturime të sailplane në operim

3.2.8.1 Një kryq i dyfishtë i bardhë horizontal (Figura A1-11) në zonën e sinjaleve tregon që një aerodrome është i përdorur nga sailplanes dhe fluturime sailplanes po kryhen.

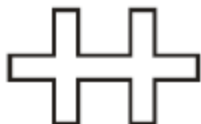


Figure A1-11

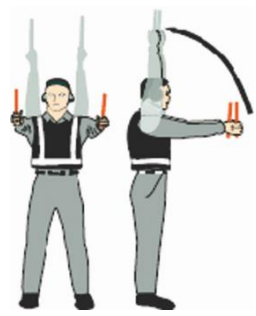
4. SINJALET E MARSHALLIT TË AERODROMIT

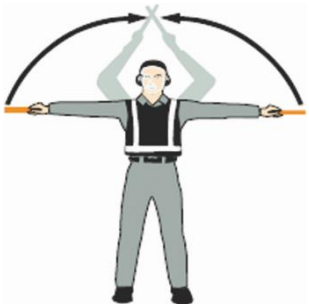
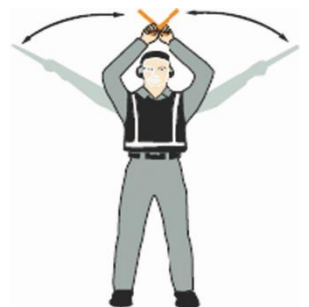
4.1 Sinjalet nga një sinjalizues/marshall kundrejt mjetit fluturues

4.1.1 Sinjalet në përdorim nga personi sinjalizues/marshalli me duar të ndriçuara sipas rastit për të lehtësuar vëzhgimin nga piloti, dhe duke i qëndruar përballë avionit, do të jenë:

- a) për avion me krahë të palëvizshme, në anën e majtë të avionit, ku shihet më mirë nga piloti; dhe
- b) për helikopterët, aty ku personi sinjalizues/marshalli mund të shihet më mirë nga piloti.

4.1.2 Përpara përdorimit të sinjaleve të mëposhtëm, personi sinjalizues/marshalli duhet të sigurojë që zona në të cilën avioni do të udhëzohet nuk ka objekte me të cilat një avion mund të përplasë, duke qenë në përputhje me SERA.3301(a).

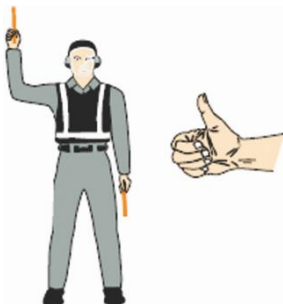
	1. Stunt ajri/udhëzues
	2. Identifiko portën
	3.Vazhdo deri te sinjalizuesi tjetër ose sipas udhëzimeve të kullës/kontrollit në tokë
	4.Vazhdo drejt

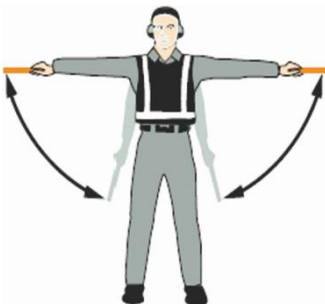
	5a). Kthehu majtas (prej pikëshikimit të pilotit)
	5 b). Kthehu djathtas (prej pikëshikimit të pilotit)
	6a). Ndalesë normale
	6 b). Stop emergjencë

	7 a). Vendos frenat
	7 b). Lësho frenat
	8 a). Takot vendosur
	8 b). Takot hequr

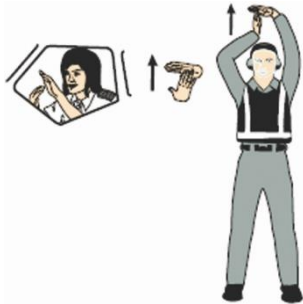
	9. Ndiz motor(ët)
	10. Fik motorët
	11. Ngadalëso
	12. Ngadalëso motorin(at) në anën e treguar

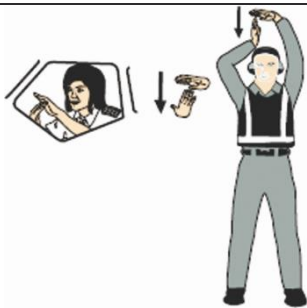
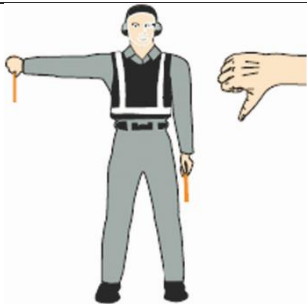


	13. Ec prapa
	14 a). Kthehu duke u prapësuar (për bishtin drejt anës së djathtë të përparme)
	14 b). Kthehu duke u prapësuar (për bishtin drejt derës)
	15. Pozitive/çdo gjë e qartë

	16. Prit
	17. Lëviz lart
	18. Lëviz poshtë
	19 a). Lëviz horizontalisht në të majtë (nga pikëshikimi i pilotit)

	*19 b). Lëviz horizontalisht në të djathtë (nga pikëshikimi i pilotit)
	*20. Ulu
	21. Mbaj pozitën/rri në pritje
	22. Lësho mjetin fluturues

	23. Mos prek komandat (sinjal komunikimi servis/teknik)
	24. Kyç burimin tokësor (sinjal komunikimi servis/teknik)

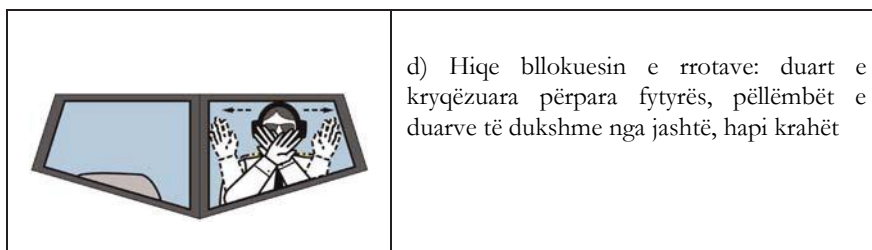
	25. Shkyç burimin e ushqimit (sinjal komunikimi servis/teknik)
	26. Negative (sinjal komunikimi servis/teknik)

	27. Vendos komunikimin nëpërmjet interfonisë (sinjal komunikimi servis/teknik)
	28. Hap ose mbyll shkallët (sinjal komunikimi servis/teknik)

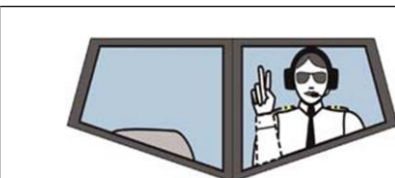
4.2 Nga piloti i një avioni te personi sinjalizues

4.2.1 Sinjalet e mëposhtme janë ideuar për t'u kryer nga piloti në kabinën e pilotimit me duart lehtësisht të dukshme nga sinjalizuesi, dhe të ndriçuara sipas nevojës për të lehtësuar shikimin e tyre nga sinjalizuesi.

	a) Frenat e aktivizuara: ngrije krahun dhe dorën, gishtat të jenë të shtrirë, horizontalisht përpara fytyrës, pastaj bëje dorën grusht.
	b) Frenat e çaktivizuara: ngrije krahun, dorën e mbledhur grusht, horizontalisht përpara fytyrës, pastaj shtriji gishtat.
	c) Vendos bllokuesin e rrotave: krahët e ngritur, pëllëmbët e duarve të dukshme, lëviz krahët drejt vetes për t'i kryqëzuar përpara fytyrës.



d) Hiqe bllokuesin e rrotave: duart e kryqëzuara përpara fytyrës, pëllëmbët e duarve të dukshme nga jashtë, hapi krahët



e) Gati për të ndezur motorin: ngri numrin e duhur të gishtave në një dorë duke cilësuar numrin e motorit që do të ndizet

4.3 Sinjalizime të tipit “teknik”

4.3.1 Sinjalizimet e tipit teknik (sinjal komunikimi servis/teknik) duhet të përdoren vetëm kur përmbajtja e tyre nuk mund të transmetohet në komunikim verbal.

4.3.2 Sinjalizuesi duhet të garantojë që për çdo sinjalizim të tipit teknik kryhet marrja e tyre nga ana e ekuipazhit të fluturimit.

5. SINJALE MANUALE STANDARDE TË EMERGJENCËS

Për komunikime emergjence ndërmjet personelit në tokë dhe ekuipazhit të fluturimit ose të kabinës së mjetit ajror të përfshirë në këtë emergjence, janë të përcaktuar dhe të shfaqur si më poshtë. Sinjalizimi kryhet normalisht, kur i drejtohet ekuipazhit të fluturimit, nga një vendndodhje që gjendet ballazi dhe në të majtë të mjetit ajror ose, nëse i referohet ekuipazhit të kabinës, nga pozicione të tjera të përshtatshme që lehtësojnë komunikimin.

	1. REKOMANDIM PËR EVAKUIM Evakuimi i rekomanduar në bazë të vlerësimit nga personeli përgjegjës i shërbimit të emergjencës në tokë.
	2. REKOMANDIM PËR STOP Rekomandimi për pezullimin e evakuimit në progres. Ndalo mjetin ajror ose veprimtari të tjera në vijim.

	3. EMERGJENCA NËN KONTROLL Nuk ka prova nga jashtë të kushteve të rrezikshme ose, “Çdo gjë në rregull”.
	4. Zjarr

SHTOJCA 2

1. KLASIFIKIMI I BALONAVE TË LIRA PA EKUIPAZH

Balonat e lira pa ekuipazh do të klasifikohen si: (SHIH FIGURËN AP2-1)

a) të lehta: një balonë e lirë pa ekuipazh e cila mban një ngarkesë prej një ose më shumë pakosh me një peshë prej më pak se 4 kg, e pa kualifikuar si një balonë e rëndë sipas pikave c) 2), 3) or 4) më poshtë; ose

b) mesatare: një balonë e lirë pa ekuipazh e cila mban një ngarkesë prej dy ose më shumë pakosh me një peshë prej më pak se 4 kg por më pak se 6 kg, e pa kualifikuar si një balonë e rëndë sipas pikave c) 2), 3) or 4) më poshtë; ose

c) e rëndë: një balonë e lirë pa ekuipazh e cila mban një ngarkesë që:

1) ka një peshë prej 6 kg ose më tepër; ose

2) përfshin një pako prej 3 kg ose më tepër; ose

3) përfshin një pako prej 2 kg ose më tepër brenda një hapësire me densitet më shumë se 13 gr/cm²; ose

4) përdor një litar ose pajisje tjetër për ndërprerjen e lëvizjes së ngarkesës që kërkon një forcë prej 230 N ose më tepër për të veçuar ngarkesën nga balona.

2. Rregullat e përgjithshme të operimit

2.1 Një balonë e lirë pa ekuipazh nuk do të kalojë pa autorizimin përkatës nga Autoriteti i Aviacionit Civil prej të cilit është lëshuar.

2.2 Një balonë e lirë pa ekuipazh, ndryshe nga balona e lehtë e përdorur vetëm për qëllime meteorologjike dhe që operon në mënyrën e përshkruar nga autoriteti përkatës, nuk do të kalojë përmes territorit të një Shteti tjetër pa autorizimin përkatës nga ai Shtet.

2.3 Autorizimi i referuar në pikën 2.2 duhet të merret para lëshimit të balonës nëse ka pritshmëri të arsyeshme, kur planifikohet kalimi, që balona mund të lëvizë mbi territorin e një shteti tjetër. Një autorizim i tillë mund të merret për një seri fluturimesh balonash ose për një tip të caktuar fluturimi, p.sh., fluturime për qëllime kërkimesh atmosferike.



2.4 Një balonë e lirë pa ekuipazh do të kalojë në përputhje me kushtet e specifikuara nga shteti ku është regjistruar dhe shteti ku pritët të mbi kaloje.

2.5 Një balonë e lirë pa ekuipazh nuk do të kalojë në një mënyrë të tillë që prek balonën ose ndonjë pjesë të saj, duke përfshirë ngarkesën e vet, me sipërfaqen e tokës, krijon një rrezik për njerëzit ose mjetet që nuk kanë lidhje me lëvizjen e saj.

2.6 Një balonë e lirë e rëndë pa ekuipazh nuk do të kalojë mbi hapësira detare pa koordinimin e mëparshëm me OSHLA-të.

CHARACTERISTICS		PAYLOAD MASS (kilogrammes)					
		1	2	3	4	5	6 or more
ROPE or OTHER SUSPENSION 230 Newtons or MORE		HEAVY					
INDIVIDUAL PAYLOAD PACKAGE	AREA DENSITY more than 13 g/cm ²						
AREA DENSITY CALCULATION MASS (g) Area of smallest surface (cm²)	AREA DENSITY less than 13 g/cm ²	LIGHT					
COMBINED MASS (if Suspension OR Area density OR Mass of individual package are not factors)							
		MEDIUM					



3. KUFIZIMET E OPERIMIT DHE KËRKESAT MBI PAJISJET

3.1 Një balonë e lirë e rëndë pa ekuipazh nuk do të kalojë pa autorizim nga OSHLA-të përkatëse në ose përmes çdo niveli nën 18000 m (60000 ft) në të cilin:

a) ka re ose fenomene penguese për më shumë se 4 oktas mbulim; ose

b) shikueshmëria horizontale është më pak se 8 km.

3.2 Një balonë e lirë e rëndë ose e mesme pa ekuipazh nuk do të lëshohet në një mënyrë që e lejon atë të fluturojë më poshtë se 300 m (1000 ft) mbi hapësirat e qyteteve ose vendbanimeve zona grumbullimi njerëzish që nuk kanë lidhje me operimin e saj.

3.3 Një balonë e lirë e rëndë pa ekuipazh nuk do të kalojë po të mos:

a) jetë e pajisur me të paktën dy pajisje ose sisteme të ndërprerjes së fluturimit, automatike ose që drejtohen me telekomandë, që operojnë të pavarura nga njëra-tjetra;

b) për balonat me presion zero polietileni, ketë të paktën dy metoda, sisteme, pajisje, ose kombinime të tyre, që funksionojnë të pavarura nga njëra-tjetra që janë shfrytëzuar për ndërprerjen e fluturimit të membranës së balonës;

c) jetë e pajisur membrana e balonës ose me një radar reflektues ose material reflektues që do të paraqesë një pasqyrim mbi sipërfaqen e radarit që operon në një rang frekuence nga 200 deri në 2 700 MHz, dhe/ose balona të jetë e pajisur me një pajisje tjetër të tillë që të lejojë gjurmimin e vazhdueshëm nga operatori përtej rangut të radarit të instaluar në tokë.

3.4 Një balonë e lirë e rëndë pa ekuipazh nuk do të kalojë nën kushtet e mëposhtme:

a) në një zonë ku është në përdorim pajisja SSR e instaluar në tokë, po të mos jetë i pajisur me një transponder radar survejimi sekondar, me aftësi për të raportuar lartësinë, i cili operon vazhdimisht nën një kod të caktuar ose i cili mund të takohet kur duhet nga stacioni gjurmues; ose

b) në një zonë ku është në përdorim pajisja ADS-B e instaluar në tokë, po të mos jetë i pajisur me një transmetues ADS-B, me aftësi për të raportuar lartësinë, i cili operon vazhdimisht nën një kod të caktuar ose i cili mund të takohet kur duhet nga stacioni gjurmues.

3.5 Një balonë pa ekuipazh që është e pajisur me një antenë në formë rrjete që kërkon një force prej më shumë se 230 N për ta frenuar në çdo pikë nuk do të operojë po të mos ketë antena të ngjyrosur shenjat ose shiritat e sinjalizimit që i janë bashkëngjitur në interval jo më shumë se 15 m.

3.6 Një balonë e lirë e rëndë pa ekuipazh nuk do të kalojë nën lartësinë 18000m (60000ft) midis perëndimit dhe lindjes së diellit siç mund të përshkruhet nga autoriteti përkatës i SHTA, po të mos jenë ndriçuar balona, pajisjet e saj dhe ngarkesa, pavarësisht të ndashme apo jo gjatë operimit.

3.7 Një balonë e lirë e rëndë pa ekuipazh që është e pajisur me një pajisje ndërprerje (ndryshe nga një parashutë e ngjyrosur e dukshme) më shumë se 15 m e gjatë nuk do të kalojë nën lartësinë 18000 m (60000 ft) midis perëndimit dhe lindjes së diellit po të mos jetë e ngjyrosur pajisja e ndalimit me shirita të alternuara me ngjyra të dukshme ose shenja të ngjyrosura bashkëngjitur.

4. PËRFUNDIMI I FLUTURIMIT

4.1 Operatori i një balone të lirë të rëndë pa ekuipazh duhet të aktivizojë pajisjet përkatëse të përfundimit të fluturimit të kërkuara sipas pikave 3.3 a) dhe b) më sipër:

a) kur bëhet e ditur që kushtet e motit janë më pak të këqija se ato të rekomanduara për operim;

b) nëse një keqfunksionim ose ndonjë arsye tjetër e bën të rrezikshëm operimin për trafikun ajror, personat ose objektet mbi sipërfaqen e tokës; ose

c) para hyrjes së paautorizuar në hapësirën ajrore mbi territorin e një shteti tjetër.

5. NJOFTIMI I FLUTURIMIT

5.1 Njoftimi i parafluturimit

5.1.1 Njoftimi i hershëm i fluturimit të planifikuar i një balone të lirë mesatare apo të rëndë pa ekuipazh duhet të bëhet te njësia përkatëse e trafikut ajror jo më pak se 7 ditë para datës së fluturimit të planifikuar.

5.1.2 Njoftimi i fluturimit të planifikuar duhet të përfshijë një informacion të tillë si më poshtë siç kërkohet nga njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror:

a) identifikimi i fluturimit të balonës ose kodi i emrit;

b) klasifikimi dhe përshkrimi i balonës;

c) kodi SSR, adresa e avionit ose frekuenca NDB siç duhet;



d) emri dhe numri i telefonit të operatorit;

e) vendi i lëshimit;

f) koha e llogaritur e lëshimit (ose koha e nisjes dhe përfundimit të lëshimeve të shumëhershme);

g) numri i balonave të lëshuara dhe intervali i planifikuar midis lëshimeve (nëse ka lëshime të shumta);

h) drejtimi i pritshëm i ngjitjes;

i) niveli i fluturimit (lartësia sipas presionit atmosferik);

j) koha e llogaritur e kalimit të 18000m (60000ft) lartësi sipas presionit atmosferik ose e arritjes së nivelit të fluturimit nëse është 18000m (60000 ft) ose më poshtë, së bashku me vendndodhjen e llogaritur;

Shënim. -Nëse operimi konsiston në lëshime të vazhdueshme, koha do të jetë ajo e llogaritur për të parin dhe të fundit në seritë që do të arrijnë nivelin përkatës (p.sh. 122136Z–130330Z).

k) data dhe ora e llogaritur e përfundimit të fluturimit dhe vendndodhja e zonës së planifikuar të mbërritjes. Në rastin e balonave që kryejnë fluturime të gjata, data dhe ora e përfundimit të fluturimit dhe vendi i mbërritjes nuk mund të planifikohen me saktësi, do të përdoret termi “kohëzgjatje”.

5.1.3 Çdo ndryshim në informacionin e paralëshimit i njoftuar në përputhje me 5.1.2 më sipër do të përcillet te njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror jo më pak se 6 orë para kohës së llogaritur të lëshimit, ose në rastin e investigimeve të çrregullimeve diellore ose kozmike që përfshijnë një element kritik kohor, jo më pak se 30 minuta para kohës së llogaritur të nisjes së operimit.

5.2 Njoftimi i lëshimit

5.2.1 Menjëherë pasi një balonë e lirë mesatare apo të rëndë pa ekuipazh është lëshuar për njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror do të përmbajë:

a) identifikimin e fluturimit të balonës;

b) vendin e lëshimit;

c) kohën aktuale të lëshimit;

d) kohën e llogaritur në të cilën kalohet lartësia 18000m (60000ft) ose kohën e llogaritur në të cilën arrihet niveli i fluturimit nëse është në ose nën 18000 m (60 000 ft), dhe vendndodhjen e llogaritur; dhe

e) çdo ndryshim në informacionin e mëparshëm njoftohet në përputhje me pikat 5.1.2 g) dhe h).

5.3 Njoftimi i anulimit të fluturimit

5.3.1 Operatori duhet të njoftojë njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror menjëherë sapo të bëhet e ditur që fluturimi i planifikuar i një balone të lirë mesatare apo të rëndë pa ekuipazh, i njoftuar më parë në përputhje me pikën 5.1, është anuluar.

6. REGJISTRIMI DHE RAPORTIMET E POZICIONIT

6.1 Operatori i një balone të lirë të rëndë pa ekuipazh që operon në ose nën lartësinë 18000 m (60000 ft) do të monitorojë trajektoren e fluturimit të saj dhe do të përcjellë raportet e pozicionit të saj siç kërkohet nga shërbimet e trafikut ajror.

Operatori do të regjistrojë pozicionin e balonës çdo 2 orë, po të mos kërkohen nga shërbimet e trafikut ajror raporte të tilla në intervale më të shpeshta.

6.2 Operatori i një balone të lirë të rëndë pa ekuipazh që operon mbi lartësinë 18000 m (60000 ft) do të monitorojë ecurinë e fluturimit të saj dhe do të përcjellë raportet e pozicionit të saj siç kërkohet nga shërbimet e trafikut ajror.

Operatori do të regjistrojë pozicionin e balonës çdo 24 orë, po të mos kërkohen nga shërbimet e trafikut ajror raporte të tilla në intervale më të shpeshta..

6.3 Nëse një pozicion nuk mund të regjistrohet sipas pikave 6.1 dhe 6.2 më sipër, operatori menjëherë duhet të njoftojë njësinë përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror. Ky njoftim do të përfshijë pozicionin e fundit të regjistruar. Njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror do të njoftohet menjëherë sapo gjurmimi i balonës të jetë rivendosur.

6.4 Një orë para fillimit të zbritjes së planifikuar të një balone të lirë të rëndë, operatori do të përcjellë te njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror informacionin e mëposhtëm lidhur me balonën:

a) pozicioni korrent gjeografik;

b) niveli korrent (presioni-lartësia);

c) koha e parashikuar e penetrimit të 18000 m (60000 ft) presion-lartësi, nëse aplikohet;

d) koha e parashikuar dhe vendmbërritja e balonës.

6.5 Operatori i një balone të lirë të rëndë pa ekuipazh duhet të njoftojë njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror kur operacioni të ketë përfunduar.



SHTOJCA 3

Tabela e niveleve të fluturimit

1.1.Nivelet e fluturimit që duhet të ndiqen janë si më poshtë:

Nga 000 gradë të 179 gradë						Nga 180 Gradete 359 gradë					
IFR Fluturime			VFR Fluturime			IFR Fluturime			VFR Fluturime		
Niveli			Niveli			Niveli			Niveli		
FL	Feet	Metra	FL	Feet	Metra	FL	Feet	Metra	FL	Feet	Metra
010	1000	300	-	-	-	020	2000	600	-	-	-
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
(*) 490	49000 etc.	14950 etc. etc.				510	51000 etc.	15550 etc.			

Fusha manjetike, ose zonat polare me lartësi më shumë se 70 gradë dhe brenda këtyre shtesave të atyre zonave që mund të paraqitet nga Autoriteti i Aviacionit Civil fusha e rrjetit e përcaktuar nga network të vijave paralele me Meridianin e Greenwich i mbivendosur në tabelën e steerogرافit polar në të cilin drejtimi drejt Polit të Veriut është i përdorur si Rrjeti i Veriut.



L 281/60

EN

Official Journal of the European Union

13.10.2012

Shënjca 4

Klasat e Hapësirës SHITA—Shërbimet e ofruara dhe kërkesat për fluturim

(SERA.6001 dhe SERA.50
25(b) citon)

Klasa	Lloji fluturimit	Ndarja e dhënë	Shërbimi ofruar	Limiti shpejtësisë(*)	Kërkesat për kapacitetin e komunikimit me radio	Kërkesë për komunikim zavor të dyanshëm ajër-tokë	Subjekt i një ndarjeje ATC
A	IFR vetëm	Të gjithë avionët	Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
	IFR	Të gjithë avionët	Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
	VFR	Të gjithë avionët	Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
C	IFR	IFR nga IFR IFR nga VFR	Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
	VFR	VFR nga IFR	(1) Shërbimi i trafikut ajror për ndarjet nga IFR; (2) Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, VFR/VFR informacioni i trafikut (këshillë për shmangje trafiku me kërkesë)	250kts IAS nën 3050m	Po	Po	Po
D	IFR	IFR nga IFR	Shërbimi kontrollit të trafikut ajror, informacioni trafikut rreth fluturimeve VFR (këshillë për shmangje trafiku me kërkesë)	250kts IAS nën 3050m(10000ft)AMSL	Po	Po	Po
	VFR	Nil	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, IFR/VFR dhe VFR/VFR informacion trafikut (këshillë për shmangje trafiku me kërkesë)	250kts IAS nën 3050 m(10000ft)AMSL	Po	Po	Po



13.10.2012

EN

Official Journal of the European Union

L 281/61

E	IFR	IFR nga IFR	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror dhe, kur është praktik, informacion trafikut për fluturimet VFR	250kts IAS nën 3050m(10000ft)AMSL	Po	Po	Po
	VFR	Nil	Informacioni i trafikut kur është praktik	250kts IAS nën 3050m	Jo(**)	Jo(**)	Jo
Klasa	Lloji i fluturimit	Ndarja e dhënë	Shërbimi ofruar	Limiti shpejtësisë(*)	Kërkesat për kapacitetin e komunikimit me radio	Kërkesë për komunikim znanor të dyanshëm ajër-tokë	Subjekt i një ndarjeje ATC
F	IFR	IFR nga IFR sa mund të jete praktik	Shërbim këshillimor të trafikut ajror; Shërbim për informacion fluturimi n.q.s. kërkohet	250kts IAS nën 3050m	Po(***)	Jo(***)	Jo
	VFR	Nil	Shërbim për informacion fluturimi n.q.s. kërkohet	250kts IAS nën 3050m	Jo(**)	Jo(**)	Jo
G	IFR	Nil	Shërbim për informacion fluturimi n.q.s. kërkohet	250kts IAS nën 3050m	Po(**)	Jo(**)	Jo
	VFR	Nil	Shërbim për informacion fluturimi n.q.s. kërkohet	250kts IAS nën 3050m	Jo(**)	Jo(**)	Jo
(*) Kur niveli i lartësisë të ndryshimit është nën 3050 m(10000 ft)AMSL, Fl duhet të përdoret në vend të10000 ft. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përjashtojë dhe llojin e avionit i cili për arsye teknike ose sigurie, s'mund të mbajë atë shpejtësi.							
(**) Pilotët duhet të mbajnë komunikim znanor ajër-tokë të vazhdueshëm dhe të vendosin komunikim të dyanshëm, siç e nevojshme, në kanalim e duhur të komunikimit RMZ.							
(***) Komunikimi ajër-tokë është i domosdoshëm për fluturimet që marrin pjesë, në shërbimin këshillues. Pilotët duhet të mbajnë komunikim znanor ajër-tokë të vazhdueshëm dhe të vendosin një komunikim të dyanshëm, sipas nevojës, në kanalim e duhur të komunikimit RMZ.							



SHTOJCA 5

Specifikimet teknike në lidhje me vëzhgimet e mjeteve fluturues dhe raportimet me komunikim zanor

A. Instruksionet e Raportimit

MODEL AIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1 Aircraft identification	(aircraft identification)
	2 Position	POSITION (latitude and longitude) OVER (significant point) ABEAM (significant point) (significant point) (bearing) (distance)
	3 Time	(time)
	4 Level	FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET
	5 Next position and estimated time over	(position) (time)
	6 Ensuing significant point	(position) NEXT
Section 2	7 Estimated time of arrival	(aerodrome) (time)
	8 Endurance	ENDURANCE (hours and minutes)
Section 3	9 Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION



1. PËRMBAJTJA E RAPORTIMEVE AJRORE

1.1. Raportimet e pozicionit dhe raportimet ajrore speciale

1.1.1 Seksioni 1 i modelit të paraqitur në pikën A është i detyrueshëm për raportime të pozicionit dhe raportimet ajrore speciale, megjithatë artikujt 5 dhe 6 mund të mos merren në konsideratë. Seksioni 2 do të shtohet, i plotë ose pjesërisht, vetëm kur kërkohet nga operatori ose përfaqësuesi i përcaktuar prej tij, ose kur konsiderohet e rëndësishme nga piloti në komandë. Seksioni 3 do të përfshihet në raportimet ajrore speciale.

1.1.2. Kushtet që bëhen shkak për lëshimin e një raporti ajror special do të zgjidhen nga lista e prezantuar në pikën SERA.12005(a).

1.1.3. Në rastin e raporteve ajrore speciale që përmbajnë informacion mbi aktivitet vullkanik, një raportim post-fluturim do të bëhet duke përdorur formatin e raportimit të aktivitetit vullkanik (Modeli VAR) i përfshire në pikën B. Të gjitha elementet që vëzhgohen do të regjistrohen dhe tregohen respektivisht në vendet e duhura në formatin Model VAR.

Raportimet ajrore speciale do të lëshohen sa më shpejt që të jetë e mundur pas vëzhgimit të një fenomeni që e bën të nevojshme nxjerrjen e një raportimi ajror special.

2. INSTRUKSIONE RAPORTIMI TË DETAJUARA

2.1. Informacionet që gjenden në një raportim ajror do të raportohen sipas radhës në të cilën janë listuar në modelin e formatit AIREP SPECIAL.

- Treguesi i tipit të mesazhit. Raporto “SPECIAL” për një raportim ajror special.

Seksioni 1

Artikulli 1- IDENTIFIKIMI I MJETIT FLUTURUES. Raporto shenjën e thirrjes radiotelefonike të mjetit fluturues siç përshkruhet në pikën SERA.14050.

Artikulli 2 - POZICIONI. Raporto pozicionin në gjerësi (gradë si 2 numerike ose gradë dhe minuta si 4 numerike, ndjekur nga “Veri” ose “Jug”) dhe gjatësi (gradë si 3 numerike ose gradë dhe minuta si 5 numerike ndjekur nga “Lindje” ose “Perëndim”), ose si një pikë sinjifikative e identifikuar nga një tregues i koduar (2 deri në 5 karaktere), ose si një pikë sinjifikative e ndjekur nga drejtimi magnetik (3 numerike) dhe distanca në

milje nautike nga pika. Paraprijë pikës sinjifikative me “ABEAM”, nëse aplikohet.

Artikulli 3 - KOHA. Raportojë kohën në orë dhe minuta UTC (4 numerike) përveçse nëse të raportuarit e kohës në minuta kaluar orës (2 numerike) është përcaktuar në bazë të marrëveshjeve rajonale të navigimit ajror. Koha e raportuar duhet të jetë koha aktuale e mjetit fluturues në pozicion dhe jo koha e fillimit ose transmetimit të raportit. Koha do të raportohet gjithmonë në ore dhe minuta UTC kur lëshohet një raportim ajror special.

Artikulli 4 - NIVELI I FLUTURIMIT OSE LARTËSIA BAROMETRIKE. Raportojë nivelin e fluturimit me 3 numerike kur është konfigurimi standard i altimetrit të presionit. Raportojë lartësinë barometrike në metra ndjekur nga “METRA” ose në këmbë ndjekur nga “KËMBË” kur në QNH. Raporto “DUKE U NGJITUR” (ndjekur nga niveli) kur po ngjitet ose “DUKE ZBRITUR” (ndjekur nga niveli) kur po zbret në një nivel të ri pas kalimit të pikës sinjifikative.

Artikulli 5 - POZICIONI I RADHES DHE KOHA E PARASHIKUAR MBI. Raporto pikën e raportimit të radhës dhe kohën e parashikuar mbi këtë pikë raportimi, ose raporto pozicionin e parashikuar që do të arrihet një orë më vonë, në përputhje me procedurat e raportimit të pozicionit në fuqi. Përdor të dhënat e specifikuar në Artikullin 2 për ppozicionin. Raporto kohën e parashikuar mbi këtë pozicion. Raporto kohën në orë dhe minuta UTC (4 numerike) përveçse nëse koha raportohet në minuta kaluar orës (2 numerike) siç përshkruhet në marrëveshjet rajonale të navigimit ajror.

Artikulli 6 - PIKA SINJIFIKATIVE VIJUESE. Raporto piken sinjifikative vijuese që ndjek pozicionin i radhës dhe koha e parashikuar mbi?

Seksioni 2

Artikulli 7 - KOHA E PARASHIKUAR E MBËRRITJES. Raporto emrin e aerodromit të parë të synuar për ulje, të ndjekur nga koha e parashikuar e mbërritjes në këtë aerodrom në orë dhe minuta UTC (4 numerike).

Artikulli 8 - Zgjatja e karburantit. Raporto “ZGJATJEN E KARBURANTIT” ndjekur nga zgjatja e karburantit në orë dhe minuta (4 numerike).

Seksioni 3

Artikulli 9 - FENOMENET QË JANË



SHKAK PËR NJË RAPORT AJROR SPECIAL. Raporto një prej fenomeneve në vijim të cilin e keni vëzhguar ose me të cilin jeni përballur:

- turbulencë e moderuar si “TURBULENCË E MODERUAR”, dhe
- turbulencë e rënde si “TURBULENCE E RËNDË”.

Specifikimet në vijim aplikohen:

- I/E Moderuar- Kushte gjatë të cilave mund të ndodhin ndryshime modeste në orientimin e mjetit fluturues përkundrejt horizontit dhe/ose lartësinë barometrike por mjeti fluturues e ruan kontrollin gjatë gjithë kohës. Zakonisht, ka ndryshime të vogla në shpejtësi. Ndryshime në leximet e akselerometrit 0.5 g deri në 1.0 g në qendrën e rëndesës së mjetit fluturues. Vështirësi për të ecur. Pasagjeret i ndjejnë rripat të shtrënguar. Objektet e pa fiksuar janë në lëvizje.

- I/E rëndë- Kushte gjatë të cilave ndodhin ndryshime të papritura në orientimin e mjetit fluturues përkundrejt horizontit dhe/ose të lartësisë barometrike; mjeti fluturues mund të jetë i pakontrollueshëm për periudha të shkurtra kohe. Zakonisht shoqërohet me ndryshime të mëdha në shpejtësi ajrore. Ndryshimet në leximet e akselerometrit janë më të mëdha se 1.0g në qendrën e rëndesës së mjetit fluturues. Pasagjerët e ndjejnë në mënyrë të dhunshme shtrëngimin e rripave të sediljeve. Objektet e pafiksuar lëvizin me shpejtësi në drejtime të ndryshme.

- akullim i moderuar si “AKULLIM I MODERUAR”, akullim i rëndë si “AKULLIM I RËNDË”;

Specifikimet në vijim aplikohen:

- I/E moderuar-Kushte gjatë të cilave ndryshimi i kursit dhe/ose lartësisë barometrike mund të konsiderohet i dëshirueshëm.

- I/E rëndë-Kushte në të cilat ndryshimi i menjëhershëm i kursit dhe/ose lartësisë barometrike konsiderohet thelbësor.

- Valer malore e rëndë si “VALË MALORE E RËNDË”;

Specifikimet në vijim aplikohen:

- I/E rëndë- Kushte në të cilat rryma ajrore shoqëruese e drejtuar për poshtë është me shpejtësi 3.0 m/s (600ft/min) ose më shumë dhe/ose haset në turbulencë të rëndë.

- Stuhi me rrufe pa breshër si “STUHI ME RRUFË”, stuhi me rrufe me breshër si “STUHI ME RRUFË ME BRESHËR”;

Specifikimet në vijim aplikohen:

Raporto vetëm stuhi me rrufe të cilat:

- janë të errësuar me mjegull, ose
- janë brenda resë, ose
- janë të shpërndara, ose
- formojnë një rresht me stuhi rrufesh që i paraprijnë një fronti të ftohtë

- Stuhi e rëndë pluhuri ose rëre si “STUHI PLUHURI E RËNDË” ose “STUHI RËRE E RËNDË”;

- Re hiri vullkanik si “RE HIRI VULLKANIK”;

- Aktivitet vullkanik para shpërthimit ose një shpërthim vullkanik si “AKTIVITET VULLKANIK PARA SHPËRTHIMIT” ose “SHPËRTHIM VULLKANIK”;

Specifikimi në vijim aplikohet:

“Aktivitet vullkanik para shpërthimit” në këtë kontekst do të thotë aktivitet vullkanik i pazakontë dhe/ose aktivitet vullkanik në rritje i cili mund të paralajmërojë një shpërthim vullkanik.

2.2. Informacioni i regjistruar në formatin e raportimit të aktivitetit vullkanik (Modeli VAR) nuk është për t'u transmetuar nga RTF por me të mbërritur në një aerodrom duhet t'i dorëzohet pa vonesë nga operatori ose nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit zyrës meteorologjike të aerodromit. Nëse kjo zyrë nuk është lehtësisht e aksesueshme, formati i plotësuar do të dorëzohet në përputhje me marrëveshjet lokale të rëna dakord ndërmjet Ofruesve të MET dhe SHTA, dhe operatorit të mjetit fluturues.

3. DËRGIMI I INFORMACIONEVE METEOROLOGJIKE TË MARRA NGA KOMUNIKIMET ZANORE

Kur marrin raportime ajrore speciale, njësitë SHTA do t'ia dërgojnë këto raporte pa vonesa zyrës përkatëse të vëzhgimeve meteorologjike (MWO). Për të siguruar asimilimin e raportimeve ajrore në sistemet e automatizuara të vendosura në tokë, elementët e këtyre raporteve do të transmetohen duke përdorur të dhënat e specifikuar më poshtë dhe sipas radhës së përcaktuar.

- I ADRESUARI. Regjistro stacionin e thirrur dhe, kur është e nevojshme, relay required.

- TREGUESI I TIPIT TË MESAZHIT. Regjistro “ARS” për një raportim ajror special.

- IDENTIFIKIMI I MJETIT FLUTURUES. Regjistro identifikimin e mjetit fluturues duke



përdorur të dhënat e specifikuar për artikullin 7 të planit të fluturimit, pa hapësirë ndërmjet treguesit të operatorit dhe regjistrimit të mjetit fluturues ose identifikimit të fluturimit, nëse përdoret.

Seksioni 1

Artikulli 0 - POZICIONI. Regjistro pozicionin në gjerësi (gradë si 2 numerike ose gradë dhe minuta si 4 numerike, ndjekur, pa një hapësirë, nga V ose J) dhe gjatësinë (gradë si 3 numerike ose gradë dhe minuta si 5 numerike, ndjekur pa hapësirë nga L ose P), ose si një pikë sinjifikative e identifikuar nga një tregues të koduar (2 deri në 5 karaktere), ose si një pikë sinjifikative e ndjekur nga drejtimi magnetik (3 numerike) dhe distancë në milje nautike (3 numerike) nga pika. Paraprijë pikës sinjifikative me “ABEAM”, nëse aplikohet.

Artikulli 1 - KOHA. Regjistrojë kohën në orë dhe minuta UTC (4 numerike).

Artikulli 2 - NIVELI I FLUTURIMIT OSE LARTËSIA BAROMETRIKE. Regjistro ‘F’ të ndjekur nga 3 numerike (p.sh “F310”) kur raportohet një nivel fluturimi. Regjistro lartësinë barometrike në metra të ndjekur nga “M” ose në këmbë të ndjekur nga “FT” kur raportohet një lartësi barometrike. Regjistro “ASC” (nivel) në ngjitje ose “DES” (nivel) në zbritje.

Seksioni 2

Artikulli 9 - FENOMENET QË JANË SHKAK PËR NJË RAPORT AJROR SPECIAL. Regjistrojë fenomenin e raportuar si më poshtë:

- turbulencë e moderuar si “TURB MOD”,
- turbulencë e rëndë si “TURB SEV”,
- akullim i moderuar si “ICE MOD”,
- akullim i rëndë si “ICE SEV”,
- valë malore e rëndë si “MTW SEV”,
- stuhi me rrufe pa breshër si “TS”,
- stuhi me rrufe me breshër si “TSGR”,
- stuhi e rëndë pluhuri ose rëre si “HVY SS”,
- re hiri vullkanik si “VA CLD”,
- aktivitet vullkanik para shpërthimit ose një shpërthim vullkanik si “VA”,
- breshër si “GR”,
- re cumulonimbus si “CB”.

KOHA E TRANSMETUAR. Regjistrojë vetëm kur seksioni 3 është transmetuar.

4. DISPOZITA SPECIFIKE NË LIDHJE ME RAPORTIMIN E NDRYSHIMEVE TË PAPRITURA TË SHPEJTËSISË DHE

DREJTIMIT TË ERËS, DHE HIRIT VULLKANIK

4.1. Raportimi i ndryshimeve të papritura të shpejtësisë dhe drejtimit të erës

4.1.1. Kur raportohen vëzhgimet e mjeteve fluturues për ndryshime të papritura të shpejtësisë dhe drejtimit të erës të hasura gjatë fazës së ngjitjes dhe afrimit të fluturimit, tipi i mjetit fluturues do të përfshihet në raport.

4.1.2. Kur kushtet e ndryshimeve të papritura të shpejtësisë dhe drejtimit të erës në fazën e ngjitjes ose afrimit të fluturimit janë raportuar ose parashikuar por jo hasur, piloti në komandë do të këshillojë njësinë e duhur SHTA sa më shpejt që të jetë e mundur, përveç rastit kur piloti në komandë ka dijeni se njësia SHTA është këshilluar më përpara nga një mjet fluturues para tij.

4.2. Raportimi post-fluturim i aktivitetit vullkanik

4.2.1. Me mbërritjen e një fluturimi në një aerodrom, raporti i plotësuar për aktivitet vullkanik do t'i dorëzohet pa vonesa zyrës meteorologjike të aerodromit nga operatori i mjetit fluturues ose një anëtar i ekuipazhit të fluturimit, ose nëse kjo zyrë nuk është lehtësisht e aksesueshme për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit në mbërritje, formati i plotësuar do të trajtohet në përputhje me marrëveshjet lokale të rëna dakord ndërmjet ofruesit të SHTA dhe MET, dhe operatorit të mjetit fluturues.

4.2.2. Raporti i plotësuar për aktivitet vullkanik i marrë nga zyra meteorologjike e aerodromit do t'i transmetohet pa vonesë zyrës së vëzhgimit meteorologjik përgjegjëse për ofrimin e vëzhgimit meteorologjik për rajonin e informacionit të fluturimit në të cilin është vëzhguar aktiviteti vullkanik.

B. FORMATI I RAPORTIMEVE AJRORE SPECIALE PËR AKTIVITET VULLKANIK (MODEL VAR)

MODEL VAR: të përdoret për raportime post-fluturim

RAPORTI PËR AKTIVITET VULLKANIK

Raportet ajrore janë shumë të rëndësishme për vlerësimin e rreziqeve të cilat retë e hirit vullkanik përbëjnë për operimet e mjeteve fluturues



OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME: UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME: UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO ₂ DETECTED yes ☐ no ☐					
Ash encountered yes ☐ no ☐			(brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD		☐ (a) Wispy	☐ (b) Moderate dense	☐ (c) Very dense	
10) COLOUR OF ASH CLOUD		☐ (a) White	☐ (b) Light grey	☐ (c) Dark grey	
		☐ (d) black	☐ (e) other _____		
11) ERUPTION		☐ (a) continuous	☐ (b) intermittent	☐ (c) not visible	
12) POSITION OF ACTIVITY		☐ (a) Summit	☐ (b) side	☐ (c) Single	
		☐ (d) Multiple	☐ (e) Not observed		
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION		☐ (a) Lightning	☐ (b) Glow	☐ (c) Large rocks	
		☐ (d) Ash fallout	☐ (e) Mushroom cloud	☐ (f) All	
14) EFFECT ON AIRCRAFT		☐ (a) Communication	☐ (b) Navigation systems	☐ (c) Engines	
		☐ (d) Pitot static	☐ (e) Windscreen	☐ (f) Windows	
15) OTHER EFFECTS		☐ (a) Turbulence	☐ (b) St. Elmo's Fire	☐ (c) Other fumes	
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

SHITESË PËR ANEKSIN

Lista e ndryshimeve me marrëveshje të zakonshme që duhen të lajmërohen të ICAO në përputhje me artikullin 5 të kësaj rregulloreje:

ICAO Aneksi 2

Diferencat midis kësaj rregulloreje dhe Standardeve Internacionale të përfshira në aneksin 2 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, e ndryshuar

DiferenceA2-01	
ICAO aneksi 2 kapitulli 3 3.2.2.	Dispozitë e re. Implementimi i rregullores SERA, SERA.3210(b), specifikon: ‘(b) Një avion që është në dijeni se aftësia për të manovruar një tjetër avion është e cenuar, duhet të hapë rrugën për këtë të fundit.’
DiferenceA2-02	



ICAO aneksi 2 kapitulli 3 3.2.3.2 (b)	Implementimi i rregullores (EU) nr. 923/2012, paragrafi SERA.3215(b)(2), specifikon (në shtim të ICAO Standard në aneks 2,3.2.3.2 (b) të tekstit të nënvizuar): <i>‘(2) përveçse kur janë të palëvizshëm dhe të ndriçuar në mënyrë të përshtatshme, të gjithë avionët në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat të cilat kanë për funksion të tregojnë, aq sa është e mundur, skajet e strukturës së tyre.’</i>
DifferenceA2-03	
ICAO aneksi 2 kapitulli 3 3.2.5(c) dhe (d)	Implementimi i rregullores (EU) nr. 923/2012, paragrafi SERA.3225 ndryshon nga ICAO Standard në aneksin 2, 3.2.5 (c) dhe 3.2.5 (d) në të cilën specifikohet që nën-paragrafët (c) dhe (d) nuk do të aplikohen për balonat: <i>‘(c) me përjashtim të balonave, të bëjë të gjithë kthesat në të majtë, kur afrohet për ulje dhe pasi është ngritur, përveçse nëse është vendosur ndryshe apo udhëzohet nga Kontrolli i Trafikut Ajror;</i> <i>(d) me përjashtim të balonave, ulet dhe ngrihet me erën kundra përveçse në qoftë se siguria, konfigurimi i pistës, apo elementë të trafikut ajror përcaktojnë se një drejtim tjetër është i preferuar.’</i>
DifferenceA2-04	
ICAO aneksi 2 kapitulli 3 3.3.1.2.	Aneksi i ICAO 2, 3.3.1.2 është zëvendësuar me rregulloren e Implementuar (EU) nr. 923/2012 SERA.4001 (b). Ndryshimet midis kësaj ICAO Standard dhe këtij Union regulation janë si më poshtë: — Përsa i përket fluturimeve të planifikuara VFR që operojnë përgjatë kufijve ndërkombëtarë, rregullorja SERA, (SERA.4001(b)(5)) ndryshon nga Standardi ICAO në aneksin 2, 3.3.1.2(e) me shtesën e tekstit të nënvizuar, si më poshtë: <i>‘çdo fluturim që kalon përtej kufijve ndërkombëtarë, përveçse kur është vendosur ndryshe nga Shtetet e interesuara.’</i> — Në lidhje me fluturimet VFR dhe IFR të planifikuara të fluturojnë natën, një kërkesë shtesë është shtuar në rregulloren e SERA, SERA.4001(b)(6) si më poshtë: <i>‘(6) çdo fluturim i planifikuar për të operuar gjatë natës, nëse largohet nga afërsia e një</i>
NdryshimiA2-05	
ICAO aneksi 2 Kapitulli 3 3.2.2.4.	Shtesa e re. Rregullorja e Implementuar (EU)No923/2012, paragrafi SERA.3210(c)(3)(i) ndryshon nga ICAO Standard në aneksin 2,3.2.2.4 duke specifikuar që: <i>(i) Parakalimi i planerave (sailplanes). Një planer që parakalon një tjetër planer mund të ndryshojë kursin e tij në të djathtë ose në të majtë.;</i>



Diferenca A2-	
ICAO aneksi 2 kapitulli 4 4.6.	ICAO aneksi 2,4.6, është zëvendësuar me Rregulloren e Implementuar (EU) No 923/2012 SERA.5005, duke futur kriteret e hapësirës të lirë në (f), si më poshtë: ‘(f) Përveçse kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveçse kur lejohet nga autoriteti kompetent, një fluturim VFR nuk duhet të fluturojë: (1) <i>Mbi zonat e populluara të qyteteve, qytezave, vendbanimeve, grumbullimet e njerëzve në ambient të hapur, në një lartësi më pak se 300 m (1 000 ft) nga pengesa më e lartë brenda një rrezeje prej 600 m nga avioni;</i> (2) <i>Në vende të tjera nga ato të përcaktuara në pikën (1), në një lartësi më pak se 150 m (500 ft) nga toka ose uji, ose 150 m (500 ft) nga pengesa më e lartë brenda një rrezeje prej 150 m (500 ft) nga avioni..’</i>
ICAO aneksi 2, kapitulli 3 3.8 dhe shtojca 2	Fjalët ‘në rrezik’, të kapitullit 3, pjesa 3.8, nuk janë të përfshira në ligjin e Unionit, duke zgjeruar gamën e misionëve të çdo lloji natyre të fluturimeve që kërkojnë këtë shërbim. Gjithashtu dispozitat të përfshira në shtojcën 2, pjesët 1.1 deri te 1, të përfshira gjithashtu dhe ato në shtesën A, nuk janë të përfshira në ligjin e Unionit.

ICAO aneks 3: Diferencat midis kësaj rregullore dhe Standardeve Ndërkombëtare të shprehura në aneksin 3 të ICAO-s i amenduar.

Diferenca A3-01	
ICAO aneksi 3, kapitulli 5	Dispozitë e re. Pika SERA.12005 IR (EU) No. 923/2012 specifikon: ‘(b) <i>Autoritetet kompetente duhet të përcaktojnë, sipas nevojës, kushte të tjera të cilat duhet të raportohen nga të gjithë avionët kur hasen ose vëzhgohen.</i>

ICAO aneks 10: Diferencat midis kësaj rregullore dhe Standardeve Ndërkombëtare të shprehura në aneksin 10 të ICAO-s i amenduar

Diference A10-01	
ICAO aneksi 10, volumi II kapitull 5 5.2.1.4.1	ICAO aneks 10, volume II, kapitull 5.2.1.4.1 transpozohet në pikën SERA.14035 të Implementing Regulation (EU) nr. 923/2012 me disa diferenca. Diferencat midis ICAO dhe rregullave të SERA si më poshtë: SERA. 14035 Transmetimi i numrave në radiotelefoni a) Transmetimi i numrave 1. Të gjithë numrat e përdorur për transmetimin e shenjave të thirrjes së avionëve, kurset, pistën, drejtimin dhe shpejtësinë e erës do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas.



	(i) Nivelet e fluturimit do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas, <u>përveç rastit të niveleve të fluturimit që mbarojnë me dy zero.</u> (ii) Të dhënat e matësit të lartësisë do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas, <u>përveç rastit kur e dhëna është 1000hPa, e cila do të shqiptohet si “NJË MIJË”</u> (iii) Të gjithë numrat të cilët përdoren në transmetimin e kodeve të transponderit do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas <u>përveç rastit kur kodi i transponderit përmban vetëm mijëshe. Në këtë rast numri i parë i mijëshes do të shqiptohet shoqëruar nga fjala “MIJË”</u> 2. Të gjithë numrat të cilët përdoren në transmetimin e informacioneve të ndryshëm nga pika (a)(1) do të transmetohen duke shqiptuar çdo numër veçmas, përveç se numrave të cilët përmbajnë qindëshe apo mijëshe të plota të cilat do të transmetohen duke shqiptuar çdo shifër sipas numrave të qindësheve apo mijësheve shoqëruar nga fjalët “QIND” ose “MIJË”. Kombinimi i mijësheve dhe qindësheve të plota do të transmetohen duke shqiptuar çdo shifër në numër mijëshesh shoqëruar nga fjala “MIJË” dhe ndjekur nga numri i qindësheve shoqëruar nga fjala “QIND” 3. Në rastet kur është e nevojshme për të sqaruar numrin e transmetuar si mijëshe e plotë/ose qindëshe e plotë, numri do të transmetohet duke shqiptuar çdo shifër veçmas. 4. Kur japin informacionin në lidhje me drejtimin relativ të një objekti ose për trafikun në konflikt sipas termave të treguesit të orës, informacioni do të jepet duke shqiptuar shifrat së bashku si për shembull “ORA DHJETË” ose “ORA NJËMBËDHJETË”. 5. Numrat që përmbajnë pikë dhjetore do të transmetohen siç përshkruhet në pikën (a) (1) së bashku me pikën dhjetore në sekuencën e duhur, duke e shoqëruar me fjalën “DECIMAL” 6. Të gjashtë shifrat e një treguesi numerik do të përdoren për të identifikuar kanalin e transmetimit në komunikimet radiotelefonike VHF, përveç rasteve kur të dy shifrat e fundit (e pesta dhe e gjashta) janë zero, ku në këtë rast do të përdoren vetëm katër shifrat e para.
Diferenca A10-02	
Kapitulli 5, par. 5.2.1.7.3.2.3	ICAO aneks 10, Volume II, kapitull 5.2.1.7.3.2.3 transpozohet në pikën SERA.14055 të IR (EU) nr. 923/2012 me një diferencë. Diferenca midis ICAO Standard dhe rregullores EU është si me poshtë: SERA.14055 Procedurat e radiotelefonisë (b)(2) Përgjigja ndaj thirrjeve të mësipërme do të përdore shenjën e thirrjes të stacionit thirrës, ndjekur nga shenja e thirrjes e stacionit përgjigjes, e cila do të konsiderohet si një ftesë e stacionit thirrës për të vazhduar me transmetimin. <u>Për transferimet e komunikimit brenda një njësie ATS, shenja e thirrjes e njësisë ATS mund të neglizhohet nëse autorizohet nga autoriteti kompetent</u>



ICAO Aneksi 11

Ndryshimet midis kësaj rregulloreje dhe standardeve ndërkombëtare në aneksin 11 të Konventës në Aviacionin Civil Ndërkombëtar, i amenduar

Diferenca A11-01	
ICAO aneksi 11 kapitulli 2/ paragrafi 2.26.5	Rregullorja e SERA, SERA.3401(d)(1) ndryshon nga ICAO aneksi 11, standard 2.25.5 duke thënë se Kontrolli i kohës do t'i jepet <u>të paktën</u> sipas <u>minutës</u> më të afërt.
Diferenca A11-02	
ICAO aneksi 11 par 2.6.1 kapitulli 2 Paragrafi 2.6.1	Mundësia e përjashtimit. Rregullorja e Implementuar (EU) nr. 923/2012 paragrafi SERA.6001 lejon avionët të kalojnë limitin e shpejtësisë 250 knot kur janë aprovuar nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike apo sigurie, nuk mund të mbajnë dot këtë shpejtësi
Diferenca A11-03	
ICAO aneksi 11 kapitulli 3	Dispozitat e Reja. Rregullorja e Implementuar (EU) nr. 923/2012, paragrafi SERA.8005(b), specifikon: b) Lejet e dhëna nga njësitë e kontrollit të trafikut ajror duhet të sigurojnë ndarje: (1) Midis të gjitha fluturimeve në hapësirat ajrore të klasit A dhe B; (2) <u>Midis të gjitha fluturimeve IFR në hapësirat ajrore të klasit C, D dhe E;</u> (3) Midis të gjitha fluturimeve IFR dhe VFR në hapësirën ajrore të klasit C; (4) Midis fluturimeve IFR dhe fluturimeve speciale VFR; (5) Midis fluturimeve speciale VFR përveç rasteve kur është përcaktuar ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil; Përveçse, kur kërkohet nga piloti i një avioni dhe <u>pranohet nga piloti i avionit tjetër</u> dhe nëse kjo lejohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për rastet e listuara nën b) më sipër, në hapësirat ajrore të klasit D dhe E, një fluturim mund të lejohet me <u>kusht që të ruajë ndarjen e vet për një pjesë të caktuar të fluturimit nën 3 050 m (10 000 ft) gjatë ngritjes ose zbritjes, gjatë ditës në kushte meteorologjike vizuale</u>
Diferenca A11-04	



ICAO aneksi 11 kapitulli 3, par 3.3.4	Rregullorja e implementuar (EU) nr. 923/2012 paragrafi SERA.8015, specifikon (me shtesën e ICAO Standard në aneksin 11, 3.7.3.1 të tekstit të nënvizuar): (e) Përsëritja (<i>read-back</i>) e lejeve dhe i informacionit të lidhur me sigurinë (1) Ekuipazhi i fluturimit duhet t'i përsërisë kontrollorit të trafikut ajror pjesët e lejes të kontrollit të trafikut ajror të lidhura me sigurinë dhe udhëzimet të cilat janë transmetuar me zë. Elementët më poshtë duhet të përsëriten gjithmonë: (i) Lejet e kontrollit të trafikut ajror për rrugën; (ii) Lejet dhe udhëzimet për të hyrë; për t'u ulur; për t'u ngritur nga; për të qëndruar në pritje; për të kaluar; <u>për të rulluar</u> dhe kthyer mbrapsht në çdo pistë; dhe (iii) Pista në përdorim, konfigurimet e lartësimatësit, kodet SSR, <u>kanalet e komunikimit të caktuara rishtazi</u>, udhëzimet e nivelit, udhëzimet e drejtimit dhe shpejtësisë; dhe (iv) Nivelet tranzitore, të raportuara nga kontrollori ose të përfshira në transmetimet ATIS.
Diferenca A11-05	
ICAO aneksi 11 kapitulli 3	Rregullorja e implementuar (EU) nr. 923/2012, paragrafi SERA.8015(c)(2), specifikon (në shtesë të ICAO Standard në aneksin 11, 3.7.3.1.1 e tekstit të nënvizuar): (2) Udhëzime ose leje të tjera, duke përfshirë lejet e kushtëzuara dhe udhëzimet për rulum, duhet të përsëriten ose të vërtetohet marrja e tyre në një mënyrë që të tregojë qartë që janë kuptuar dhe që do të zbatohen.

Diferenca A11-06	
ICAO aneksi 11 kapitulli 3	Udhëzime të reja. Rregullorja e implementuar (EU) nr. 923/2012, paragrafi SERA.5010 specifikon: SERA.5010 Fluturimet speciale VFR në zonat e kontrollit Fluturimet speciale VFR mund të autorizohen të operojnë brenda një zone kontrolli, kur iu është dhënë leje nga kontrolli i trafikut ajror. Përveçse kur është dhënë leje nga autoriteti kompetent për helikopterë në raste të veçanta, si në rastin e, por jo vetëm, fluturimeve të operacioneve të policisë, mjekësore, kërkim-shpëtimit dhe ato për shuarjen e zjarrit, kushtet shtesë të mëposhtme duhen të aplikohen: (a) Fluturime të tilla speciale VFR mund të kryhen vetëm gjatë ditës, përveçse kur është autorizuar ndryshe nga Autoriteti Kompetent: (b) Nga piloti: (1) I larguar nga retë dhe të ketë terrenin në shikim; (2) Shikueshmëria nga ajri nuk është më pak se 1 500 m ose, për helikopterët, jo më pak se 800 m; (3) Fluturon me shpejtësi 140 kts IAS ose më pak për të dhënë mundësinë reale për të vëzhguar trafikun tjetër dhe çdo pengesë, duke pasur kohë të mjaftueshme për të shmangur një përplasje; dhe (c) Një njësi e kontrollit të trafikut ajror nuk do të japë një leje speciale VFR për avionët për t'u ngritur ose ulur në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose për të hyrë në zonën e trafikut të aerodromit ose circuitin e trafikut të aerodromit kur kushtet meteorologjike të raportuara në atë aerodrom janë nën minimalen e mëposhtme: (1) Shikueshmëria e terrenit është më pak se 1 500 m, ose për helikopterët, më pak se 800 m; (2) Baza e reve është më pak se 180 m (600 ft).

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2019

Adresa: Rr. “Nikolla Jorga”, Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 1204 lekë