FLETORJA ZYRTARE
E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

www.qbz.gov.al

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2020 – Numri: 116

Tiranë – E premte, 19 qershor 2020

PËRMBAJTJA

		Faqe
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 167, datë 4.6.2020	Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.....	6757

URDHËR[1]
Nr. 167, datë 4.6.2020

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI VAZHDUESHMËRINË E VLEFSHMËRISË AJRORE TË AVIONIT DHE PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE AERONAUTIKE DHE MBI MIRATIMIN E ORGANIZATAVE DHE PERSONELIT TË PËRFSHIRË NË KËTO DETYRA

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të shkronjës "ç", të nenit 7, të neneve 29, 31, 32, të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, "Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian",

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores "Mbi vazhdueshmerinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, "Për miratimin e rregullave mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", shfuqizohet.

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

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
MBI VAZHDUESHMËRINË E VLEFSHMËRISË AJRORE TË AVIONIT DHE PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE AERONAUTIKE DHE MBI MIRATIMIN E ORGANIZATAVE DHE PERSONELIT TË PËRFSHIRË NË KËTO DETYRA

Neni 1
Objekti dhe fushëveprimi

Kjo Rregullore përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative për sigurimin e:

a) vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve, duke përfshirë çdo komponent për instalimin në ta, të cilët janë:

i. të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, përveç nëse mbikëqyrja rregullatore e sigurisë operacionale e të cilëve është transferuar në një vend të tretë dhe të cilët nuk janë përdorur nga një operator shqiptar; ose

ii. të regjistruar në një vend të huaj ose të tretë, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe që përdoren nga një operator i Republikës së Shqipërisë, kur mbikëqyrja e tyre rregullatore e sigurisë operacionale është deleguar në Republikën e Shqipërisë.

b) pajtueshmërisë me kërkesat bazë të përcaktuara në urdhrin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" për sa i takon vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve të regjistruar në një vend të tretë dhe komponentëve që do të instalohen në ta, për të cilët mbikëqyrja rregullatore e sigurisë operacionale, nuk i është deleguar Shqipërisë ose një vendi anëtar të ZPEA-së, të cilët janë marrë me qira të thatë nga një transportues ajror i licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", i ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011.

[1] Ky urdhër përafron Rregulloren e Komisionit (BE) nr. **1321/2014**, e datës 26 nëntor 2014, mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, **e ndryshuar** me rregulloret e Komisionit (BE) nr. **2015/1088**, e 3 korrikut 2015, nr. **2015/1536**, e 16 shtatorit 2015, nr. **2018/1142**, e 14 gushtit 2018 dhe nr. **2019/1384**, e 24 korrikut 2019, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së, L362, datë 17.12.2014.

Neni 2
Përkufizimet

Brenda fushëveprimit të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar me UM-në nr. 3, datë 13.3.2015, që përafron Rregulloren (KE) nr. 216/2008, do të aplikohen përkufizimet e mëposhtme:

a) "avion" nënkupton çdo makinë, që përfton qëndrimin në atmosferë nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimit të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës;

b) "staf certifikues" nënkupton personelin përgjegjës për lejimin në shërbim të një avioni ose një komponenti pas mirëmbajtjes;

c) "komponent" nënkupton çdo motor, helikë, pjesë ose pajisje;

d) "vazhdueshmëri e vlefshmërisë ajrore" nënkupton të gjitha proceset që sigurojnë se, në çdo kohë në jetën e tij operuese, avioni është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore në fuqi dhe është në gjendje për operim të sigurt;

e) "JAA" nënkupton "Autoritetet e përbashkëta të aviacionit";

f) "JAR" nënkupton "Kërkesat e përbashkëta të aviacionit";

g) "operim i transportit ajror tregtar (CAT)" nënkupton një operim të një avioni për transport pasagjerësh, ngarkese ose poste për qëllime fitimi ose konsiderime të tjera të vlefshme;

h) "mirëmbajtje" nënkupton një ose kombinim të aktiviteteve të mëposhtme: riparim i përgjithshëm, riparim, inspektim, zëvendësim, modifikim ose riparim defekti i një avioni ose komponenti, me përjashtim të inspektimit para fluturimit;

i) "organizatë" nënkupton një person fizik, një person juridik ose pjesë e një personi juridik. Një organizatë e tillë mund të krijohet në më shumë se një vend nëse janë apo jo brenda territorit të RSH-së apo ZPEA-së;

j) "inspektim para fluturimit" nënkupton inspektimin që kryhet para fluturimit për të siguruar se avioni është i përshtatshëm për fluturimin e synuar;

k) "avionë ELA1" nënkupton avionët e lehtë evropianë me ekuipazh si më poshtë:

i. një aeroplan me një masë ngritjeje maksimale (MTOM) prej 1 200 kg ose më pak që nuk klasifikohet si avion me fuqi motorike komplekse;

ii. një glajder ose glajder me motor me një MTOM prej 1 200 kg ose më pak;

iii. një balonë me vëllim ngritje maksimale të projektuar të gazit ose ajrit të nxehtë prej jo më shumë se 3400 m^3 për balonat me ajër të nxehtë, 1 050 m^3 për balonat me gaz, 300 m^3 për balonat me gaz të lidhura;

iv. një balonë me motor (*dirigible*) e projektuar për jo më shumë se katër persona dhe me një vëllim ngritjeje maksimale të projektuar të gazit ose të ajrit të nxehtë prej jo më shumë se 3400 m^3 për balonat me motor me ajër të nxehtë dhe 1000 m^3 për balonat me motor me gaz;

ka) "avionë ELA2" nënkupton avionët e lehtë evropianë me ekuipazh si më poshtë:

i. një aeroplan me një masë ngritjeje maksimale (MTOM) prej 2 000 kg ose më pak që nuk klasifikohet si avion me fuqi motorike komplekse;

ii. një planer ose planer me motor me një MTOM prej 2 000 kg ose më pak;

iii. një balonë;

iv. një aerostat me motor me ajër të nxehtë;

v. një aerostat me motor me gaz që përputhet me të gjitha karakteristikat e mëposhtme:

- 3% të rëndesës maksimale statike,

- shtytje e padrejtuar (përveç shtytjes së kundërt),

- projektim konvencional dhe i thjeshtë i strukturës, sistemit të kontrollit dhe sistemit ballonët, dhe

- kontrollet e asistuar pa fuqi motorike;

vi. një avion shumë i lehtë (helikopter) forca ngritëse e të cilit gjenerohet nga rrotullimi i helikës rreth një aksi vertikal.

l) "avion LSA" nënkupton një aeroplan sportiv i lehtë, që ka të gjitha karakteristikat e mëposhtme:

i. një masë ngritjeje maksimale (MTOM) prej jo më shumë se 600 kg;

ii. një shpejtësi maksimale ndalimi në konfigurimin e uljes (VS0) prej jo më shumë se 45 nyje shpejtësi ajrore e kalibruar (CAS) për masën maksimale të certifikuar të ngritjes së avionit dhe qendrën më kritike të gravitetit;

iii. një kapacitet maksimal vendesh prej jo më shumë se dy persona, duke përfshirë pilotin;

iv. një motor i vetëm, pa turbinë i pajisur me një helikë;

v. një kabinë pa presion.

m) "vendi kryesor i biznesit" nënkupton selinë

ose zyrën e regjistruar të sipërmarrjes brenda së cilës ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe të kontrollit operacional të aktiviteteve të referuara në këtë Rregullore;

n) "detyrat kritike të mirëmbajtjes" nënkupton një detyrë mirëmbajtjeje që përfshin asemblimin/formimin ose çdo çrregullim të një sistemi ose çdo pjesë të një avioni, motori ose helike që, nëse ndodh një gabim gjatë operimit të tij, mund të rrezikojë direkt sigurinë e fluturimit;

o) "operimet e specializuara tregtare" nënkuptojnë ato operime që i nënshtrohen kërkesave të pjesës ORO, nënpjesa SPO, të përcaktuara në aneksin III të Rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 59, datë 31.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", përafron rregulloren e BE-së nr. 965/2012;

p) "operime të kufizuara' nënkupton operimet e avionëve të ndryshëm nga avionët kompleksë me motor për:

i. fluturimet me kosto të përbashkët nga individë privatë, me kushtin që kostoja direkt të ndahet në të gjithë pasagjerët e avionit, përfshirë pilotin dhe që numri i personave mes të cilëve ndahen kostot direkt të kufizohet në gjashtë;

ii. fluturimet garuese ose shfaqjet fluturuese, me kushtin që pagesa ose çdo konsiderim me vlerë i dhënë për këto fluturime kufizohet në mbulimin e kostove direkt dhe në një kontribut proporcional të shpenzimeve vjetore, si dhe çmimet të jenë jo më shumë se një vlerë e specifikuar nga Autoriteti Kompetent;

iii. fluturimet e prezantimit, hedhjet me parashutë, tërheqjet e planerit ose fluturimet akrobatike të kryera ose nga një organizatë trajnimi që ka vendin e saj kryesor të aktivitetit në RSH dhe e miratuar në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 262, datë 28.6.2019, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" (përafron Rregulloren e BE-së nr. 1178/2011), ose nga një organizatë e krijuar me qëllimin e promovimit të sportit ajror ose aviacionit argëtues, me kushtin që avioni operohet nga organizata mbi bazën e pronësisë ose qirasë në të thatë, që fluturimi nuk krijon fitime të cilat shpërndahen jashtë organizatës dhe që kurdoherë kur përfshihen persona joanëtarë të organizatës, këto fluturime përfaqësojnë vetëm një aktivitet anësor të organizatës;

Për qëllime të kësaj Rregulloreje, "operimet e kufizuara" nuk konsiderohen si operime CAT ose operime tregtare të specializuara;

q) "fluturim prezantimi" do të thotë çdo fluturim kundrejt shpërblimit apo ndonjë konsiderate tjetër të vlefshme që konsiston në një turne ajror me kohëzgjatje të shkurtër, të ofruar nga një organizatë e aprovuar trajnimi ose një organizatë e krijuar me qëllim të promovimit të sportit ajror ose aviacionit argëtues, me qëllim për të tërhequr njerëz të rinj për trajnim ose anëtarë të rinj;

r) "fluturim konkurrues" do të thotë çdo aktivitet fluturimi ku avioni është përdorur në garat apo konkurset e ajrit, si dhe ku avioni është përdorur për t'u praktikuar për garat e ajrit apo konkurseve dhe të fluturojë për dhe nga gara ose konkursi;

s) "shfaqje fluturuese" do të thotë çdo aktivitet fluturues i kryer qëllimisht për sigurimin e një shfaqje apo argëtim e hapur për publikun, duke përfshirë atë ku avioni është përdorur për të praktikuar një shfaqje fluturuese dhe të fluturojnë për dhe nga ngjarja e reklamuar.

Neni 3

Kërkesat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

1. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit e referuar në nenin 1 (a) dhe e komponentëve që instalohen në të do të sigurohen në përputhje me dispozitat e aneksit I të kësaj rregulloreje.

2. Organizatat dhe personeli i përfshirë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të referuar në nenin 1 (a) dhe komponentët që instalohen në të, duke përfshirë mirëmbajtjen, do të jenë në përputhje me aneksin I dhe sipas rastit me dispozitat e specifikuara në nenet 4 dhe 5.

3. Me përjashtim të paragrafit 1, vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit të referuar në nenin 1 (a) që ka një leje për të fluturuar, do të sigurohet mbi bazën e marrëveshjeve specifike të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore siç përcaktohet në lejen për të fluturuar të lëshuar në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit përgjegjës për

transportet 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", përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

4. Programet e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me kërkesat e zbatueshme para datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, do të pranohen se janë miratuar në përputhje me kërkesat e përcaktuara në këtë Rregullore.

5. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit, referuar në nenin 1 (b) dhe e komponentëve për instalimin në të do të sigurohet në përputhje me dispozitat e aneksit Va.

Neni 4
Miratimet e organizatës së mirëmbajtjes

1. Miratimet e organizatës së mirëmbajtjes do të lëshohen në përputhje me dispozitat e aneksit I, nënpjesa F ose aneksit II.

2. Miratimet e mirëmbajtjes të lëshuara ose njohura në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA dhe të vlefshme para hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet 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", do të pranohen se janë lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

3. Personeli i kualifikuar për të kryer dhe/ose kontrolluar një test jodestruktiv të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të strukturave dhe/ose komponentëve të avionit mbi bazën e çdo standardi të njohur para hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 110, datë 2.10.2012, që ofron një nivel ekuivalent kualifikimi, mund të vazhdojë të kryejë dhe/ose kontrollojë këto teste.

4. Certifikatat e lejimit në shërbim dhe certifikatat e autorizuara të lejimit të lëshuara para datës së hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar sipas kërkesave të një vendi të ZPEA-së do të konsiderohen si ekuivalente me ato të kërkuara sipas pikave M.A.801 dhe M.A.802 të aneksit I (pjesa M) respektivisht.

Neni 5
Stafi certifikues

1. Stafi certifikues do të kualifikohet në përputhje me dispozitat e aneksit III (pjesa 66), përveç sa parashikohet në pikat M.A.606 (h), M.A.607 (b), M.A.801 (d) dhe M.A.803 e aneksit I (pjesa M) dhe në pikën 145.A.30 (j) dhe shtojcën IV të aneksit II (pjesa 145).

2. Çdo licence e mirëmbajtjes së avionit dhe, nëse ka, kufizimet teknike të lidhura me atë licence, të lëshuara ose njohura në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA dhe të vlefshme në kohën e hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, do të konsiderohet se është lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

3. Stafi certifikues që mban një licencë të lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66) në një kategori/nënkategori të dhënë vlerësohet se ka privilegjet e përshkruara në pikën 66.A.20 (a) të të njëjtit aneks që i korrespondon një kategorie/nënkategorie të tillë. Kërkesat e njohurisë bazë që i korrespondojnë këtyre privilegjeve të reja do të konsiderohen si të përmbushura për qëllim të shtrirjes së kësaj licence në një kategori/nënkategori të re.

4. Stafi certifikues që mban një licencë duke përfshirë avionin që nuk kërkon një kategorizim individual të tipit, mund të vazhdojë të ushtrojë privilegjet e tij deri në rinovimin ose ndryshimin e parë, ku licenca do të konvertohet duke ndjekur procedurën e përshkruar në pikën 66.B.125 të aneksit III (pjesa 66) për vlerësimet e përcaktuara në pikën 66.A.45 të të njëjtit aneks.

5. Raportet e konvertimit dhe raportet e ekzaminimit të krediteve që pajtohen me kërkesat e zbatueshme para urdhrit të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, do të konsiderohen se janë në pajtim me këtë Rregullore.

6. Për sa kohë nuk i janë shtuar kësaj rregulloreje kërkesa specifike për personelin e certifikimit të komponentëve, kërkesat e parashikuara në ligjet kombëtare në fuqi në Republikën e Shqipërisë do të vazhdojnë të zbatohen, përveçse për organizatat e mirëmbajtjes të gjendura jashtë Bashkimit Evropian, ku kërkesat do të miratohen nga Agjencia/ose AAC-ja, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

Neni 6
Kërkesat e organizatës së trajnimit

1. Organizatat e përfshira në trajnimin e personelit, referuar në nenin 5, do të miratohen në përputhje me aneksin IV (pjesa 147), për të pasur të drejtën:

a) për të kryer kurset e njohura të trajnimit bazë; dhe/ose

b) për të kryer kurset e njohura të trajnimit të tipit; dhe

c) për të kryer ekzaminime; dhe

d) për të lëshuar certifikata trajnimi.

2. Çdo miratim i organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen, i lëshuar ose njohur në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA dhe i vlefshëm në kohën e hyrjes në fuqi 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", do të vlerësohet se është lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

3. Kurset e trajnimit të tipit, të miratuara para miratimit të programit minimal të trajnimit të kategorizimit të tipit të stafit certifikues, në të dhënat e përshtatshme operacionale, për tipin përkatës, në përputhje me urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet 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", përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, do të përfshijnë elementet përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të këtyre të dhënave të përshtatshme operacionale jo më vonë se data 18 dhjetor 2017 ose brenda dy viteve pasi të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të jenë miratuar, cilado të jetë e fundit.

Neni 7
Hyrja në fuqi

1. Kjo Rregullore hyn në fuqi pas publikimit të saj në Fletoren Zyrtare.

Për mirëmbajtjen e aeroplanëve ELA1 që nuk përfshihen në operacionet e CAT dhe të avionëve të ndryshëm nga aeroplanët dhe helikopterët:

a) kërkesa për Autoritetin Kompetent për lëshimin e licencave për mirëmbajtjen e avionëve në përputhje me aneksin III (pjesa 66), të reja ose të konvertuara, sipas pikës 66.A.70 të atij aneksi, do të zbatohet nga 1 tetori 2020;

b) kërkesa për certifikimin e stafit që do të kualifikohet në përputhje me aneksin III (pjesa 66) të përcaktuar në pikat M.A.606 (g) dhe M.A.801 (b) (2) të aneksit I (pjesa M) dhe në pikën 145.A.30 (g) dhe (h) të aneksit II (pjesa 145) do të zbatohen nga 1 tetori 2021;

2. Me përjashtim të paragrafit 1, AAC-ja mund të zgjedhë të mos aplikojë:

a) për mirëmbajtjen e avionëve me motor-piston të papresionuar me MTOM prej 2 000 kg dhe më poshtë që nuk janë të përfshirë në transportin ajror tregtar, deri më 28 shtator 2014, kërkesën për të pasur personel certifikues të kualifikuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66) të përfshirë në dispozitat e mëposhtme:

- pikat M.A.606 (g) dhe M.A.801 (b) 2 të aneksit I (pjesa M),

- pikat 145.A.30 (g) dhe (h) të aneksit II (pjesa 145);

b) për aeroplanët e regjistruar në një vend të tretë dhe të marrë me qira të thatë deri më 25 gusht 2017, nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, kërkesat e aneksit Va.

2. a) Me përjashtim të paragrafit 1, kërkesat për avionin e përdorur për operime tregtare të specializuara dhe CAT, të ndryshme nga ato për avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", të ndryshuar, dhe të përcaktuara në urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 59, datë 31.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", që përafron rregulloren e BE-së nr. 965/2012, të ndryshuar, do të zbatohen nga data 21 prill 2021.

Deri në atë kohë:

- Dispozitat e aneksit I, pika M.A.201 (f) do të zbatohen për avionët kompleksë, me fuqi motorike të përdorur nga operatorët të cilëve u kërkohet nga AAC-ja që të kenë një certifikatë për operime

tregtare, të ndryshëm nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", i ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, dhe për ATO tregtare;

- Dispozitat e aneksit I, pika M.A.201 (h) do të zbatohen për avionët e ndryshëm nga avionët kompleksë me fuqi motorike, të përdorur nga operatorët të cilëve u kërkohet nga ACC-ja që të kenë një certifikatë për operime tregtare, të ndryshëm nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", i ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, dhe për ATO tregtare;

- Dispozitat e aneksit I, pika M.A.306 (a) do të zbatohen për avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", i ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 dhe për avionët e përdorur nga operatorët të cilëve u kërkohet nga AAC-ja që të kenë një certifikatë për operime tregtare;

- Dispozitat e aneksit I, pika M.A.801 (c) do të zbatohen për ELA1 që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", i ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, dhe nuk përdoren nga ATO tregtare;

- Dispozitat e aneksit I, pika M.A.803 (b) do të zbatohen për avionët jokompleksë, me fuqi motorike me MTOM prej 2 730 kg dhe më poshtë, planerët, planerët ose balona me fuqi, që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë me licencë në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 ose nga operatorët të cilëve u kërkohet nga AAC-ja që të kenë një certifikatë për operime tregtare ose ATO tregtare;

- Dispozitat e aneksit I, pika M.A.901 (g) do të zbatohen për avionët ELA1 që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë me licencë në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 ose nga operatorët të cilëve u kërkohet nga AAC-ja që të kenë një certifikatë për operime tregtare ose nga ATO tregtare.

3. Kur përdoren dispozitat e paragrafit 2 do të njoftohet ministri dhe do të merren masa për njoftimin e Komisionit dhe Agjencisë.

4. Për qëllime të limiteve kohore që përfshihen në pikat 66.A.25, 66.A.30 dhe shtojcën III, të aneksit III (pjesa 66) lidhur me ekzaminimet e njohurive bazë, eksperiencën bazë, trajnimin teorik dhe ekzaminimet e tipit, trajnimin praktik dhe vlerësimin, ekzaminimet për tipin dhe trajnimin në punë të përfunduara para zbatimit të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 110, datë 2.10.2012, "Mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra" origjina e kohës do të jetë data në të cilën zbatohet UM-ja nr. 110, datë 2.10.2012.

5. Me përjashtim të paragrafit 1:

a) AAC-ja ose, sipas rastit, organizatat mund të vazhdojnë të lëshojnë certifikata, në versionin e lëshimit të mëparshëm, siç përcaktohet në shtojcën III, të aneksit I (pjesa M) ose shtojcën II dhe shtojcën III, të aneksit IV (pjesa 147) të Rregullores (BE) nr. 1321/2014, në fuqi para datës 27 korrik 2015, deri më 31 dhjetor 2015;

b) certifikatat e lëshuara para datës 1 janar 2016 mbeten të vlefshme derisa ndryshohen, pezullohen ose revokohen.

6. Me përjashtim të paragrafit 1, për avionët me peshë 5 700 kg MTOM dhe më poshtë, të cilët janë të pajisur me motorë me shumë turbohelika dhe të cilët nuk janë të përfshirë në operacione komerciale, pikat M.A.201 (g) (2) dhe (g) (3) të aneksit I (pjesa M) do të zbatohen duke filluar nga data 1 janar 2025.

Neni 8

Masat e Autoritetit të Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil përshtat mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë (në vijim të quajtura "AMC"), të hartuara nga Agjencia, në bazë të Marrëveshjes së Punës që AAC-ja ka me Agjencinë, të cilat Autoriteti i Aviacionit Civil, organizatat dhe personeli mund t'i përdorin, për të treguar pajtueshmërinë me dispozitat e anekseve të kësaj Rregulloreje.

2. AMC-të e lëshuara nga Agjencia dhe të

adaptuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, as nuk do të fusin kërkesa të reja dhe as do të lehtësojnë kërkesat e anekseve të kësaj Rregulloreje.

Pa cenuar rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil (rregullorja bazë), kur përdoren mjetet e pranueshme të përputhshmërisë të lëshuara nga Agjencia, kërkesat përkatëse të anekseve të kësaj Rregulloreje do të konsiderohen të plotësuara pa qenë nevoja e një demonstrimi të mëtejshëm.

Kjo Rregullore do të jetë e detyrueshme në tërësinë e saj dhe e aplikueshme në Republikën e Shqipërisë.

ANEKSI I
(PJESA M)
PËRMBAJTJA
M.1

SEKSIONI A – KËRKESAT TEKNIKE
NËNPJESA A – TË PËRGJITHSHME
M.A.101 Objekti
NËNPJESA B – PËRGJEGJSHMËRIA
M.A.201 Përgjegjësitë
M.A.202 Raportimi i ngjarjeve
NËNPJESA C – VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE
M.A.301 Detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.302 Programi i mirëmbajtjes së avionit
M.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore
M.A.304 Të dhënat për modifikimet dhe riparimet
M.A.305 Sistemi ruajtjes së të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit
M.A.306 Sistemi i regjistrit teknik të avionit
M.A.307 Transferimi i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit
NËNPJESA D – STANDARDET E MIRËMBAJTJES
M.A.401 Të dhënat e mirëmbajtjes
M.A.402 Performanca e mirëmbajtjes
M.A.403 Defektet e avionit
NËNPJESA E – KOMPONENTËT
M.A.501 Klasifikimi dhe instalimi
M.A.502 Mirëmbajtja e komponentëve
M.A.503 Komponentët me jetëgjatësi të kufizuar të shërbimit
M.A.504 Ndarja/veçimi i komponentëve
NËNPJESA F – ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES
M.A.601 Objekti
M.A.602 Aplikimi
M.A.603 Zgjatja e miratimit
M.A.604 Manuali i organizatës së mirëmbajtjes
M.A.605 Facilitetet
M.A.606 Kërkesat e personelit
M.A.607 Stafi certifikues dhe stafi i rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.608 Komponentët, pajisjet dhe mjetet e punës
M.A.609 Të dhënat e mirëmbajtjes
M.A.610 Urdhrat e punës së mirëmbajtjes
M.A.611 Standardet e mirëmbajtjes
M.A.612 Certifikata e lejimit në shërbim të avionit
M.A.613 Certifikata e lejimit në shërbim të komponentit
M.A.614 Të dhënat e ruajtura të mirëmbajtjes dhe të rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.615 Privilegjet e organizatës
M.A.616 Rishikimi i organizimit
M.A.617 Ndryshimet për organizatën e miratuar të mirëmbajtjes
M.A.618 Vlefshmëria e vazhdueshme e miratimit
M.A.619 Gjetjet
NËNPJESA G – ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE
M.A.701 Objekti
M.A.702 Aplikimi
M.A.703 Zgjatja e miratimit
M.A.704 Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.705 Facilitetet
M.A.706 Kërkesat e personelit
M.A.707 Stafi i rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.708 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.709 Dokumentacioni
M.A.710 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore
M.A.711 Privilegjet e organizatës
M.A.712 Sistemi i cilësisë
M.A.713 Ndryshimet për organizatën e miratuar të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.A.714 Mbajtja e të dhënave
M.A.715 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së miratimit

M.A.716 Gjetjet
NËNPJESA H – CERTIFIKATA E LEJIMIT NË SHËRBIM – CRS
M.A.801 Certifikata e lejimit të avionit në shërbim
M.A.802 Certifikata e lejimit të komponentit në shërbim
M.A.803 Autorizimi i pilotit-pronar
NËNPJESA I – CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
M.A.901 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit
M.A.902 Vlefshmëria e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore
M.A.903 Transferimi i regjistrimit të avionit brenda ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe
M.A.904 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve të importuar në ZPEA
M.A.905 Gjetjet
SEKSIONI B – PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE
NËNPJESA A – TË PËRGJITHSHME
M.B.101 Objekti
M.B.102 Autoriteti kompetent
M.B.104 Mbajtja e të dhënave
M.B.105 Shkëmbimi i përbashkët i informacioneve
NËNPJESA B – PËRGJEGJSHMËRIA
M.B.201 Përgjegjësitë
NËNPJESA C – VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE
M.B.301 Programi i mirëmbajtjes
M.B.302 Përjashtimet
M.B.303 Monitorimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit
M.B.304 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi
NËNPJESA D – STANDARDET E MIRËMBAJTJES
NËNPJESA E – KOMPONENTËT
NËNPJESA F – ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES
M.B.601 Aplikimi
M.B.602 Miratimi fillestar
M.B.603 Lëshimi i miratimit
M.B.604 Mbikëqyrja e vazhdueshme
M.B.605 Gjetjet
M.B.606 Ndryshimet
M.B.607 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një miratimi
NËNPJESA G – ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE
M.B.701 Aplikimi
M.B.702 Miratimi fillestar
M.B.703 Lëshimi i miratimit
M.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme
M.B.705 Gjetjet
M.B.706 Ndryshimet
M.B.707 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një miratimi
NËNPJESA H – CERTIFIKATA E LEJIMIT NË SHËRBIM – CRS
NËNPJESA I – CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
M.B.901 Vlerësimi i rekomandimeve
M.B.902 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore nga Autoriteti Kompetent
M.B.903 Gjetjet
Shtojcë I. Kontrata e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
Shtojcë II. Certifikata e lejimit të autorizuar – forma 1 e RSH-së ose EASA form 1
Shtojcë III. Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore – forma 15 e RSH-së, sipas EASA
Shtojcë IV. Sistemi i klasës dhe i kategorizimit i përdorur për miratimin e organizatave të mirëmbajtjes të referuara në aneksin I (pjesa M), nënpjesa F dhe në aneksin II (pjesa 145)
Shtojcë V. Miratimi i organizatës së mirëmbajtjes të referuar në aneksin I (pjesa M), nënpjesa F
Shtojcë VI. Miratimi i organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të referuar në aneksin I (pjesa M), nënpjesa G
Shtojcë VII. Detyrat komplekse të mirëmbajtjes
Shtojcë VIII. Mirëmbajtja e kufizuar nga piloti-pronar

M.1

Për qëllime të kësaj pjese, duke marrë parasysh përcaktimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe, autoriteti kompetent do të jetë:

1. Për mbikëqyrjen e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve individualë dhe lëshimin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur RSH-ja është i vendi i regjistrit;

2. Për mbikëqyrjen e një organizate

mirëmbajtjeje, siç specifikohet në seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M), duke marrë parasysh përcaktimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe:

i. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur RSH-ja është shteti ku ndodhet vendi kryesor i biznesit të organizatës;

ii. Agjencia nëse organizata ndodhet në një vend të tretë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

(Shënim. 1. Agjencia miraton dhe mbikëqyr një organizatë mirëmbajtjeje të një vendi të tretë kur, organizata kërkon një miratim të tillë;

2. Kur organizata e vendosur në një vend të tretë është miratuar nga Autoriteti Kompetent i atij vendi, si në rastin kur Shqipëria miraton organizatat e vendosura në Shqipëri, dhe kur organizata nuk ka interes, që të jetë e miratuar nga EASA-ja, miratimi i bërë nga shteti kompetent do të pranohet nga RSH-ja, në bazë të një marrëveshjeje mes dy vendeve për këtë qëllim.)

3. Për mbikëqyrjen e një organizate të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore siç specifikohet në seksionin A, nënpjesën G të këtij aneksi (pjesa M), duke marrë parasysh përcaktimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe:

i. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur RSH-ja është vendi kryesor i biznesit të organizatës, nëse miratimi nuk përfshihet në certifikatën e operatorit ajror;

ii. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur RSH-ja është vendi i operatorit, nëse miratimi përfshihet në një certifikatë të operatorit ajror;

iii. Agjencia nëse organizata ndodhet në një vend të tretë, duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe;

(Shënim. Kur organizata e vendosur në një vend të tretë është miratuar nga Autoriteti Kompetent i atij vendi, si në rastin kur Shqipëria miraton organizatat e vendosura në Shqipëri, dhe kur organizata nuk ka interes, që të jetë e miratuar nga EASA-ja, miratimi i bërë nga shteti kompetent do të pranohet nga RSH-ja, në bazë të një marrëveshjeje mes dy vendeve për këtë qëllim.)

4. Për miratimin e programeve të mirëmbajtjes, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

i. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, kur RSH-ja është vendi i regjistrit; ose

ii. nëse pranohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur RSH-ja është vendi i regjistrit të avionit, para miratimit të programit të mirëmbajtjes:

a) autoriteti i caktuar nga shteti ku operatori ka vendin e tij kryesor të aktivitetit ose është krijuar ose ka vendqëndrimin; ose

b) autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit ose me të cilin është bërë nga pronari një kontratë e kufizuar në përputhje me M.A.201 (i) (3).

SEKSIONI A
KËRKESAT TEKNIKE
NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

M.A.101 Objekti

Ky seksion vendos masat që do të merren për të siguruar që është mbajtur vlefshmëria ajrore, duke përfshirë mirëmbajtjen. Ai specifikon gjithashtu kushtet për t'u përmbushur nga personat ose organizatat e përfshira në këtë menaxhim të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

NËNPJESA B
PËRGJEGJËSIA

M.A.201 Përgjegjësitë

a) Pronari është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të një avioni dhe duhet të sigurojë që nuk kryhet asnjë fluturim përveç nëse:

1. Avioni mirëmbahet në kushte të vlefshme për fluturim; dhe

2. Çdo pajisje operacionale dhe e emergjencës e vendosur në të, është instaluar në mënyrë korrekte dhe funksionale ose është qartësisht e identifikuar si jashtë funksioni; dhe

3. Certifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme; dhe

4. Mirëmbajtja e avionit kryhet në përputhje me programin e mirëmbajtjes siç specifikohet në pikën M.A.302;

b) Kur avioni jepet me qira, përgjegjësitë e pronarit i transferohen qiramarrësit nëse:

1. Qiramarrësi caktohet në dokumentin e regjistrimit; ose

2. Detajohet në kontratën e qirasë.

Kur referenca bëhet në këtë pjesë për "pronarin", termi pronar mbulon pronarin ose qiramarrësin, sipas rastit.

c) Çdo person ose organizatë që kryen mirëmbajtjen do të jetë përgjegjës për detyrat e kryera.

d) Piloti në komandë ose, në rastin e transportuesve ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, operatori do të jetë përgjegjës për përmbushjen e kënaqshme të inspektimit para fluturimit. Ky inspektim duhet të kryhet nga piloti ose person tjetër i kualifikuar, por nuk ka nevojë të kryhet nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes ose nga stafi i certifikuar sipas pjesës 66.

e) Në rastin e avionit të përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, operatori është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit që ai operon dhe do të:

1. sigurojë që nuk kryhet asnjë fluturim përveç nëse janë përmbushur kushtet e përcaktuara në pikën (a);

2. miratohet, si pjesë e certifikatës së tij të operatorit ajror, si një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore sipas M.A., nënpjesa G (CAMO) për avionin që ai operon; dhe

3. miratohet në përputhje me pjesën 145 ose lidh një kontratë në përputhje me M.A.708 (c) me një organizatë të tillë.

f) Për avionët kompleksë me motor të përdorur për operime tregtare të specializuara, ose CAT të ndryshëm nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011 ose ATO tregtare, operatori do të sigurojë që:

1. asnjë fluturim nuk kryhet përveç nëse janë përmbushur kushtet e përcaktuara në paragrafin (a);

2. detyrat e lidhura me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore kryhen nga një CAMO e miratuar. Kur operatori nuk është një CAMO e miratuar atëherë operatori do të lidhë një kontratë me shkrim në përputhje me shtojcën I me një organizatë të tillë, dhe

3. CAMO-ja e referuar në (2) miratohet në përputhje me pjesën 145 për mirëmbajtjen e avionit dhe komponentët për instalimin në të, ose ka vendosur një kontratë me organizata të tilla në përputhje me M.A.708 (c).

g) Për avionët kompleksë me motor që nuk përfshihen në pikën (e) ose pikën (f), pronari do të sigurojë që:

1. nuk kryhet asnjë fluturim përveç nëse janë përmbushur kushtet e përcaktuara në paragrafin (a);

2. detyrat e lidhura me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore kryhen nga një CAMO e miratuar. Kur pronari nuk është vetë një CAMO e miratuar atëherë pronari do të lidhë një kontratë me shkrim me një organizatë të tillë në përputhje me shtojcën I, dhe

3. CAMO-ja e referuar në (2) miratohet në përputhje me pjesën 145 për mirëmbajtjen e avionëve dhe komponentëve për instalimin në to, ose ka lidhur një kontratë me organizata të tilla në përputhje me M.A.708 (c).

h) Për avionët kompleksë me motor, të përdorur për operacione tregtare të specializuara, ose CAT të ndryshëm nga ato të transportuesve ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011 ose ATO-t tregtare, operatori do të sigurojë që:

1. nuk do të kryhet asnjë fluturim përveç nëse janë përmbushur kushtet e përcaktuara në paragrafin (a);

2. detyrat e lidhura me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore kryhen nga një CAMO e miratuar. Kur operatori nuk është një CAMO e miratuar atëherë operatori do të lidhë një kontratë me shkrim me një organizatë të tillë në përputhje me shtojcën I; dhe

3. CAMO-ja e referuar në pikën (2) miratohet në përputhje me pjesën M, nënpjesa F ose pjesën 145 për mirëmbajtjen e avionëve dhe komponentëve për instalimin në to, ose ka lidhur një kontratë me organizata të tilla në përputhje me M.A.708 (c).

i. Për avionë të ndryshëm nga avionët kompleksë me motor që nuk përfshihen në pikën (e) ose (h), ose që përdoren për "operime të kufizuara", pronari është përgjegjës për të siguruar që nuk do të kryhet asnjë fluturim përveç nëse

përmbushen kushtet e përcaktuara në pikën (a). Për këtë qëllim, pronari do të:

1. kontraktojë detyrat që lidhen me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore me një CAMO të miratuar përmes një kontrate me shkrim në përputhje me shtojcën 1, që do të transferojë te CAMO e kontraktuar përgjegjësinë për përmbushjen e këtyre detyrave; ose

2. menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve nën përgjegjësinë e tij, pa kontraktuar një CAMO të miratuar; ose

3. menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit nën përgjegjësinë e tij dhe të lidhë një kontratë të kufizuar për zhvillimin e programit të mirëmbajtjes dhe për procedimin e miratimit të saj në përputhje me pikën M.A.302, me:

- një CAMO të miratuar, ose
- në rastin e avionëve ELA2, një organizatë mirëmbajtjeje sipas pjesës 145 ose M.A, nënpjesa F.

Kjo kontratë e kufizuar transferon përgjegjësinë për zhvillimin dhe, përveç në rastin kur lëshohet një deklaratë nga pronari në përputhje me M.A.302 (h), procedimin e miratimit të programit të mirëmbajtjes për organizatën e kontraktuar.

j) Pronari/operatori do të sigurojë që çdo personi të autorizuar nga Autoriteti Kompetent i jepet akses në secilin prej faciliteteve të tij, në avionët ose dokumentet që lidhen me aktivitetet e tij, duke përfshirë çdo aktivitet të nënkontraktuar, për të përcaktuar përputhshmërinë me këtë pjesë;

k) Kur një aeroplan i përfshirë në një certifikatë të operatorit ajror përdoret për operime jotregtare ose operime të specializuara nën pikën ORO.GEN.310 të shtojcës III ose pikës NCO.GEN.104, të shtojcës VII, të Rregullores (BE) nr. 965/2012 (UM nr. 59, datë 31.1.2020), operatori siguron që detyrat që lidhen me vazhdueshmërinë e vlefshme të vlefshmërisë ajrore të kryhen nga CAMO-ja të aprovuar në përputhje me shtojcën V (c) (pjesa CAMO) ose organizatën e kombinuar të vlefshmërisë ajrore ("CAO") të aprovuar në përputhje me shtojcën V (d) (pjesa CAO), cilado qoftë e zbatueshme, të mbajtësit të certifikatës së operatorit ajror.

M.A.202 Raportimi i ngjarjeve

a) Çdo person ose organizatë përgjegjëse në përputhje me pikën M.A.201 do t'i raportojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, kur RSH-ja është vendi i regjistrit, organizatës përgjegjëse për projektimin e tipit ose projektimin shtesë të tipit dhe, nëse është e zbatueshme, shtetit të operatorit, për çdo gjendje të identifikuar të një avioni ose komponenti që rrezikon sigurinë e fluturimit.

b) Raportet do të bëhen në mënyrën e rekomanduar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe/ose Agjencia e cila përmban të gjitha informacionet përkatëse rreth gjendjes së njohur për personin ose organizatën.

c) Kur personi ose organizata që mirëmban avionin është kontraktuar nga një pronar ose një operator për të kryer mirëmbajtjen, personi ose organizata që mirëmban avionin do t'i raportojë gjithashtu pronarit, operatorit ose organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore çdo gjendje të tillë që prek avionin e pronarit ose operatorit, ose komponentin.

d) Raportet do të bëhen sa më shpejt që të jetë e mundur praktikisht, por në çdo rast brenda 72 orëve kur personi ose organizata identifikon gjendjen me të cilën lidhet raporti.

NËNPJESA C
VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.301 Detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe funksionimi i pajisjeve operacionale dhe të emergjencës, do të sigurohen nga:

1. kryerja e inspektimeve para fluturimit;

2. rregullimi në përputhje me të dhënat e specifikuara në pikën M.A.304 dhe/ose M.A.401, siç aplikohet, i çdo defekti dhe dëmtimi që prek operimin e sigurt duke marrë parasysh listën minimale të pajisjeve (MEL) dhe listën e devijimit të konfigurimit, kur aplikohet;

3. kryerja e gjithë mirëmbajtjes, në përputhje me programin e mirëmbajtjes së avionit M.A.302;

4. për të gjithë avionët kompleksë me motor ose avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, analiza e efektivitetit të programit të miratuar të mirëmbajtjes M.A.302;

5. kryerja e çdo detyre të zbatueshme si më poshtë:

i. direktive të vlefshmërisë ajrore;

ii. direktive operacionale me një impakt në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

iii. kërkesë për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil i RSH-së dhe/ose Agjencia;

iv. masat e përcaktuara nga Autoriteti Kompetent në reagim të menjëhershëm kundrejt një problemi të sigurisë operacionale;

6. kryerja e modifikimeve dhe riparimeve në përputhje me pikën M.A.304;

7. për modifikimet dhe/ose inspektimet jo të detyrueshme, për të gjithë avionët kompleksë me motor ose avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, krijimi i një politike të zbatueshmërisë së tyre;

8. fluturimet e kontrollit të mirëmbajtjes kur është e nevojshme.

M.A.302 Programi i Mirëmbajtjes së Avionit

a) Mirëmbajtja e secilit avion do të organizohet në përputhje me një program të mirëmbajtjes së avionit.

b) Programi i mirëmbajtjes së avionit dhe çdo ndryshim pasues do të miratohet nga Autoriteti Kompetent.

c) Kur vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit menaxhohet nga një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) ose kur ka një kontratë të kufizuar ndërmjet pronarit dhe kësaj organizate në përputhje me pikën M.A.201 (i) (3), programi i mirëmbajtjes së avionit dhe ndryshimet e tij mund të miratohen përmes një procedure miratimi indirekte.

i. Në atë rast, procedura indirekte e miratimit do të vendoset nga organizatat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore si pjesë e ekspozimit të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe do të miratohet nga Autoriteti Kompetent përgjegjës për organizatën e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

ii. Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore nuk duhet të përdorë procedurën indirekte të miratimit kur kjo organizatë nuk është nën mbikëqyrjen e vendit të regjistrit, përveç nëse ekziston një marrëveshje në përputhje me pikën M.1, paragrafi 4 (ii), që transferon përgjegjësinë për miratimin e programit të mirëmbajtjes së avionit tek Autoriteti Kompetent përgjegjës për organizatën e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

d) Programi i mirëmbajtjes së avionit duhet të vendosë pajtueshmërinë, me:

i. udhëzimet e lëshuara nga Autoriteti Kompetent;

ii. udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore:

- të lëshuara nga mbajtësit e certifikatës së tipit, certifikatës së kufizuar të tipit, certifikatës suplementare të tipit, miratimit të projektit të riparimit të madh, autorizimit ETSO ose çdo miratimi tjetër përkatës të lëshuar sipas urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet 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", përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012 dhe aneksit I të tij (pjesa 21), dhe

- të përfshira në specifikimet e certifikimit të referuara në pikën 21A.90B ose 21A.431B të aneksit I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, nëse aplikohen;

iii. udhëzimet shtesë ose alternative të propozuara nga pronari ose organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore kur janë të miratuara në përputhje me pikën M.A.302, përveç për intervalet e detyrave të lidhura me sigurinë operacionale të referuara në pikën (e), të cilat mund të përshkallëzohen, duke iu nënshtruar rishikimeve të mjaftueshme të kryera në përputhje me pikën (g) dhe vetëm kur janë subjekt i miratimit direkt në përputhje me pikën M.A.302 (b).

e) Programi i mirëmbajtjes së avionit do të përmbajë detaje, duke përfshirë frekuencën e të

gjithë mirëmbajtjes që do të kryhet, duke përfshirë çdo detyrë specifike që lidhet me llojin dhe specifikimin e operimeve.

f) Për avionët kompleksë me motor, kur programi i mirëmbajtjes bazohet në logjikën e grupit drejtues të mirëmbajtjes ose mbi monitorimin e gjendjes, programi i mirëmbajtjes do të përfshijë një program besueshmërie.

g) Programi i mirëmbajtjes së avionit duhet t'i nënshtrohet rishikimeve periodike dhe duhet të ndryshohet në përputhje me rrethanat kur është e nevojshme. Këto rishikime do të sigurojnë që programi vazhdon të jetë i vlefshëm bazuar në eksperiencën operuese dhe udhëzimeve nga Autoriteti Kompetent ndërsa merr parasysh udhëzimet dhe/ose modifikimet e reja të mirëmbajtjes të nxjerra nga mbajtësit e certifikatës së tipit dhe certifikatës shtesë të tipit dhe çdo organizate tjetër që publikon këto të dhëna në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të Rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

h) Në rastin e avionëve ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare, përputhshmëria me pikat (b), (c), (d), (e) dhe (g) mund të zëvendësohet nga përputhshmëria me të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. Programi i mirëmbajtjes së avionit do të identifikojë qartësisht pronarin dhe avionin specifik të cilit i referohet, duke përfshirë çdo motor dhe helikë të instaluar në të.

2. Programi i mirëmbajtjes së avionit duhet ose:

- përputhet me "Programin Minimal të Inspektimit", që përfshihet në pikën (i), që i korrespondon avionit të veçantë, ose

- përputhet me pikat (d) dhe (e).

Programi i mirëmbajtjes nuk duhet të jetë më pak kufizues se "Programi Minimal i Inspektimit".

3. Programi i mirëmbajtjes së avionit do të përfshijë të gjitha kërkesat e detyrueshme të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, si direktivat e përsëritura të vlefshmërisë ajrore, seksioni i kufizimit të vlefshmërisë ajrore të udhëzimeve për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore ose kërkesat specifike të mirëmbajtjes që përmbahen në të dhënat e certifikatës së tipit.

Veç kësaj, programi i mirëmbajtjes së avionit do të identifikojë çdo detyrë shtesë të mirëmbajtjes për t'u kryer për shkak të tipit specifik të avionit, konfigurimit të avionit dhe llojin dhe specifikën e operimit. Si minimum do të merren në konsideratë elementet e mëposhtme:

- pajisjet specifike të instaluara dhe modifikimet e avionit;

- riparimet e përfshira në avion;

- komponentët me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentët kritikë të sigurisë në fluturim;

- rekomandimet e mirëmbajtjes, si intervalet kohore ndërmjet riparimeve të përgjithshme, rekomanduar përmes buletineve të shërbimit, letrave të shërbimit dhe informacione të tjera të shërbimit jo të detyrueshme;

- direktivat/kërkesat operacionale të zbatueshme të lidhura me inspektimin periodik të pajisjeve të caktuara;

- miratimet operimeve speciale;

- përdorimi i avionit dhe mjedisit operacional;

- mirëmbajtja nga piloti-pronar (nëse zbatohet).

4. Nëse programi i mirëmbajtjes nuk miratohet nga Autoriteti Kompetent (direkt ose nga organizata e M.A. nënpjesa G përmes një procedure indirekte miratimi), programi i mirëmbajtjes së avionit do të përmbajë një deklaratë të nënshkruar ku pronari deklaron që ky është programi i mirëmbajtjes së avionit për regjistrimin e avionit të veçantë dhe se ai/ajo deklaron që është plotësisht përgjegjës për përmbajtjen e tij dhe, në veçanti, për çdo devijim të futur në lidhje me rekomandimet e mbajtësit të miratimit të projektit.

5. Programi i mirëmbajtjes së avionit do të rishikohet së paku çdo vit. Ky rishikim i programit të mirëmbajtjes do të kryhet:

- nga personi që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore të avionit në përputhje me pikën M.A.710 (ga), ose

- nga organizata M.A. nënpjesa G, që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit në ato raste ku rishikimi i programit të mirëmbajtjes nuk është kryer së bashku me një rishikim të vlefshmërisë ajrore.

Nëse rishikimi tregon mospërputhje mbi avionin të lidhura me mangësitë në përmbajtjen e programit të mirëmbajtjes, personi që kryen

rishikimin do të informojë Autoritetin Kompetent të vendit të regjistrit dhe pronari do të ndryshojë programin e mirëmbajtjes, siç pranohet nga ky Autoritet Kompetent.

i. Në rastin e avionit ELA1 të ndryshëm nga aerostatet, që nuk përfshihen në operimet tregtare, "Programi Minimal i Inspektimit", i referuar në pikën (h), do të përputhet me kushtet e mëposhtme:

1. Ai do të përmbajë intervalet e mëposhtme të inspektimit:

- Për aeroplanët ELA1 dhe planerët me motor ELA1 (TMG), çdo interval vjetor ose 100 orë, cilado që vjen përpara. Një tolerancë prej 1 muaj ose 10 orësh mund të aplikohet në atë interval për sa kohë që intervali tjetër llogaritet nga data ose orët e planifikuara fillimisht.

- Për planerët ELA1, planerët me motor ELA1 të ndryshëm nga TMG dhe balonat ELA1, çdo interval vjetor. Një tolerancë prej 1 muaj mund të aplikohet në atë interval për sa kohë që intervali tjetër llogaritet nga data e planifikuar fillimisht.

2. Ai do të përmbajë sa më poshtë:

- detyrat e shërbimit siç kërkohen nga kërkesat e mbajtësit të miratimit të Projektit;

- inspektimi i shenjave;

- rishikimi i të dhënave të peshës dhe peshimi në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 59, datë 31.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", përafron rregulloren e BE-së nr. 965/2012, pika NCO.POL.105;

- testi operacional i transponderit (nëse ekziston);

- testi operacional i sistemit pitot-statik.

- Në rastin e aeroplanëve ELA1:

- Kontrollet operacionale për fuqinë dhe rrotullimet (rpm), gjeneratorët elektrikë (*magnetos*), presionin e karburantit dhe vajit, temperaturat e motorit.

- Për motorët e pajisur me kontroll të automatizuar motori, procedurën e publikuar të lëshimit.

- Për motorët me rezervuar të jashtëm, motorët me turbokompresor dhe motorët me ftohje të lëngshme, një kontroll operacional për shenja parregullsie në qarkullimin e lëngut.

- Inspektimi i gjendjes dhe lidhja e pikave strukturore, sistemeve dhe komponentëve që i korrespondojnë zonave të mëposhtme:

- Për aeroplanët ELA1:
- struktura mekanike e avionit,
- kabina e avionit dhe kabina e pilotit,
- sistemi i pajisjeve të uljes,
- krahët dhe seksioni qendror,
- kontrollet e fluturimit,
- bishti,
- sistemet elektronike (*avionics*) dhe elektrike,
- motori,
- xhuntot dhe kutia e ingranazheve,
- helika,
- sistemet e ndryshme si sistemi i shpëtimit balistik.

- Për planerët ELA1 dhe planerët me motor ELA1:
- struktura mekanike e avionit,
- kabina e avionit dhe kabina e pilotit,
- sistemi i pajisjeve të uljes,
- krahët dhe seksioni qendror,
- bishti,
- sistemet elektronike (*avionics*) dhe elektrike,
- motori (kur aplikohet),
- sistemet e ndryshme si balasti i lëvizshëm, sistemi i frenimit me parashutë dhe kontrollet, dhe sistemi i balastit me ujë.

- Për balonat me ajër të nxehtë ELA1:
- mbulesa,
- sistemi i djegies,
- koshi,
- rezervuarët e karburantit,
- pajisjet dhe instrumentet.
- Për balonat me gaz ELA1:
- mbulesa,
- koshi,
- pajisjet dhe instrumentet.

Deri në atë kohë që kjo Rregullore specifikon një "Program Minimal të Inspektimit" për Aerostatet, programi i mirëmbajtjes së tyre do të pajtohet me pikat (d) dhe (e).

M.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

Çdo direktivë e vlefshmërisë ajrore e zbatueshme duhet të kryhet brenda kërkesave të asaj direktive të vlefshmërisë ajrore, përveç nëse specifikohet ndryshe nga Agjencia ose AAC-ja në varësi të autoritetit që ka nxjerrë direktivën. (AAC-ja pranon dhe publikon direktivat e nxjerra nga EASA-ja ose nxjerr direktivat e saj, në përputhje

me faktorët e lidhur kombëtarë, për sa kohë nuk është vend anëtar i EASA-së.)

M.A.304 Të dhënat për modifikimet dhe riparimet

Dëmtimi do të vlerësohet dhe modifikimet dhe riparimet do të kryhen duke u përdorur sipas rastit:

a) të dhënat e miratuara nga Agjencia; ose

b) të dhënat e miratuara nga një organizatë projektimi sipas pjesës 21; ose

c) të dhënat që përfshihen në specifikimet e certifikimit të referuara në pikën 21A.90B ose 21A.413B të aneksit I (pjesa 21) të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

M.A.305 Sistemi i ruajtjes së të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit

a) Në përfundim të çdo mirëmbajtjeje, certifikata e lejimit në shërbimin e kërkuar nga pika M.A.801 ose pika 145.A.50 do të futet në ruajtjen e të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit. Secila hyrje do të bëhet sa më shpejt, por në asnjë rast jo më vonë se 30 ditë pas ditës së veprimit të mirëmbajtjes.

b) Ruajtja e të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit do të konsistojnë në:

1. Një regjistër teknik të avionit (*logbook*), regjistër teknik të motorit (*logbook*) ose skedat e regjistrit të modulit të motorit, regjistër teknik të helikës dhe skedat e regjistrit për çdo komponent me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi sipas rastit; dhe,

2. Kur kërkohet në pikën M.A.306, regjistri teknik i operatorit.

c) Tipi i avionit dhe shenja e regjistrimit, data së bashku me kohën totale të fluturimit dhe/ose ciklet e fluturimit dhe/ose uljet, sipas rastit, do të futen në regjistrin teknik të operatorit.

d) Të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit do të përmbajnë sa më poshtë:

1. Statusin e direktivave të vlefshmërisë ajrore dhe masat e mandatuara nga Autoriteti Kompetent në reagim të menjëhershëm ndaj një problemi sigurie operacionale;

2. Statusin e modifikimeve dhe riparimeve;

3. Statusin e përputhshmërisë me programin e mirëmbajtjes;

4. Statusin e komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi;

5. Raportin e masës dhe balancës;

6. Listën e mirëmbajtjes së shtyrë.

e) Përveç dokumentit të autorizuar të lejimit, forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së ose ekuivalenti i tij, do të futen dhe informacionet e mëposhtme në lidhje me çdo komponent të instaluar (motor, helikë, modul motori ose komponent me jetëgjatësi shërbimi të kufizuar) në regjistrin përkatës të motorit, të helikës ose skedën e regjistrit të modulit të motorit ose komponentit me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi:

1. Identifikimi i komponentit; dhe

2. Tipi, numri i serisë dhe regjistrimi, sipas rastit të, avionit, motorit, helikës, modulit të motorit ose komponentit me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi në të cilin është montuar komponenti i veçantë, së bashku me referencën e instalimit dhe heqjes së komponentit; dhe

3. Datën së bashku me kohën totale të fluturimit të akumuluar të komponentit dhe/ose ciklet e fluturimit dhe/ose uljet dhe/ose orët kalendarike, sipas rastit; dhe

4. Informacionet e aktuale të pikës (d) të zbatueshme për komponentin.

f) Personi përgjegjës për menaxhimin e detyrave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore sipas seksionit A, nënpjesa B e këtij aneksi (pjesa M) do të kontrollojë të dhënat siç detajohen në këtë pikë dhe i paraqesin të dhënat Autoritetit Kompetent sipas kërkesës.

g) Të gjitha hyrjet e bëra në të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit do të jenë të qarta dhe të sakta. Kur është e nevojshme për të korrigjuar një hyrje, korrigjimi do të bëhet në një mënyrë që tregon qartësisht hyrjen fillestare.

h) Një pronar ose operator do të sigurojë që është vendosur një sistem për të mbajtur të dhënat e mëposhtme për periudhat e specifikuara:

1. Të gjitha të dhënat e regjistruara të detajuara të mirëmbajtjes në lidhje me avionin dhe çdo komponent me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi të montuar në të, deri në atë kohë kur informacionet që përmbahen këtu zëvendësohen nga informacionet e reja ekuivalente në objekt dhe

detaje, por jo më pak se 36 muaj pasi avioni ose komponenti është lejuar në shërbim; dhe

2. Koha totale në shërbim (orët, koha kalendarike, ciklet dhe uljet) e avionit dhe të gjithë komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi, së paku 12 muaj pasi avioni ose komponenti është tërhequr përfundimisht nga shërbimi; dhe

3. Koha në shërbim (orët, koha kalendarike, ciklet dhe uljet) sipas rastit, që nga mirëmbajtja e fundit e programuar e komponentit që i nënshtrohen një kufiri të jetëgjatësisë së shërbimit, së paku derisa mirëmbajtja e programuar e komponentit të jetë zëvendësuar nga mirëmbajtja tjetër e programuar me objekt të punës dhe detaje ekuivalente; dhe

4. Statusi aktual i përputhshmërisë me programin e mirëmbajtjes që përputhshmëria me programin e miratuar të mirëmbajtjes së avionit mund të vendoset, së paku derisa mirëmbajtja e programuar e avionit ose komponentit të jetë zëvendësuar nga mirëmbajtja tjetër e programuar me objekt të punës dhe detaje ekuivalente; dhe

5. Statusi aktual i direktivave të vlefshmërisë ajrore të zbatueshme për avionin dhe komponentët, së paku 12 muaj pasi avioni ose komponenti është tërhequr përfundimisht nga shërbimi; dhe

6. Detajet e modifikimeve dhe riparimeve aktuale të avionit, motorit, helikës dhe çdo komponenti tjetër jetësor për sigurinë e fluturimit, së paku 12 muaj pasi avioni ose komponenti është tërhequr përfundimisht nga shërbimi.

M.A.306 Sistemi i regjistrit teknik të avionit

a) Për operimet CAT, operimet tregtare të specializuara dhe operimet tregtare ATO, veç kërkesave të M.A.035, operatori do të përdorë një sistem të regjistrit teknik që përfshin informacionet e mëposhtme për secilin avion:

1. Informacionet rreth çdo fluturimi, të nevojshme për të garantuar sigurinë e vazhdueshme të fluturimit; dhe

2. Certifikatën aktuale të lejimit të avionit në shërbim; dhe

3. Deklaratën aktuale të mirëmbajtjes që jep statusin e mirëmbajtjes së avionit se çfarë mirëmbajtje e programuar dhe jashtë faze është në vijim me përjashtim kur Autoriteti Kompetent mund të pranojë që deklarata e mirëmbajtjes të mbahet diku tjetër; dhe

4. Të gjitha riparimet e defekteve të shtyra të mbetura, të cilat prekin operimin e avionit; dhe

5. Udhëzimet e nevojshme mbi marrëveshjet mbështetëse të mirëmbajtjes.

b) Sistemi i regjistrit teknik të avionit dhe çdo ndryshim pasues do të miratohet nga Autoriteti Kompetent.

c) Një operator do të sigurojë që regjistrit teknik i avionit mbahet për 36 muaj pas datës së hyrjes së fundit.

M.A.307 Transferimi i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit

a) Pronari ose operatori do të sigurojë se kur një avion është transferuar në mënyrë të përhershme nga një pronar ose operator tek tjetri, atëherë të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore sipas M.A.305 dhe, nëse është e zbatueshme, regjistri teknik i operatorit sipas M.A.306 do të transferohen gjithashtu.

b) Pronari do të sigurojë që, kur ai kontrakton detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në një organizatë menaxhimi të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore sipas M.A.305 i transferohen organizatës.

c) Periudhat kohore të parashikuara për mbajtjen e të dhënave do të vazhdojnë të aplikohen për pronarin e ri, operatorin ose organizatën e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

NËNPJESA D
STANDARDET E MIRËMBAJTJES

M.A.401 Të dhënat e mirëmbajtjes

a) Personi ose organizata që mirëmban një avion do të ketë akses dhe do të përdorë vetëm të dhënat e aplikueshme aktuale të mirëmbajtjes në kryerjen e mirëmbajtjes, duke përfshirë modifikimet dhe riparimet.

b) Për qëllime të kësaj pjese, të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes janë:

1. Çdo kërkesë e aplikueshme, procedurë, standard ose informacion të lëshuara nga Autoriteti Kompetent ose Agjencia.

2. Çdo direktivë e aplikueshme e vlefshmërisë ajrore,

3. Udhëzimet e aplikueshme për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, të lëshuara nga mbajtësit e certifikatës së tipit, mbajtësit e

certifikatës suplementare të tipit dhe çdo organizatë tjetër që publikon këto të dhëna në përputhje me aneksin I (pjesa 21) e rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

4. Të dhënat e aplikueshme të lëshuara në përputhje me pikën 145A.A.45 (d).

c) Personi ose organizata që mirëmban një avion do të sigurojë që të gjitha të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes janë aktuale dhe të disponueshme për përdorim kur kërkohet. Personi ose organizata do të vendosë një kartë pune ose listë pune për t'u përdorur dhe do të regjistrojë me saktësi të dhënat e mirëmbajtjes në këto karta pune ose lista pune ose të bëjë referim të saktë në detyrën ose detyrat e veçanta të mirëmbajtjes që përfshihet në këto të dhëna mirëmbajtjeje.

M.A.402 Kryerja e mirëmbajtjes

Përveç mirëmbajtjes së kryer nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), çdo person ose organizatë që kryen mirëmbajtjen, do të:

a) jetë i kualifikuar për detyrat e kryera, siç kërkohet nga kjo pjesë;

b) sigurojë që zona në të cilën kryhet mirëmbajtja është e organizuar mirë dhe e pastër për sa u përket papastërtive dhe ndotjes;

c) përdorë metodat, teknikat, standardet dhe udhëzimet e specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes M.A.401;

d) përdorë mjetet, pajisjet dhe materialet e specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes M.A.401. Nëse është e nevojshme, mjetet dhe pajisjet do të kontrollohen dhe kalibrohen sipas një standardi të njohur zyrtarisht;

e) sigurojë që mirëmbajtja kryhet brenda kufizimeve mjedisore të specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes M.A.401;

f) sigurojë që janë përdorur facilitetet e duhura në rastin e kohës së keqe ose mirëmbajtjes së gjatë;

g) sigurojë që është minimizuar rreziku i gabimeve të shumëfishta gjatë mirëmbajtjes dhe rreziku i gabimeve që përsëriten në detyrat identike të mirëmbajtjes;

h) sigurojë që zbatohet një metodë që kapjen e gabimit pas kryerjes së çdo detyrë kritike të mirëmbajtjes; dhe

i) kryejë një verifikim të përgjithshëm pas përfundimit të mirëmbajtjes për të siguruar që avioni ose komponenti është i pastër nga të gjitha mjetet, pajisjet dhe çdo pjese ose materiali të jashtëm dhe që janë rimontuar të gjitha panelet e hyrjes.

M.A.403 Defektet e avionit

a) Çdo defekt avioni që rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit do të korrigjohet para fluturimit tjetër.

b) Vetëm stafi certifikues i autorizuar, sipas pikave M.A.801 (b)1, M.A.801 (b)2, M.A.801 (c), M.A.801 (d) ose aneksi II (pjesa 145) mund të vendosë, duke përdorur të dhënat e mirëmbajtjes M.A.401, nëse një defekt avioni rrezikon seriozisht sigurinë në fluturim të avionit dhe si pasojë vendos kur dhe cili veprim korrigjues do të ndërmerret para fluturimit të mëtejshëm dhe cili korrigjim defekti mund të kryhet me vonë. Megjithatë, kjo nuk aplikohet kur përdoret MEL-i nga piloti ose nga stafi certifikues i autorizuar.

c) Çdo defekt avioni që nuk rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit do të korrigjohet sa më shpejt që të jetë e mundur praktikisht, pas datës kur defekti i avionit është identifikuar fillimisht dhe brenda limiteve të specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes ose MEL-i.

d) Çdo defekt që nuk korrigjohet përpara fluturimit duhet të regjistrohet në sistemin e ruajtjes së të dhënave të mirëmbajtjes së avionëve M.A.305 ose në sistemin e regjistrimit teknik të operatorit M.A.306 sipas rasteve.

NËNPJESA E
KOMPONENTËT

M.A.501 Klasifikimi dhe instalimi

a) Të gjithë komponentët duhet të klasifikohen në kategoritë e mëposhtme:

1. Komponentët që janë në gjendje të kënaqshme, të lëshuar sipas formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së ose ekuivalent dhe të shënjuar në përputhje me nënpjesën Q të aneksit I (pjesa 21) të 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", të miratuar me UM-në nr. 326, datë 29.8.2019, përveç nëse specifikohet ndryshe në aneksin I (pjesa 21) të Rregullores në fjalë ose në këtë aneks (pjesa M).

2. Komponentët jashtë funksionit të cilët duhet të mirëmbahen në përputhje me këtë Rregullore.

3. Përbërësit e kategorizuar si të pashpëtueshëm për shkak se kanë arritur limitin e jetëgjatësisë së tyre të certifikuar ose përmbajnë një defekt të pariparueshëm.

4. Pjesët standarde të përdorura në një avion, motor, helikë ose komponentë të tjerë të avionëve kur specifikohen në të dhënat e mirëmbajtjes dhe të shoqëruar me dëshmi të përputhshmërisë të gjurmueshme sipas standardeve të zbatueshme.

5. Materiali i papërpunuar dhe i konsumueshëm i përdorur gjatë mirëmbajtjes kur organizata është e bindur që materiali i plotëson specifikimet e kërkuara dhe ka gjurmueshmëri të përshtatshme. Të gjitha materialet duhet të shoqërohen me dokumentacionin që lidhet qartë me materialin e veçantë dhe që përmban një deklaratë pajtueshmërie të specifikimit ashtu, si dhe burimin e prodhimit dhe furnizuesit.

b) Komponentët, pjesët standarde dhe materiali do të instalohen në një avion ose një komponent vetëm kur të jenë në një gjendje të kënaqshme, t'i përkasin njërës prej kategorive të listuara në pikën (a) dhe të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes të saktësojnë komponentin e veçantë, pjesën standarde ose materialin.

M.A.502 Mirëmbajtja e komponentit

a) Përveç për komponentët e referuar në pikën 21A.307 (c) të aneksit I (pjesa 21) e të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", mirëmbajtja e komponentëve do të kryhet nga organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në mënyrë të përshtatshme në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) ose me aneksin II (pjesa 145).

b) Me përjashtim të pikës (a), mirëmbajtja e një komponenti në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së avionit ose, nëse është rënë dakord nga Autoriteti Kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit, mund të kryhet nga një organizatë e kategorisë A e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) ose me aneksin II (pjesa 145), si dhe nga stafi certifikues i referuar në pikën M.A.801 (b)2 vetëm ndërsa këta komponentë janë montuar në avion. Megjithatë, kjo organizatë ose stafi certifikues mund të heqë përkohësisht këtë komponent për mirëmbajtje, me qëllim për të përmirësuar aksesin ndaj komponentit, përveç kur kjo heqje gjeneron nevojën për mirëmbajtje shtesë jo të pranueshme për dispozitat e kësaj pike. Mirëmbajtja e komponentit e kryer në përputhje me këtë pikë nuk është e pranueshme për lëshimin e një forme 1 të RSH-së, sipas EASA-së dhe do t'i nënshtrohet kërkesave të lejimit të avionit të parashikuara në pikën M.A.801.

c) Me përjashtim të pikës (a), mirëmbajtja e një motori/komponenti të Njësisë së Fuqisë Ndihmëse (APU) në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së motorit/APU, ose, nëse bihet dakord nga Autoriteti Kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit, mund të kryhet nga një organizatë e kategorisë B e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) ose me aneksin II (pjesa 145) vetëm ndërsa këta komponentë janë montuar në motor/APU. Megjithatë, kjo organizatë e kategorisë B mund të heqë përkohësisht këtë komponent për mirëmbajtje, me qëllim për të përmirësuar aksesin ndaj komponentit, përveç kur kjo heqje gjeneron nevojën për mirëmbajtje shtesë që nuk pranohet për dispozitat e kësaj pike.

d) Me përjashtim të pikës (a) dhe pikës M.A.801 (b) 2, stafi certifikues i referuar në pikën M.A.801 (b)2 mund të kryejë, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve sa në vijim:

1) Mirëmbajtje përveç riparimit të përgjithshëm të komponentëve, kur komponenti është i instaluar ose hequr përkohësisht nga avioni ELA1 që nuk përdoret në transportin ajror komercial;

2) Riparim të përgjithshëm të motorëve dhe helikave kur janë të instaluara ose të hequra përkohësisht nga avionët CS-VLA, CS-22 dhe LSA që nuk përdoren në transportin ajror komercial.

Mirëmbajtja e komponentëve e kryer në përputhje me pikën (d) nuk është e pranueshme për lëshimin e formës 1 të RSH-së, sipas EASA-së dhe do t'i nënshtrohet kërkesave të lëshimit të

avionit të parashikuara në pikën M.A.801.

e) Mirëmbajtja e komponentëve të referuar në 21A.307 (c) të aneksit I (pjesa 21) të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", do të kryhet nga një organizatë e kategorisë A e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) ose pjesa 145, nga stafi certifikues i referuar në pikën M.A.801 (b)2 ose nga piloti-pronar i referuar në pikën M.A.801 (b)3 ndërsa ky komponent është montuar në avion ose është hequr përkohësisht për të përmirësuar aksesin. Mirëmbajtja e komponentit, e kryer në përputhje me këtë pikë, nuk është e pranueshme për lëshimin e një e forme 1 të RSH-së, sipas EASA-së dhe do t'u nënshtrohet kërkesave të lejimit të avionit të parashikuara në pikën M.A.801.

M.A.503 Komponentët me jetëgjatësi shërbimi të kufizuar

a) Komponent me jetëgjatësi shërbimi të kufizuar të instaluar nuk do të tejkalojnë limitin e miratuar të jetës së shërbimit, siç specifikohet në programin e miratuar të mirëmbajtjes dhe direktivave të vlefshmërisë ajrore, përveç sa parashikohet në pikën M.A.504 (c).

b) Jeta e miratuar e shërbimit shprehet në kohë kalendarike, orë fluturimi, ulje apo cikle, sipas rastit.

c) Në fund të jetës së miratuar të shërbimit, komponenti duhet të hiqet nga avioni për mirëmbajtje, apo për asgjësim në rastin e komponentëve me një afat të certifikuar të jetëgjatësisë.

M.A.504 Ndarja/veçimi i komponentëve

a) Komponentët jashtë shërbimit dhe të pashpëtueshëm/pariparueshëm do të veçohen nga komponentët, pjesët standarde dhe materialet e dobishme:

b) Komponentët e pashpëtueshëm/ pariparueshëm nuk do të lejohen të hyjnë sërish në sistemin e furnizimit të komponentit përveç nëse limitet e verifikuara të jetëgjatësisë janë zgjatur ose një zgjidhje riparimi është miratuar në përputhje me Rregulloren, "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".

NËNPJESA F
ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

M.A.601 Objekti

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat për t'u përmbushur nga një organizatë për t'u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimin e një miratimi për mirëmbajtjen e avionit të ndryshëm nga avionët kompleksë me motor dhe komponentët për t'u instaluar në të që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011.

M.A.602 Aplikimi

Një aplikim për lëshimin ose ndryshimin e një miratimi të organizatës së mirëmbajtjes do të bëhet në një formë dhe në një mënyrë të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.A.603 Zgjatja e miratimit

a) Një organizatë e përfshirë në aktivitetet që i nënshtrohen kësaj nënpjese nuk do të ushtrojë aktivitetet e saj përveç nëse miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Shtojca V e aneksit I (pjesa M) siguron certifikatën model për këtë miratim.

b) Manuali i organizatës së mirëmbajtjes i referuar në pikën M.A.604 do të specifikojë objektin e punës së menduar për të përbërë miratimin. Shtojca IV e aneksit I (pjesa M) përcakton të gjitha klasat dhe kategoritë e mundshme sipas nënpjesës F të këtij aneksi (pjesa M).

c) Një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes mund të fabrikojë, në konformitet me të dhënat e mirëmbajtjes, një gamë të kufizuar të pjesëve për përdorimin në kursin e punës së vazhdueshme brenda faciliteteve të saj, siç identifikohet në manualin e organizatës së mirëmbajtjes.

M.A.604 Manuali i organizatës së mirëmbajtjes

a) Organizata e mirëmbajtjes do të sigurojë një manual që përfshin së paku informacionet e mëposhtme:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës për të konfirmuar që organizata do të

punojë vazhdimisht në përputhje me aneksin I (pjesa M) dhe manualin gjatë gjithë kohës; dhe

2. Objektin e punës së organizatës; dhe

3. Titullin dhe emrat e personave të referuar në pikën M.A.606 (b); dhe

4. Një strukturë të organizatës që tregon zinxhirin e përgjegjësive ndërmjet personave të referuar në pikën M.A.606 (b); dhe

5. Një listë të stafit certifikues dhe, nëse aplikohet, stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe stafin përgjegjës për zhvillimin dhe përpunimin e programit të mirëmbajtjes, me qëllimin e tyre të miratimit, dhe:

6. Një listë të vendeve ku kryhet mirëmbajtja, së bashku me një përshkrim të përgjithshëm të faciliteteve; dhe

7. Procedurat që specifikojnë se si organizata e mirëmbajtjes siguron pajtueshmërinë me këtë pjesë; dhe

8. Procedura e ndryshimit të manualit të organizatës së mirëmbajtjes.

b) Manuali i organizatës së mirëmbajtjes dhe ndryshimet e tij do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Pavarësisht pikës (b) ndryshimet e vogla të manualit mund të miratohen përmes një procedure (në vijim quajtur miratim indirekt).

M.A.605 Facilitetet

Organizata do të sigurojë që:

a) Janë siguruar facilitetet për të gjithë punën e planifikuar, ofiçinat dhe hangarët e specializuara janë ndarë sipas rastit, për të siguruar mbrojtjen e mjedisit nga ndotja.

b) Është siguruar zyra për akomodimin e menaxhimit për të gjithë punën e planifikuar duke përfshirë, në veçanti, plotësimin e të dhënave të mirëmbajtjes.

c) Janë siguruar facilitetet për magazinimin e sigurt për komponentët, pajisjet, mjetet dhe materialet. Kushtet e magazinimit do të sigurojnë ndarjen e komponentëve dhe materialeve jashtë shërbimit nga të gjithë komponentët, materialet, pajisjet dhe mjetet e tjera. Kushtet e magazinimit do të jenë në përputhje me udhëzimet e prodhuesve dhe aksesi do të jetë i kufizuar për personelin e autorizuar.

M.A.606 Kërkesat e personelit

a) Organizata do të caktojë një menaxher përgjegjës, që ka autoritetin e përgjithshëm për të siguruar që e gjithë mirëmbajtja e kërkuar nga klienti mund të financohet dhe kryhet në standardin e kërkuar nga kjo pjesë.

b) Një person ose grup personash do të caktohet me përgjegjësinë e të siguruarit që organizata është gjithmonë në pajtim me këtë nënpjesë. Këta persona do të jenë përgjegjës ndaj menaxherit përgjegjës.

c) Të gjithë personat e pikës (b) do të jenë në gjendje të tregojnë njohuritë përkatëse, praktiken e shkuar dhe eksperiencën e përshtatshme të lidhur me mirëmbajtjen e avionit dhe/ose komponentit.

d) Organizata do të ketë stafin e përshtatshëm për punën normale që pritet, sipas kontratës. Përdorimi i stafit të nënkontraktuar në mënyrë të përkohshme do të lejohet vetëm në rastin kur ka më shumë punë se puna që pritet të kryhet sipas kontratës dhe lejohet vetëm për personelin që nuk lëshon certifikate të lejimit në shërbim.

e) Kualifikimet e të gjithë personelit të përfshirë në mirëmbajtje, rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe në zhvillimin e programeve të mirëmbajtjes do të demonstrohen dhe regjistrohen.

f) Personeli që kryen detyrat e specializuara si saldimi, testimi/inspektimi jodestruktiv i ndryshëm nga testimi me kontrast të ngjyrës do të kualifikohet në përputhje me një standard të njohur zyrtarisht.

g) Organizata e mirëmbajtjes duhet të ketë një staf certifikues të mjaftueshëm për lëshimin e certifikatave të lejimit në shërbim për avionët dhe komponentët e parashikuar në pikat M.A.612 dhe M.A.613.Stafi duhet të jetë në përputhje me kërkesat e:

1. aneksit III (pjesa 66) në rastin e avionit

2. Nenit 5 (6) të kësaj Rregulloreje në rastin e komponentëve;

h) Me përjashtim të pikës (g), organizata mund të përdorë stafin certifikues të kualifikuar në përputhje me dispozitat e mëposhtme kur ofron mbështetjen e mirëmbajtjes për operatorët e përfshirë në operimet tregtare, subjekt i procedurave të përshtatshme për t'u miratuar si pjesë e manualit të organizatës:

1. Për një direktivë përsëritëse të vlefshmërisë ajrore para fluturimit e cila përcakton në mënyrë specifike që ekuipazhi i fluturimit mund të kryejë këtë direktivë të vlefshmërisë ajrore, organizata mund të lëshojë një autorizim të kufizuar të stafit certifikues, për komandantin e avionit, mbi bazën e

licencës së ekuipazhit të fluturimit që ai mban, me kusht që organizata të sigurojë që është kryer një trajnim praktik i mjaftueshëm për të siguruar që ky person mund të përmbushë direktivën e vlefshmërisë ajrore në standardin e kërkuar;

2. Në rastin e avionit që operon larg nga një vend ku i ofrohet mbështetje (mirëmbajtje), organizata mund të lëshojë një autorizim të kufizuar për stafin certifikues për komandantin e avionit mbi bazën e licencës së ekuipazhit të fluturimit, me kusht që organizata siguron që është kryer trajnimi praktik i mjaftueshëm për të siguruar që ky person mund të arrijë detyrën në standardin e kërkuar.

i) Nëse organizata kryen rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën korresponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare në përputhje me M.A.901 (l), ajo do të ketë stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore të kualifikuar dhe autorizuar në përputhje me M.A.901 (l)1.

j) Nëse organizata përfshihet në zhvillimin dhe përpunimin e miratimit të programit të mirëmbajtjes për avionët ELA2 që nuk përfshihen në operimet tregtare në përputhje me M.A.201 (e) (ii), ajo do të ketë stafin e kualifikuar që do të jetë në gjendje të tregojë njohuritë dhe eksperiencën përkatëse.

M.A.607 Stafi certifikues dhe stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Përveç pikës M.A.606 (g), stafi certifikues mund të ushtrojë privilegjet e tyre vetëm, nëse organizata ka siguruar:

1. që stafi certifikues mund të tregojë se ata përmbushin kërkesat e pikës 66.A.20 (b) të aneksit III (pjesa 66), përveçse kur aneksi III (pjesa 66) i referohet një rregulloreje të veçantë të RSH-së ose të një shteti anëtar, rast në të cilin ata do të përmbushin kërkesën e kësaj Rregulloreje të veçantë; dhe

2. që stafi certifikues kupton në mënyrën e duhur avionin përkatës dhe/ose komponentin e avionit, për t'u mirëmbajtur së bashku me procedurat shoqëruese të organizatës.

b) Në rastet e paparashikuara në vijim, kur një avion ka ngelur në tokë në një vend të ndryshëm nga baza kryesore, ku nuk është i disponueshëm asnjë staf certifikues i përshtatshëm, organizata e mirëmbajtjes e kontraktuar për të ofruar mbështetjen e mirëmbajtjes mund të lëshojë një autorizim certifikimi vetëm për një herë:

1. për një prej punonjësve të saj që mban kualifikimet e tipit mbi avionin e një teknologjie ndërtimi dhe sistemesh të ngjashme; ose

2. për çdo person me jo më pak se tre vjet eksperiencë mirëmbajtjeje dhe që mban një licencë ICAO të mirëmbajtjes së avionit, të kategorizuar për llojin e avionit që kërkon certifikim, me kusht që nuk ka asnjë organizatë të miratuar në mënyrë të përshtatshme sipas kësaj pjese në atë vend dhe organizata e kontraktuar merr dhe mban një dosje me evidenca të eksperiencës dhe licencën e atij personi.

Të gjitha këto raste duhet t'i raportohen Autoritetit të Aviacionit Civil brenda shtatë ditëve pas lëshimit të këtij autorizimi certifikimi.

Organizata e miratuar e mirëmbajtjes që lëshon autorizimin e certifikimit për një herë do të sigurojë që çdo mirëmbajtje e tillë që mund të prekë sigurinë e fluturimit të rikontrollohet.

c) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes do të regjistrojë të gjitha detajet në lidhje me stafin certifikues dhe stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe mban një listë aktuale të gjithë stafit certifikues dhe stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore së bashku me objektin e tyre të miratimit si pjesë e manualit të organizatës sipas pikës M.A.604 (a)5.

M.A.608 Komponentët, pajisjet dhe mjetet e punës

a) Organizata duhet:

1. Të mbajë pajisjet dhe mjetet e punës të specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes të përshkruara në pikën M.A.609 ose ekuivalentet e verifikuara siç listohen në manualin e organizatës së mirëmbajtjes sipas nevojës për mirëmbajtjen e përditshme brenda objektit të miratimit; dhe,

2. Të tregojë që ka akses në të gjitha pajisjet dhe mjetet e tjera të përdorura vetëm rastësisht.

b) Mjetet dhe pajisjet do të kontrollohen dhe kalibrohen në një standard të njohur zyrtarisht. Regjistrimet e këtyre kalibrimeve dhe standardi i përdorur do të mbahen nga organizata.

c) Organizata do të inspektojë, do të klasifikojë dhe do të ndajë në mënyrë të përshtatshme të gjithë komponentët hyrës, pjesët standarde dhe materialet.

M.A.609 Të dhënat e mirëmbajtjes

Organizata e miratuar e mirëmbajtjes do të

mbajë dhe përdorë të dhënat e aplikueshme aktuale të mirëmbajtjes të specifikuara në pikën M.A.401 në kryerjen e mirëmbajtjes duke përfshirë modifikimet dhe riparimet. Në rastin e ofrimit të dhënave të mirëmbajtjes një klienti, është e nevojshme që ai t'i ketë këto të dhëna, vetëm kur puna është në progres.

M.A.610 Urdhrat e punës së mirëmbajtjes

Para fillimit të mirëmbajtjes do të dakordësohet një urdhër pune me shkrim ndërmjet organizatës dhe organizatës që kërkon mirëmbajtjen për të vendosur qartësisht mirëmbajtjen që do të kryhet.

M.A.611 Standardet e mirëmbajtjes

E gjithë mirëmbajtja do të kryhet në përputhje me kërkesat e seksionit A, nënpjesa D e këtij aneksi (pjesa M).

M.A.612 Certifikata e lejimit në shërbimin e avionit

Në përfundim të gjithë mirëmbajtjes së kërkuar të avionit në përputhje me këtë nënpjesë do të lëshohet një certifikatë e lejimit të avionit në shërbim sipas pikës M.A.801.

M.A.613 Certifikata e lejimit në shërbim të komponentit

a) Në përfundim të gjithë mirëmbajtjes së kërkuar të komponentit në përputhje me këtë nënpjesë do të lëshohet një certifikatë e lejimit në shërbim të komponentit në përputhje me pikën M.A.802, forma 1 RSH-së, sipas modelit të EASA-së do të lëshohet përveç atyre komponentëve të mirëmbajtur në përputhje me pikat M.A.502 (b), M.A.502 (d) ose M.A.502 (e) dhe për komponentët e prodhuar në përputhje me pikën M.A.603 (c).

b) Dokumenti i certifikatës së lejimit në shërbim të komponentit, forma 1 RSH-së, sipas modelit të EASA-së mund të gjenerohet nga një bazë të dhënash kompjuterike.

M.A.614 Ruajtja e të dhënave të mirëmbajtjes dhe rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes do të ruajë të gjitha detajet e punës së kryer. Të dhënat e nevojshme për të provuar që janë përmbushur të gjitha kërkesat për lëshimin e certifikatës së lejimit në shërbimin duke përfshirë dokumentet e lejimit të nënkontraktorit dhe ato për lëshimin dhe rekomandimin e çdo certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore duhet të ruhen.

b) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes do të sigurojë për pronarin e avionit një kopje të secilës certifikatë të lejimit në shërbim, së bashku me një kopje të çdo të dhëne riparimi/modifikimi specifik të përdorur për riparimet/modifikimet e kryera.

c) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes do të mbajë një kopje të të gjitha të dhënave të mirëmbajtjes dhe çdo të dhëne që lidhet me mirëmbajtjen për tre vjet nga data që avioni ose komponenti i avionit me të cilin lidhet puna është lejuar në shërbim nga organizata e miratuar e mirëmbajtjes. Veç kësaj, ajo do të mbajë një kopje të të gjitha të dhënave që lidhen me lëshimin e rekomandimeve dhe certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për tre vjet nga data e lëshimit dhe do të sigurojë një kopje të tyre për pronarin e avionit.

1. Të dhënat sipas kësaj pike do të ruhen në një mënyrë që siguron mbrojtjen nga dëmtimi, ndryshimi dhe vjedhja.

2. I gjithë *hardware*-i i kompjuterit i përdorur për të garantuar dublimin e të dhënave (*backup*-in) duhet të ruhet në një vend të ndryshëm nga ai që përmban të dhënat e punës, pra në një ambient i cili garanton qëndrimin e tyre në gjendje (kushte) të mirë.

3. Kur një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes përfundon operimin e saj, të gjitha të dhënat e ruajtura të mirëmbajtjes që mbulojnë tri vitet e fundit do të shpërndahen për pronarin ose klientin e fundit të avionit ose komponentit përkatës, ose do të ruhet siç specifikohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.A.615 Privilegjet e organizatës

Organizata e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M), mund:

a) të mirëmbajë çdo avion dhe/ose komponent për të cilin ajo është miratuar në vendet e specifikuara në certifikatën e miratimit dhe manualin e organizatës së mirëmbajtjes;

b) të marrë masa për kryerjen e shërbimeve të specializuara nën kontrollin e organizatës së mirëmbajtjes pranë një organizate tjetër të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme, duke iu nënshtruar procedurave të përshtatshme të vendosura si pjesë e Manualit të Organizatës së Mirëmbajtjes, të miratuar direkt nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

c) të mirëmbajë çdo avion dhe/ose komponent për të cilin ajo është miratuar në çdo vend që i nënshtrohet nevojës së kësaj mirëmbajtjeje që lind

nga gjendja e mosfunksionimit të avionit ose nga nevoja e mbështetjes së mirëmbajtjes së rastësishme, sipas kushteve të specifikuara në Manualin e Organizatës së Mirëmbajtjes;

d) të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim me përfundimin e mirëmbajtjes, në përputhje me pikën M.A.612 ose pikën M.A.613;

e) nëse miratohet në mënyrë specifike për të bërë kështu për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare.

1. Kryen rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën korresponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, sipas kushteve të specifikuara në pikën M.A.901 (1); dhe

2. Kryen rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon rekomandimet korresponduese sipas kushteve të specifikuara në pikën M.A.901 (1) dhe M.A.904 (a) 2 dhe (b).

f) zhvillon programin e mirëmbajtjes dhe përpunon miratimin e tij në përputhje me pikën M.A.302 për avionët ELA2 që nuk përfshihet në operimet tregtare, sipas kushteve të specifikuara në pikën M.A.201 (e) (ii) dhe e kufizuar në kategoritë e avionëve të listuar në certifikatën e miratimit.

Organizata do të mirëmbajë vetëm një avion ose komponent për të cilin ajo është miratuar kur janë të disponueshme të gjitha facilitetet e nevojshme, pajisjet, mjetet e punës, materialet, të dhënat e mirëmbajtjes dhe stafi certifikues.

M.A.616 Rishikimi i organizimit

Për të siguruar që organizata e miratuar e mirëmbajtjes vazhdon të përmbushë kërkesat e kësaj nënpjese, ajo do të organizojë, mbi një bazë të rregullt, rishikime organizative.

M.A.617 Ndryshimet për organizatën e miratuar të mirëmbajtjes

Me qëllim që t'i mundësojë Autoritetit të Aviacionit Civil për të përcaktuar përputhshmërinë e vazhdueshme me këtë pjesë, organizata e miratuar e mirëmbajtjes do ta njoftojë atë mbi çdo propozim për të kryer ndonjë prej ndryshimeve të mëposhtme, para se këto ndryshime të ndodhin:

1. emrin e organizatës;

2. vendndodhjen e organizatës;

3. vendndodhjet shtesë të organizatës;

4. menaxherin përgjegjës;

5. çdo person të specifikuar në pikën M.A.606 (b);

6. facilitetet, pajisjet, mjetet e punës, materialet, procedurat, objekti i punës, stafi certifikues dhe stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që mund të ndikojnë miratimin.

Në rastin e ndryshimeve të propozuara për personelin që nuk dihen më parë nga menaxhmenti, këto ndryshime do të njoftohen në rastin më të parë.

M.A.618 Vlefshmëria e vazhdueshme e miratimit

a) Një miratim do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai do të mbetet i vlefshëm me kusht që:

1. Organizata mbetet në pajtueshmëri me këtë pjesë, në përputhje me dispozitat e lidhura me trajtimin e gjetjeve siç specifikohet sipas pikës M.A.619; dhe

2. Autoriteti i Aviacionit Civil ka akses në organizatë për të vendosur për pajtueshmërinë e vazhdueshme me këtë pjesë; dhe

3. Miratimi nuk është dorëzuar ose revokuar.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e miratimit do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

M.A.619 Gjetjet

a) Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e pjesës M që ul standardin e sigurisë operacionale dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e pjesës M që mund të ulë standardin e sigurisë operacionale dhe mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve sipas pikës M.B.605, mbajtësi i miratimit të organizatës së mirëmbajtjes do të përcaktojë një plan veprimi korrigjues dhe do të tregojë veprimin korrigjues për të bindur Autoritetin të Aviacionit Civil brenda një periudhe të rënë dakord me Autoritetin e Aviacionit Civil.

NËNPJESA G
ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.701 Objekti

Kjo nënpjesë vendos kërkesat për t'u përmbushur nga një organizatë për t'u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimin e një miratimi për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit.

M.A.702 Aplikimi

Një aplikim për lëshimin ose ndryshimin e një miratimi të një organizate të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të bëhet në një formë dhe në një mënyrë të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.A.703 Shtrirja e miratimit

a) Miratimi tregohet në një certifikatë të përfshirë në shtojcën VI të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Pavarësisht pikës (a), për transportuesit ajrorë të licencuar sipas urdhrit të ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011", miratimi do të jetë pjesë e certifikatës së operatorit ajror të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për avionin që operon.

c) Objekti i punës së konsideruar për të përbërë miratimin do të specifikohet në ekspozimin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.704.

M.A.704 Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

a) Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të sigurojë një ekspozim të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore që përmban informacionin e mëposhtëm:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës për të konfirmuar që organizata do të punojë në përputhje me këtë pjesë dhe ekspozimin në çdo kohë; dhe

2. Objektin e punës së organizatës; dhe

3. Titullin dhe emrat e personave të referuar në pikat M.A.706 (a), M.A.706 (c), M.A.706 (d) dhe M.A.706 (i); dhe

4. Një skemë të strukturës organizative që tregon zinxhirin e përgjegjësive ndërmjet personave të referuar në pikat M.A.706 (a), M.A.706 (c), M.A.706 (d) dhe M.A.706 (i); dhe

5. Një listë të stafit të vlefshmërisë ajrore të referuar në pikën M.A.707, që specifikon, ku aplikohet, stafin e autorizuar për të lëshuar lejet për të fluturuar në përputhje me pikën M.A.711 (c); dhe

6. Një përshkrim të përgjithshëm dhe vendin e faciliteteve; dhe

7. Procedurat që specifikojnë se si organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore siguron pajtueshmërinë me këtë pjesë; dhe

8. Procedurat e ndryshimit të ekspozimit të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore; dhe

9. Lista e programeve të miratuara të mirëmbajtjes, ose, për avionin që nuk përdoret nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, lista e programeve të mirëmbajtjes "të përgjithshme" dhe "bazë".

b) Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe ndryshimet e tij do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Pavarësisht pikës (b), ndryshimet e vogla për ekspozimin mund të miratohen indirekt përmes një procedure indirekte miratimi. Procedura e miratimit indirekt do të përcaktojë ndryshimin e vogël të pranueshëm, të vendosur nga organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore si pjesë e ekspozimit dhe do të miratohet nga Autoriteti Kompetent përgjegjës për atë organizatë të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

M.A. 705 Facilitetet

Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të ofrojë akomodimin e përshtatshëm të zyrës në vendet e përshtatshme për personelin e specifikuar në pikën M.A.706.

M.A.706 Kërkesat për personelin

a) Organizata do të caktojë një menaxher përgjegjës, që ka autoritet të përbashkët për të siguruar që të gjitha aktivitetet e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund të financohen dhe kryhen në përputhje me këtë pjesë.

b) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, menaxheri përgjegjës i referuar në pikën (a) do të jetë personi që ka gjithashtu autoritetin e përbashkët për të siguruar që të gjitha operimet e operatorit mund të financohen dhe të kryhen në standardin e kërkuar për lëshimin e një certifikate të operatorit ajror;

c) Një person ose grup personash do të caktohet me përgjegjësinë për të siguruar që organizata është gjithmonë në pajtueshmëri me këtë nënpjesë. Këta persona do të jenë përgjegjës ndaj menaxherit përgjegjës.

d) Për transportuesit ajrorë të licencuar në

përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, menaxheri përgjegjës do të caktojë një mbajtës posti të emëruar (*Post Holder*). Ky person do të jetë përgjegjës për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e aktiviteteve të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, sipas pikës (c).

e) Mbajtësi i caktuar i postit (*Post Holder*) i referuar në pikën (d) nuk do të punësohet nga një organizatë e miratuar sipas pjesës 145 që ka një kontratë me operatorin, përveç nëse është rënë dakord në mënyrë specifike nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

f) Organizata do të ketë staf të mjaftueshëm të kualifikuar në mënyrën e duhur për punën e pritur.

g) Të gjithë personat sipas pikave (c) dhe (d) duhet të jenë të aftë të tregojnë njohuritë përkatëse, praktikat e kaluara dhe eksperiencën e përshtatshme lidhur me vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit.

h) Kualifikimi i të gjithë personelit të përfshirë në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të ruhet.

i) Për organizatat që zgjasin certifikatat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikat M.A.711 (a)4 dhe M.A.901 (f), organizata do të caktojë persona të autorizuar për të bërë këtë, duke iu nënshtruar miratimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

j) Organizata do të përcaktojë dhe mbajë të përditësuar në ekspozimin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore titujt dhe emrat e personave të referuar në pikat M.A.706 (a), M.A.706 (c), M.A.706 (d) dhe M.A.706 (i).

k) Për avionët kompleksë me motor dhe për avionët që përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, organizata do të vendosë dhe kontrollojë kompetencën e personelit të përfshirë në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe/ose auditet e cilësisë në përputhje me një procedurë dhe një standard të rënë dakord nga Autoriteti Kompetent.

M.A.707 Stafi i rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

a) Që të miratohet/autorizohet për kryerjen e rishikimeve të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe, nëse aplikohet, për lëshimin e lejeve të fluturimit, një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të ketë stafin e përshtatshëm të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për të lëshuar certifikatat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore ose rekomandimet e referuara në seksionin A, të nënpjesës I dhe, nëse aplikohet, për të lëshuar një leje për të fluturuar në përputhje me pikën M.A.711 (c);

1. Për avionin e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 dhe avionët me MTOM mbi 2 730 kg, përveç balonave, ky staf duhet të ketë fituar:

a) së paku 5 vjet eksperiencë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore; dhe

b) një licencë të përshtatshme në përputhje me aneksin III (pjesa 66) ose një diplomë aeronautike ose një diplomë ekuivalente kombëtare; dhe

c) trajnimin formal aeronautik të mirëmbajtjes; dhe

d) një pozicion brenda organizatës së miratuar me përgjegjësitë e duhura;

e) pavarësisht pikave (a) në (d), kërkesa e përcaktuar në pikën M.A.707 (a) 1 (b) mund të zëvendësohet nga 5 vite eksperiencë në vlefshmërinë ajrore si shtesë të atyre të kërkuara nga pika M.A.707 (a)1 (a).

2. Për avionët që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 me MTOM prej 2 730 kg dhe më poshtë dhe balonave, ky staf do të ketë fituar:

a) së paku 3 vjet eksperiencë në vlefshmërinë ajrore; dhe

b) një licencë të përshtatshme në përputhje me aneksin III (pjesa 66) ose një diplomë aeronautike ose një diplomë ekuivalente kombëtare; dhe

c) trajnimin përkatës formal aeronautik të mirëmbajtjes; dhe

d) një pozicion brenda organizatës së miratuar me përgjegjësitë e përkatëse.

e) Pavarësisht pikave (a) në (d), kërkesa e përcaktuar në pikën M.A.707 (a) 2 (b) mund të zëvendësohet nga 4 vite eksperiencë në vlefshmërinë ajrore si shtesë të atyre të kërkuara tashmë nga pika M.A.707 (a)2 (a).

b) Stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të emëruar nga organizata e miratuar e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund t'i lëshohet vetëm një autorizim nga organizata e miratuar e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore kur pranohet formalisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil pas përfundimit të kënaqshëm të një rishikimi të vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil ose nën mbikëqyrjen e stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të organizatës në përputhje me një procedurë të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Organizata do të sigurojë që stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore mund të tregojë eksperiencën e përshtatshme të fundit në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

d) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të identifikohet duke listuar secilin person në ekspozimin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore së bashku me referencën e autorizimit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

e) Organizata duhet të ruajë të dhëna të të gjithë stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, që do të përfshijnë detajet e çdo kualifikimi të përshtatshëm të mbajtur së bashku me një përmbledhje të eksperiencës dhe trajnimit përkatës të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe një kopje të autorizimit. Këto të dhëna do të mbahen deri në dy vjet pasi stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të jetë larguar nga organizata.

M.A.708 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

a) I gjithë menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të kryhet sipas parashikimeve të M.A, nënpjesa C.

b) Për çdo avion të menaxhuar, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, do të:

1. zhvillojë dhe kontrollojë një program mirëmbajtjeje për avionët e menaxhuar, duke përfshirë çdo program të zbatueshëm të besueshmërisë;

2. paraqesë programin e mirëmbajtjes së avionëve dhe ndryshimet e tij tek Autoriteti i Aviacionit Civil për miratim, përveç nëse mbulohet nga një procedurë miratimi indirekte në përputhje me pikën M.A.302 (c) dhe për avionët që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011 që përafron Rregulloren (KE) nr. 1008/2008 siguron një kopje të programit për pronarin ose operatorin përgjegjës në përputhje me M.A.201;

3. menaxhojë miratimin e modifikimeve dhe riparimeve;

4. sigurojë që e gjithë mirëmbajtja është kryer në përputhje me programin e miratuar të mirëmbajtjes dhe të lejuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa H e këtij aneksi (pjesa M);

5. sigurojë që janë aplikuar të gjitha direktivat e vlefshmërisë ajrore dhe direktivat operacionale të aplikueshme me ndikim në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

6. sigurojë që të gjitha defektet e zbuluara gjatë mirëmbajtjes së programuar ose të raportuara janë korrigjuar në mënyrë të përshtatshme nga një organizatë mirëmbajtje e miratuar;

7. sigurojë që avioni të çohet në një organizatë mirëmbajtje e miratuar në mënyrë të përshtatshme kurdo që është e nevojshme;

8. koordinojë mirëmbajtjen e programuar, aplikimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore, zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi dhe inspektimin e komponentëve për të siguruar që puna kryhet siç duhet;

9. menaxhojë dhe arkivojë të gjitha të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe/ose regjistrin teknik të operatorit;

10. sigurojë që deklarata e masës dhe balancës reflekton statusin aktual të avionit.

c) Në rastin e avionëve kompleksë me motor ose avionëve të përdorur për CAT ose avionët e përdorur për operime tregtare të specializuara ose operime tregtare ATO, kur organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore nuk është miratuar siç duhet sipas pjesës 145 ose pjesës M.A., nënpjesa F, organizata në konsultim me operatorin, do të vendosë një kontratë mirëmbajtjeje me shkrim me një organizatë të miratuar sipas pjesës 145 ose pjesës M.A., nënpjesa F ose me një operator tjetër, duke detajuar funksionet e specifikuara sipas M.A.301-2, M.A.301-3, M.A.301-5 dhe M.A.301-6, duke

siguruar që e gjithë mirëmbajtja është kryer së fundmi nga një organizatë e mirëmbajtjes e miratuar sipas pjesës 145 ose pjesës M.A., nënpjesa F dhe që përcakton mbështetjen e funksioneve të cilësisë të M.A.712 (b);

d) Pavarësisht pikës (c), kontrata mund të jetë në formën e urdhrave individuale të punës të adresuara në organizatën e mirëmbajtjes sipas pjesës 145 ose pjesës M.A., nënpjesa F në rastin e:

1. një avioni që kërkon mirëmbajtje linje të paprogramuar;

2. mirëmbajtje komponenti, duke përfshirë mirëmbajtjen e motorit.

M.A.709 Dokumentacioni

a) Organizata e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të mbajë dhe përdorë të dhënat e aplikueshme aktuale të mirëmbajtjes në përputhje me pikën M.A.401 për kryerjen e detyrave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të referuara në pikën M.A.708. Këto të dhëna mund të sigurohen nga pronari ose operatori, duke iu nënshtruar një kontrate të përshtatshme që vendoset me këtë pronar ose operator. Në këtë rast, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ka nevojë vetëm të mbajë këto të dhëna për kohëzgjatjen e kontratës, përveç kur kërkohet nga pika M.A.714.

b) Për avionin që nuk përdoret nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, organizata e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund të zhvillojë programet "e përgjithshme" ose "bazë" të mirëmbajtjes me qëllim për të lejuar për miratimin fillestar dhe/ose zgjerimin e objektit të një miratimi pa pasur kontratat e referuara në shtojcën 1 të këtij aneksi (pjesa M). Megjithatë, programe "të përgjithshme" ose "bazë" të mirëmbajtjes, nuk përjashtojnë nevojën për të krijuar një program të përshtatshëm të mirëmbajtjes së avionit, në përputhje me pikën M.A.302 në kohën e duhur para ushtrimit të privilegjeve të referuara në pikën M.A.711.

M.A.710 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

a) Për të përmbushur kërkesën për rishikimin e vlefshmërisë ajrore të një avioni të referuar në pikën M.A.901, do të kryhet një rishikim i plotë i dokumentuar i të dhënave të avionit nga organizata e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore me qëllim për t'u siguruar që:

1. janë ruajtur siç duhet orët e fluturimit të strukturës mekanike të avionit, të motorit dhe helikës dhe ciklet e fluturimit; dhe

2. manuali i fluturimit aplikohet për konfigurimin e avionit dhe reflekton statusin e fundit të rishikimit; dhe

3. është kryer e gjithë mirëmbajtja në avion sipas programit të miratuar të mirëmbajtjes; dhe

4. janë korrigjuar të gjitha defektet e njohura ose, kur aplikohet, janë bartur në një mënyrë të kontrolluar; dhe

5. të gjitha direktivat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore aplikohen dhe regjistrohen siç duhet; dhe

6. të gjitha modifikimet dhe riparimet të aplikuara për avionin janë regjistruar dhe janë në pajtim me aneksin I (pjesa 21) të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren BE; dhe

7. të gjithë komponentët me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi të instaluar në avion janë identifikuar siç duhet, regjistruar dhe nuk kanë tejkaluar limitin e tyre të miratuar të jetëgjatësisë së shërbimit; dhe

8. e gjithë mirëmbajtja është lejuar për shërbim në përputhje me aneksin I (pjesa M); dhe

9. deklarata aktuale e masës dhe balancës reflekton konfigurimin e avionit dhe është e vlefshme; dhe

10. avioni është në përputhje me rishikimin e fundit të projektit të tipit të miratuar nga Agjencia; dhe

11. nëse kërkohet, avioni mban një certifikatë zhurme që i korrespondon konfigurimit aktual të avionit në përputhje me nënpjesën 1, të aneksit I (pjesa 21) e të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që

përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

b) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të kryejë një kontroll fizik të avionit. Për këtë kontroll, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore i kualifikuar jo në mënyrë të përshtatshme për aneksin III (pjesa 66) do të asistohet nga ky personel i kualifikuar;

c) Përmes kontrollit fizik të avionit, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të sigurojë që:

1. të gjitha shenjat dhe tabelat e kërkuara janë instaluar siç duhet; dhe

2. avioni është në përputhshmëri me manualin e miratuar të fluturimit; dhe

3. konfigurimi i avionit është në përputhshmëri me dokumentacionin e miratuar; dhe

4. nuk mund të zbulohet asnjë defekt i dukshëm që nuk është adresuar sipas pikës M.A.403; dhe

5. asnjë papajtueshmëri nuk mund të zbulohet ndërmjet avionit dhe rishikimit të dokumentuar të të dhënave të pikës (a).

d) Me përjashtim të pikës M.A.901 (a), rishikimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund të paraprihet nga një periudhë maksimale prej 90 ditësh pa humbjen e vazhdimësisë së modelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për të lejuar që rishikimi fizik të ndodhë gjatë një kontrolli mirëmbajtjeje.

e) Certifikata e rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (forma 15 (b), e RSH-së, sipas modelit EASA) ose rekomandimi për lëshimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore (Forma 15 (a), e RSH-së, sipas modelit të EASA-së) referuar në shtojcën III të aneksit I (pjesa M) mund të lëshohet vetëm:

1. nga stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore i autorizuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me pikën M.A.707 në emër të organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ose nga stafi certifikues në rastet e parashikuara në pikën M.A.901 (g); dhe

2. kur ekziston bindja që rishikimi i së vlefshmërisë ajrore është kryer plotësisht dhe që nuk ka papajtueshmëri që dihet se rrezikon sigurinë e fluturimit.

f) Një kopje e çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore e lëshuar ose zgjatur për një avion do t'i dërgohet vendit anëtar të regjistrit të atij avioni brenda 10 ditëve.

g) Detyrat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk do të nënkontraktohen.

ga) Për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operime tregtare për të cilët programi i mirëmbajtjes së avionit është krijuar në përputhje me M.A.302 (h), programi i mirëmbajtjes së avionit do të rishikohet në bashkëpunim me rishikimin e vlefshmërisë ajrore. Ky rishikim do të bëhet nga personi që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore;

h) Nëse rezultati i rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të jetë jobindës ose nëse rishikimi sipas pikës M.A.710 (ga) tregon mospërputhje mbi avionin lidhur me mangësitë në përmbajtjen e programit të mirëmbajtjes, Autoriteti Kompetent do të informohet nga organizata sa më shpejt, por në çdo rast brenda 72 orëve nga momenti kur organizata identifikon gjendjen me të cilën lidhet rishikimi. Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk do të lëshohet derisa të gjitha gjetjet të jenë mbyllur.

M.A.711 Privilegjet e organizatës

a) Një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) mund të:

1. menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, përveç atyre të përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, siç listohen në certifikatën e miratimit.

2. menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, kur kjo shënohet në certifikatën e miratimit dhe në certifikatën e operatorit ajror (COA);

3. marrë masat për të kryer detyra të kufizuara të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore me çdo organizatë të kontraktuar, që punon nën sistemin e saj të cilësisë, siç shënohet në certifikatën e miratimit;

4. zgjasë, sipas kushteve të pikës M.A.901 (f), një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që është lëshuar nga Autoriteti Kompetent ose nga një

organizate tjetër e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M);

b) Një organizatë e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e regjistruar në Republikën e Shqipërisë, apo në një prej vendeve anëtare të ZPEA-së, kur Shqipëria të jetë anëtare në ZPEA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund të miratohet gjithashtu për të kryer rishikimet e vlefshmërisë ajrore të referuara në pikën M.A.710 dhe:

1. të lëshojë certifikatën përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe ta zgjasë atë në kohën e duhur sipas kushteve të pikave M.A.901 (c)2 ose M.A.901 (e)2; dhe

2. të lëshojë një rekomandim për rishikimin e vlefshmërisë ajrore për AAC-në, kur Shqipëria është shteti i regjistrit, apo për Autoritetin Kompetent të vendit anëtar të ZPEA-së, kur Shqipëria të jetë anëtare në ZPEA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

c) Një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore miratimi i së cilës përfshin privilegjet e referuara në pikën M.A.711 (b) mund të miratohet për të lëshuar një leje për të fluturuar në përputhje me pikën 21.A.711 (d) e aneksit I (pjesa 21) e rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", për avionin e veçantë për të cilin është miratuar organizata për të lëshuar certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, kur organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore vërteton pajtueshmërinë me kushtet e miratuara të fluturimit, që i nënshtrohen një procedure të përshtatshme të miratuar në ekspozim e referuar në pikën M.A.704.

M.A.712 Sistemi i cilësisë

a) Për të siguruar që organizata e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore vazhdon të përmbushë kërkesat e kësaj nënpjese, ajo do të krijojë një sistem cilësie dhe do të caktojë një menaxher të cilësisë për të monitoruar pajtueshmërinë dhe përshtatshmërinë e procedurave të kërkuara për të garantuar vlefshmërinë ajrore të avionit. Monitorimi i pajtueshmërisë do të përfshijë një sistem reagimi për menaxherin përgjegjës për të siguruar veprimin korrigjues sipas nevojës.

b) Sistemi i cilësisë do të monitorojë aktivitetet e kryera sipas seksionit A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M). Ai do të përfshijë së paku funksionet e mëposhtme:

1. monitorimin që të gjitha aktivitetet e kryera sipas seksionit A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) kryhen në përputhje me procedurat e miratuara; dhe

2. monitorimin që e gjithë mirëmbajtja e kontraktuar është kryer në përputhje me kontratën; dhe

3. monitorimin e pajtueshmërisë së vazhdueshme me kërkesat e kësaj pjese.

c) Të dhënat e këtyre aktiviteteve do të ruhen për së paku dy vjet.

d) Kur organizata e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore miratohet në përputhje me një pjesë tjetër, sistemi i cilësisë mund të kombinohet me atë të kërkuar nga pjesa tjetër.

e) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011" sistemi i cilësisë së M.A., nënpjesa G do të jetë një pjesë e integruar e sistemit të cilësisë së operatorit.

f) Në rastin e një organizate të vogël që nuk menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, sistemi i cilësisë mund të zëvendësohet nga rishikimet organizacionale të rregullta që i nënshtrohet miratimit të Autoritetit Kompetent, përveç kur organizata lëshon certifikatat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore për avionin me MTOM mbi 2 730 kg të ndryshëm nga balonat. Në rastin ku nuk ekziston asnjë sistem cilësie, organizata nuk do të kontraktojë detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore për palët e tjera.

M.A.713 Ndryshimet në organizatën e miratuar të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Me qëllim për t'i mundësuar Autoritetit të Aviacionit Civil që të përcaktojë përputhjen e vazhduar me këtë pjesë, organizata e miratuar e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do ta njoftojë atë për çdo propozim për të kryer secilin nga ndryshimet e mëposhtme, para se këto ndryshime të ndodhin:

1. emrin e organizatës;
2. vendndodhjen e organizatës;
3. vendndodhjet shtesë të organizatës;
4. menaxherin përgjegjës;
5. secilin prej personave të specifikuar në M.A.706 (c);
6. facilitetet, procedurat, objektin e punës dhe stafin që mund të ndikojë miratimin.

Në rastin e ndryshimeve të propozuara në personelin e panjohur për menaxhmentin më përpara, këto ndryshime do të njoftohen me rastin më të parë.

M.A.714 Mbajtja e të dhënave

a) Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të ruajë të gjitha detajet e punës së kryer. Të dhënat e kërkuara nga M.A.305 dhe nëse është e aplikueshme nga pika M.A.306 duhet të ruhen.

b) Nëse organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ka privilegjin e referuar në pikën M.A.711 (b), ajo do të mbajë një kopje të secilës certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe rekomandimin e lëshuar ose sipas rastit, të zgjatur, së bashku me të gjitha dokumentet mbështetëse. Veç kësaj, organizata do të mbajë një kopje të certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore që ajo ka zgjatur nën privilegjin e referuar në pikën M.A.711 (a)4.

c) Nëse organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ka privilegjin e referuar në pikën M.A.711 (c), ajo do të mbajë një kopje të secilës leje për të fluturuar të lëshuar në përputhje me dispozitat e pikës 21A.729 të aneksit I (pjesa 21) e të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

d) Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të mbajë një kopje për të gjitha të dhënat e referuara në pikat (b) dhe (c) deri në dy vjet pasi avioni është tërhequr përherë nga shërbimi.

e) Të dhënat do të ruhen në një mënyrë që siguron mbrojtjen nga dëmtimi, ndryshimi dhe vjedhja.

f) I gjithë *hardware*-i i kompjuterit i përdorur për të siguruar dublimin e të dhënave (*backup*), do të ruhet në një vend të ndryshëm nga ai që përmban të dhënat e punës në një mjedis që siguron që ata mbeten në gjendje të mirë.

g) Kur menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të një avioni i transferohet një organizate ose personi tjetër, të gjitha të dhënat e mbajtura do t'i transferohen asaj organizate apo personi. Afatet e kohës të përcaktuara për ruajtjen e të dhënave do të vazhdojnë të zbatohen për organizatën apo personin e përmendur më sipër.

h) Kur një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore përfundon operimin e saj, të gjitha të dhënat e mbajtura do t'i transferohen pronarit të avionit.

M.A.715 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së miratimit

a) Një miratim do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai do të mbetet i vlefshëm me kusht që:

1. Organizata mbetet në pajtim me këtë pjesë, në përputhje me dispozitat e lidhura me trajtimin e gjetjeve siç specifikohen nën pikën M.B.705; dhe
2. Autoritetit të Aviacionit Civil i jepet akses në organizatë për të vendosur pajtueshmërinë e vazhdueshme me këtë pjesë; dhe
3. Miratimi nuk dorëzohet ose revokohet.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e miratimit do t'i kthehet AAC-së.

M.A.716 Gjetjet

a) Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri e rëndësishme me kërkesat e pjesës M që ulin standardin e sigurisë dhe rrezikojnë seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e pjesës M që mund të ulin standardin e sigurisë dhe mund të rrezikojnë sigurinë e fluturimit.

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve sipas pikës

M.B.705, mbajtësi i miratimit të organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të përcaktojë një plan veprimi korrigjues dhe do të tregojë veprimin korrigjues në bindjen e Autoritetit të Aviacionit Civil brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet.

NËNPJESA H
CERTIFIKATA E LEJIMIT NË SHËRBIM – CRS

M.A.801 Certifikata e lejimit në shërbim të avionit

a) Me përjashtim të lejimit në shërbim të avionit nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), certifikata e lejimit në shërbim do të lëshohet sipas kësaj nënpjese;

b) Asnjë avion nuk mund të lejohet në shërbim përveç nëse lëshohet një certifikatë e lejimit në shërbim në përfundim të çdo mirëmbajtjeje, kur ekziston bindja që e gjithë mirëmbajtja e kërkuar është kryer siç duhet, nga:

1. Stafi certifikues i përshtatshëm në emër të organizatës së mirëmbajtjes së miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M); ose

2. Stafi certifikues në pajtim me kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa 66), përveç për detyrat e mirëmbajtjes komplekse të listuar në shtojcën VII të këtij aneksi për të cilën aplikohet pika 1; ose

3. Nga piloti-pronar në pajtim me pikën M.A.803;

c) Me përjashtim të pikës M.A.801 (b)2 për avionët ELA1 që nuk përdoren në operimet tregtare të specializuara ose nuk përdoren në operimet tregtare ATO, detyrat komplekse të mirëmbajtjes së avionit të listuar në shtojcën VII mund të lejohen nga stafi certifikues i referuar në pikën M.A.801 (b)2;

d) Me përjashtim të pikës M.A.801 (b), në rastin e situatave të paparashikuara, kur një avion ngelet në tokë për arsye defekti në një vend ku nuk ka organizatë të miratuar të mirëmbajtjes, të miratuar në mënyrë të përshtatshme, sipas këtij aneksi ose aneksit II (pjesa 145) dhe asnjë staf certifikues i përshtatshëm nuk është i disponueshëm, pronari mund të autorizojë çdo person, me jo më pak se 3 vjet eksperiencë në mirëmbajtjen e përshtatshme dhe që mban kualifikimet e duhura për të mirëmbajtur sipas standardeve të përcaktuara në nënpjesën D të këtij aneksi dhe për të lejuar avionin në shërbim. Në këtë rast pronari do të:

1. Marrë dhe mbajë detajet e të dhënave të avionit të të gjithë punës së kryer dhe kualifikimeve të mbajtura nga ai person që lëshon certifikatën; dhe

2. Sigurojë që çdo mirëmbajtje e tillë është rikontrolluar dhe lejuar në shërbim nga një person i autorizuar në mënyrë të përshtatshme i referuar në pikën M.A.801 (b) ose nga një organizatë e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) ose me aneksin II (pjesa 145) në rastin më të parë, por brenda një periudhe që nuk kalon 7 ditë; dhe

3. Njoftojë organizatën përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit kur është kontraktuar në përputhje me pikën M.A.201 (i) ose Autoritetin Kompetent në mungesë të një kontrate të tillë, brenda 7 ditëve nga lëshimi i këtij autorizimi certifikimi;

e) Në rastin e lejimit në shërbim në përputhje me pikën M.A.801 (b)2 ose pikën M.A.801 (c), stafi certifikues mund të asistohet në ekzekutimin e detyrave të mirëmbajtjes nga një ose më shumë persona që i nënshtrohen kontrollit të tyre direkt dhe të vazhdueshëm;

f) Një certifikatë e lejimit në shërbim do të përmbajë si minimum:

1. Detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer; dhe

2. Datën kur është përfunduar kjo mirëmbajtje; dhe

3. Identitetin e organizatës dhe/ose personit që lëshon lejimin në shërbim, duke përfshirë:

i. referencën e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) dhe stafit certifikues që lëshon këtë certifikatë; ose

ii. në rastin e pikës M.A.801 (b)2 ose M.A.801 (c) certifikata e lejimit në shërbim, identitetin dhe nëse aplikohet për numrin e licencës së stafit certifikues që lëshon këtë certifikatë;

4. Kufizimet për vlefshmërinë ajrore ose operimet, nëse ka.

g) Me përjashtim të pikës (b) dhe pavarësisht dispozitave të pikës (h), kur mirëmbajtja e parashikuar nuk mund të përfundohet, mund të lëshohet një certifikatë e lejimit në shërbim brenda kufizimeve të miratuara të avionit. Ky fakt së

bashku me çdo kufizim të aplikueshëm të vlefshmërisë ajrore ose operimeve do të futet në certifikatën e lejimit në shërbim të avionit para lëshimit të saj si pjesë e informacioneve të kërkuara në pikën (f)4;

h) Një certifikatë e lejimit në shërbim nuk do të lëshohet në rastin e çdo papajtueshmërie të njohur që rrezikon sigurinë e fluturimit.

M.A.802 Certifikata e lejimit në shërbim të komponentit

a) Një certifikatë e lejimit në shërbim do të lëshohet në përfundim të çdo mirëmbajtjeje të kryer në një komponent avioni në përputhje me pikën M.A.502.

b) Certifikata e autorizuar e lejimit në shërbim e identifikuar si forma 1 e RSH-së sipas modelit të EASA-së përbën certifikatën e lejimit në shërbim të komponentit, përveç kur kjo mirëmbajtje mbi komponentët e avionit është kryer në përputhje me pikën M.A.502 (b), pikën M.A.502 (d) ose pikën M.A.502 (e) rast në të cilin mirëmbajtja i nënshtrohet procedurave të lejimit në shërbim të avionit në përputhje me pikën M.A.801.

M.A.803 Autorizimi i pilotit-pronar

a) Për t'u kualifikuar si një pilot-pronar, personi duhet:

1. Të mbajë një licencë piloti (ose ekuivalente) të lëshuar ose vleftësuar nga një vend anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për llojin e avionit ose kategorinë e tij; dhe

2. Të zotërojë avionin, ose si pronar i vetëm ose si bashkëpronar; ai pronar duhet të jetë:

i. një prej personave fizikë në formularin e regjistrimit; ose

ii. një anëtar i një enti juridik jofitimprurës argëtues, ku enti juridik specifikohet në dokumentin e regjistrimit si pronar ose operator dhe që anëtari është direkt i përfshirë në procesin e vendimmarrjes së entit juridik dhe i caktuar nga ai ent juridik që të kryejë mirëmbajtjen pilot-pronar.

b) Për çdo avion jokompleks me motor, me MTOM 2 730 kg dhe më poshtë, planer, planer me motor ose balonë, që nuk përdoret në CAT, ose nuk përdoret në operime tregtare të specializuara ose nuk përdoret në operimet tregtare ATO, piloti-pronar mund të lëshojë një certifikatë të lejimit në shërbim pas mirëmbajtjes së kufizuar pilot-pronar siç specifikohet në shtojcën VIII;

c) Objekti i mirëmbajtjes së kufizuar të pilotit-pronar do të specifikohet në programin e mirëmbajtjes të referuar në pikën M.A.302.

d) Certifikata e lejimit në shërbim do të futet në regjistrat teknikë dhe do të përmbajë detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer, të dhënat e mirëmbajtjes të përdorura, datën në të cilën është kryer mirëmbajtja, identitetin, nënshkrimin dhe numrin e licencës së pilotit të pilotit-pronar që lëshon këtë certifikatë.

NËNPJESA I
CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.901 Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore

Për të siguruar vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit do të kryhet periodikisht një rishikim i vlefshmërisë ajrore të avionit dhe i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të tij.

a) Një certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore lëshohet në përputhje me shtojcën III (forma e RSH-së sipas modelit të EASA-së 15(a), 15(b) ose 15(c), mbas përfundimit të rishikimit të kënaqshëm të vlefshmërisë ajrore. Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore është e vlefshme për 1 vit.

b) Një avion në një mjedis të kontrolluar është një avion:

i. që menaxhohet vazhdimisht gjatë 12 muajve të mëparshëm nga një organizatë e vetme e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M); dhe

ii. që është mirëmbajtur për 12 muajt e mëparshëm nga organizatat e mirëmbajtjes, të miratuara në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (pjesa M) ose me aneksin II (pjesa 145). Kjo përfshin detyrat e mirëmbajtjes të referuara në pikën M.A.803 (b) të kryera dhe të lejuara në shërbim në përputhje me pikën M.A.801 (b)2 ose pikën M.A.801 (b)3;

c) Për të gjithë avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, dhe të avionëve me MTOM mbi

2730 kg, përveç balonave, që janë në një mjedis të kontrolluar, organizata e referuar në (b) që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit mundet, nëse miratohet në mënyrë të përshtatshme, dhe në përputhje me pikën (k):

1. Të lëshojë një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.710; dhe

2. Për certifikatat e rishikimit të vlefshmërinë ajrore që ka lëshuar, kur avioni ka mbetur në një mjedis të kontrolluar, të zgjasë dy herë vlefshmërinë e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore për një periudhë prej 1 viti çdo herë;

d) Për të gjithë avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011, dhe të aeroplanëve me MTOM mbi 2 730 kg, përveç balonave, që:

i. nuk janë në një mjedis të kontrolluar, ose

ii. vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e tyre menaxhohet nga një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore që nuk mban privilegjin për të kryer rishikime të vlefshmërisë ajrore, certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil pas vlerësimit të kënaqshëm në bazë të rekomandimit të bërë nga një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të miratuara në mënyrë të përshtatshme në përputhje me seksionin A, nënpjesa G të këtij aneksi (pjesa M) e dërguar së bashku me aplikimin nga pronari ose operatori. Ky rekomandim do të bazohet në një rishikim të vlefshmërisë ajrore të kryer në përputhje me pikën M.A.710;

e) Për avionët që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga urdhri nr. 14, datë 9.9.2011 me MTOM prej 2 730 kg dhe më poshtë dhe balonave, çdo organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) dhe e caktuar nga pronari ose operatori mund, nëse është e miratuar përshtatshmërisht dhe në përputhje me pikën (k):

1. Të lëshojë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.710, dhe:

2. Për certifikatat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore që ka lëshuar, kur avioni ka qëndruar brenda një mjedisi të kontrolluar nën menaxhimin e tij, të zgjasë dy herë vlefshmërinë e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore për një periudhë njëvjeçare çdo herë;

f) Me përjashtim të pikave M.A.901 (e)2 dhe M.A.901 (e)2, për avionët që janë në një mjedis të kontrolluar, organizata e referuar në pikën (b) që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, në përputhje me pikën (k), mund të zgjasë dy herë për një periudhë prej një viti çdo herë vlefshmërinë e një certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që është lëshuar nga Autoriteti Kompetent ose nga një organizatë tjetër e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M);

g) Me përjashtim të pikave M.A.901 (e) dhe M.A.901 (i)2, për avionët ELA1 që nuk përdoren në CAT ose nuk përdoren në operimet tregtare të specializuara ose nuk përdoren në operimet tregtare ATO, certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore mund të lëshohet gjithashtu nga Autoriteti Kompetent pas vlerësimit të kënaqshëm, bazuar në një rekomandim të bërë nga stafi certifikues i miratuar formalisht nga Autoriteti Kompetent dhe në pajtim me dispozitat e aneksit III (pjesa 66), si dhe kërkesat e përcaktuara në pikën M.A.707 (a)2 (a), dërguar së bashku me aplikimin nga pronari ose operatori. Ky rekomandim do të bazohet në një rishikim të vlefshmërisë ajrore të kryer në përputhje me pikën M.A.710 dhe nuk do të lëshohet për më shumë se dy vite të njëpasnjëshme:

h) Kurdo që rrethanat zbulojnë ekzistencën e një kërcënimi potencial të sigurisë operacionale, Autoriteti Kompetent do të kryejë rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe do të lëshojë vetë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

i) Përveç pikës (h), Autoriteti Kompetent mund të kryejë gjithashtu rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe të lëshojë vetë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në rastet e mëposhtme:

1. Kur avioni menaxhohet nga një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me seksionin A,

nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) e ndodhur në një vend të tretë;

2. Për të gjitha balonat dhe çdo avion tjetër me MTOM prej 2 730 kg dhe më poshtë, nëse kërkohet nga pronari.

j) Kur Autoriteti Kompetent kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe/ose lëshon certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, pronari ose operatori do të sigurojë Autoritetin Kompetent me:

1. Dokumentacionin e kërkuar nga Autoriteti Kompetent; dhe

2. Akomodimin e përshtatshëm në vendin e përshtatshëm për personelin e tij; dhe

3. Kur është e nevojshme, mbështetjen e personelit të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin III (pjesa 66) ose kërkesat ekuivalente të personelit të përcaktuara në pikën 145.A.30 (j) (1) dhe (2) të aneksit II (pjesa 145);

k) Një certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk mund të lëshohet as të zgjatet nëse ka evidencë ose arsye për të besuar që avioni nuk është i përshtatshëm për të fluturuar;

l) Për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare, organizata e mirëmbajtjes së pjesës 145 ose M.A., nënpjesa F që kryen inspektimin vjetor që përfshihet në programin e mirëmbajtjes, nëse është miratuar në mënyrë të përshtatshme, mund të kryejë rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe të lëshojë certifikatën korresponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, sipas kushteve të mëposhtme:

1. Organizata cakton stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore që pajtohet me të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore mban një autorizim të stafit certifikues për avionin korresponduese;

b) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore ka së paku tre vjet eksperiencë si staf certifikues;

c) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i pavarur nga procesi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit që rishikohet ose ka autoritetin e përgjithshëm mbi procesin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit tërësor që rishikohet;

d) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore ka fituar njohuritë e pjesëve të këtij aneksi (pjesa M) të përshtatshme në lidhje menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

e) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore ka fituar njohuri të provuara të procedurave të organizatës së mirëmbajtjes në lidhje me rishikimin dhe lëshimin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

f) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore është pranuar formalisht nga Autoriteti Kompetent pasi ka kryer një rishikim të vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e Autoritetit Kompetent ose nën mbikëqyrjen e stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të organizatës në përputhje me një procedurë të miratuar nga Autoriteti Kompetent;

g) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore ka kryer së paku një rishikim të vlefshmërisë ajrore në periudhën e fundit dymbëdhjetëmujore.

2. Rishikimi i vlefshmërisë ajrore kryhet në të njëjtën kohë si inspektimi vjetor që përfshihet në programin e mirëmbajtjes dhe nga i njëjti person që lëshon një inspektim të tillë vjetor, që është e mundur të përdorë dispozitën e paraprirjes 90-ditore që përfshihet në M.A.710 (d).

3. Rishikimi i vlefshmërisë ajrore përfshin një rishikim të plotë të dokumentuar në përputhje me pikën M.A.710 (a).

4. Rishikimi i vlefshmërisë ajrore përfshin një shqyrtim fizik të avionit në përputhje me pikën M.A.710 (b) dhe (c).

5. Një certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore sipas formës 15 (c) të AAC-së ose EASA-së forma 15 (c) lëshohet në emër të organizatës së mirëmbajtjes, nga personi që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore kur ai është i bindur, që:

a) rishikimi i vlefshmërisë ajrore është kryer plotësisht dhe në mënyrë të kënaqshme; dhe

b) programi i mirëmbajtjes është rishikuar në përputhje me pikën M.A.710 (ga); dhe

c) nuk ka papajtueshmëri që njihet se rrezikon sigurinë e fluturimit.

6. Një kopje e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar i dërgohet Autoritetit Kompetent të vendit anëtar të regjistrit të avionit brenda 10 ditëve nga data e lëshimit.

7. Autoriteti Kompetent i vendit anëtar të regjistrit informohet brenda 72 orëve nëse organizata ka vendosur që rishikimi i vlefshmërisë ajrore është jobindës ose nëse rishikimi, sipas pikës M.A.901 (1)5 (b) tregon mospërputhje mbi avionin në lidhje me mangësitë në përmbajtjen e programit të mirëmbajtjes.

8. Manuali ose ekspozimi i organizatës së mirëmbajtjes përshkruan të gjitha më poshtë:

a) procedurat për kryerjen e rishikimeve të vlefshmërisë ajrore dhe lëshimin e certifikatës korresponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

b) emrat e stafit certifikues të autorizuar për të kryer rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe lëshimin e certifikatës korresponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

c) Procedurat për rishikimin e programit të mirëmbajtjes.

M.A.902 Vlefshmëria e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Një certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore bëhet e pavlefshme nëse:

1. Pezullohet ose revokohet; ose

2. Certifikata e vlefshmërisë ajrore pezullohet ose revokohet; ose

3. Avioni nuk është në regjistrin e avionëve të RSH-së; ose

4. Certifikata e tipit sipas së cilës ishte lëshuar certifikata e vlefshmërisë ajrore është pezulluar ose revokuar.

b) Një avion nuk duhet të fluturojë nëse certifikata e vlefshmërisë ajrore është e pavlefshme ose nëse:

1. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionit ose çdo komponent i montuar në avion nuk përmbush kërkesat e kësaj pjese; ose

2. Avioni nuk mbetet në përputhje me projektin e tipit të miratuar nga agjencia; ose

3. Avioni ka operuar përtej kufizimeve të manualit të miratuar të fluturimit ose certifikatës së vlefshmërisë ajrore, pa u ndërmarrë veprimi i përshtatshëm; ose

4. Avioni është përfshirë në një aksident ose incident që prek vlefshmërisë ajrore të avionit, pa veprim pasues të përshtatshëm për të rikthyer përshtatshmërinë e vlefshmërisë ajrore; ose

5. Një modifikim ose riparim nuk është në pajtim me aneksin I (pjesa 21) të të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

c) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

M.A.903 Transferimi i regjistrimit të avionit brenda ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe

a) Kur regjistrimi i një avioni transferohet brenda ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, aplikanti:

1. Do të informojë vendin e ZPEA-së ku ishte regjistruar, për vendin e ri të ZPEA-së ku ai do të regjistrohet, pastaj;

2. Do të aplikojë në vendin e ri të ZPEA-së për lëshimin e një certifikate të re të vlefshmërisë ajrore në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të rregullave zbatuese të BE-së për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit dhe produkteve të lidhura me të, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", apo ndryshimeve të tyre.

b) Pavarësisht pikës M.A.902 (a) (3), certifikata e vjetër e rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të mbetet e vlefshme deri në datën e skadencës së saj kur transferohet në Republikën e Shqipërisë nëse, rekomandimi për lëshimin e saj është dhënë nga një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e aprovuar sipas pjesës M, nënpjesa G, e cila ka në objektin e punës së saj edhe nënpjesën I.

M.A.904 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit të importuar në RSH, nga një vend i tretë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe

a) Kur importohet një avion në regjistrin e Republikës së Shqipërisë nga një vend tjetër ose jashtë ZPEA-së, në rastin kur Shqipëria të jetë vend anëtar i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, aplikanti:

1. Do të aplikojë në Republikën e Shqipërisë si shteti i regjistrit për lëshimin e një certifikate të re të vlefshmërisë ajrore, në përputhje me aneksin I (pjesa 21), e rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012; dhe

2. Për një avion jo të ri, do të ketë kryer një rishikim të vlefshmërisë ajrore, në mënyrë të kënaqshme në përputhje me pikën M.A.901; dhe

3. Do të ketë kryer të gjithë mirëmbajtjen për t'u

pajtuar me programin e miratuar të mirëmbajtjes në përputhje me pikën M.A.302.

b) Kur vërtetohet që avioni është në pajtim me kërkesat përkatëse, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ose organizata e mirëmbajtjes, nëse aplikohet, do t'i dërgojë një rekomandim të dokumentuar për lëshimin e një certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore Autoritetit të Aviacionit Civil.

c) Pronari do të lejojë aksesin në avion për inspektim nga Autoriteti i Aviacionit Civil, si Autoriteti Kompetent i shtetit të regjistrit.

d) Nga Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshohet një certifikatë e re e vlefshmërisë ajrore, kur vërtetohet që avioni pajtohet me parashikimet e aneksit I (pjesa 21) e rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë, gjithashtu, certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore të vlefshme normalisht për një vit, përveç nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ka arsye sigurie për të kufizuar vlefshmërinë.

Rregullat e kësaj pike do të zbatohen në mënyrë analoge edhe për avionët e regjistruar në Shqipëri dhe të importuar në BE, për sa kohë Shqipëria do të jetë vend i tretë. Në këtë rast, për rishikimin e vlefshmërisë ajrore do të përdoren rregullat e BE-së në fuqi.

M.A.905 Gjetjet

a) Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e përcaktuara në këtë aneks (pjesa M) që ulin standardin e sigurisë dhe rrezikojnë seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e përcaktuara në këtë aneks (pjesa M) që mund të ulin standardin e sigurisë dhe mundësisht rrezikojnë sigurinë e fluturimit.

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve ,sipas pikës M.B.903, personi ose organizata përgjegjëse e referuar në pikën M.A.201 do të përcaktojë një plan veprimi korrigjues dhe do të tregojë veprimin korrigjues në bindjen e Autoritetit Kompetent brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet, duke përfshirë veprimin korrigjues të përshtatshëm për të parandaluar përsëritjen e gjetjes dhe shkakun e saj kryesor.

SEKSIONI B
PROCEDURA PËR AUTORITETET KOMPETENTE
NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

M.B.101 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat administrative për t'u ndjekur nga autoritetet kompetente të ngarkuar me aplikimin dhe zbatimin e seksionit A të kësaj pjese.

M.B.102 Autoriteti kompetent

a) Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent me përgjegjësi të caktuara për lëshimin, vazhdimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat e dokumentuara dhe duhet të ketë strukturën e duhur organizative.

b) Burimet

Numri i stafit do të jetë i përshtatshëm për të zbatuar kërkesat, siç detajohen në këtë seksion.

c) Kualifikimi dhe trajnimi

I gjithë stafi i përfshirë në aktivitetet që trajtohen në këtë aneks do të kualifikohet në mënyrë të përshtatshme dhe do të kenë njohuritë e përshtatshme, eksperiencën, trajnimin fillestar dhe trajnimin e vazhdueshëm për të kryer detyrat e tyre të caktuara.

d) Procedurat

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat që detajojnë se si arrihet pajtueshmëria me këtë aneks (pjesa M).

Procedurat do të rishikohen dhe do të ndryshohen për të siguruar vazhdueshmërinë e pajtueshmërinë.

M.B 104 Mbajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një sistem të mbajtjes së të dhënave që lejon gjurmueshmërinë e përshtatshme të procesit për të lëshuar, vazhduar, ndryshuar, pezulluar ose revokuar secilën certifikatë.

b) Të dhënat për mbikëqyrjen e organizatave të

miratuara, në përputhje me këtë aneks do të përfshijnë si një minimum:

1. Aplikimin për një miratim organizate;

2. Certifikatën e miratimit të organizatës, duke përfshirë çdo ndryshim;

3. Një kopje të programit të auditit, që liston datat kur duhet të bëhen auditet dhe kur janë kryer auditet;

4. Regjistrimet e mbikëqyrjes së vazhdueshme të Autoritetit të Aviacionit Civil, duke përfshirë të gjitha të dhënat e auditit;

5. Kopjet e të gjithë korrespondencës përkatëse;

6. Detajet e çdo përjashtimi dhe veprimet e zbatimit;

7. Çdo raport nga autoritetet e tjera kompetente, në lidhje me mbikëqyrjen e organizatës;

8. Ekspozimin e organizatës ose manualin dhe ndryshimet;

9. Kopjen e çdo dokumenti tjetër të miratuar direkt nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

c) Periudha e mbajtjes për të dhënat e pikës (b) do të jetë së paku katër vjet.

d) Të dhënat minimale për mbikëqyrjen e çdo avioni do të përfshijnë së paku, një kopje të:

1. Certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit;

2. Certifikatat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

3. Rekomandimet e organizatës së seksionit A, nënpjesa G;

4. Raportet nga rishikimet e vlefshmërisë ajrore të kryera nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

5. E gjithë korrespondenca përkatëse në lidhje me avionin;

6. Detajet e çdo përjashtimi dhe veprimi zbatues;

7. Çdo dokument i miratuar nga Autoriteti Kompetent, sipas aneksit I (pjesa M) ose aneksit II (pjesa ARO) të urdhrit e ministrit përgjegjës për transportin nr. 59, datë 31.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", përafron rregulloren e BE-së nr. 965/2012.

e) Të dhënat e specifikuara në pikën (d) do të mbahen deri në dy vjet, pasi avioni është tërhequr përherë nga shërbimi.

f) Të gjitha të dhënat e specifikuara në pikën M.B.104 do të vihen në dispozicion nëse kërkohet nga një shtet tjetër anëtar i ZPEA-së ose Agjencia, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

M.B.105 Shkëmbimi i përbashkët i informacioneve

a) Me qëllim për të kontribuar në përmirësimin e sigurisë ajrore, autoritetet kompetente do të marrin pjesë në një shkëmbim të përbashkët të të gjitha informacioneve të nevojshme në përputhje me nenin 15, të urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil";

b) Pa cenuar kompetencat e Autoritetit të Aviacionit Civil, në rastin e një kërcënimi potencial të sigurisë në operim që përfshin shtete të ndryshme anëtare, autoritetet kompetente në fjalë do të asistojnë njëra-tjetrën në kryerjen e veprimit të nevojshëm të mbikëqyrjes.

NËNPJESA B
PËRGJEGJËSIA

M.B.201 Përgjegjësitë

Autoriteti i Aviacionit Civil siç specifikohet në M.1 është përgjegjës për kryerjen e inspektimeve dhe investigimeve me qëllim për të verifikuar që janë përmbushur kërkesat e kësaj pjese.

NËNPJESA C
VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.301 Programi i mirëmbajtjes

a) Përveç për ato raste, kur pronari ka lëshuar një deklaratë për programin e mirëmbajtjes në përputhje me pikën M.A.302 (h), Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që programi i mirëmbajtjes është në pajtim me pikën M.A.302;

b) Përveç kur parashikohet ndryshe në pikat M.A.302 (c) dhe M.A.302 (h) programi i mirëmbajtjes dhe ndryshimet e tij do të miratohen direkt nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

c) Në rastin e miratimit indirekt, procedura e programit të mirëmbajtjes do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil përmes ekspozimit të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

d) Me qëllim për të miratuar një program mirëmbajtjeje sipas pikës (b) të kësaj pike, Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë akses në të gjitha të dhënat e kërkuara në pikat M.A.302 (d), (e), (f) dhe (h).

M.B.302 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet e dhëna në përputhje me nenin 14 (4) të urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" do të regjistrohen dhe mbahen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.B.303 Monitorimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të zhvillojë një program vrojtimi bazuar në vlerësimin e riskut për të monitoruar statusin e vlefshmërisë ajrore të flotës së avionëve në regjistrin e tij;

b) Programi i vrojtimit do të përfshijë vrojtimet e modeleve të produktit të avionit dhe do të mbulojë të gjitha aspektet e elementeve kyçe të riskut të vlefshmërisë ajrore;

c) Vrojtimet e produktit do të krahasojnë standardet e vlefshmërisë ajrore të arritura, mbi bazën e kërkesave të aplikueshme dhe do të identifikojnë çdo gjetje;

d) Të gjitha gjetjet e identifikuara do të kategorizohen kundrejt kërkesave të kësaj pjese dhe do të konfirmohen me shkrim për personin ose organizatën përgjegjëse sipas M.A.201. Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë një proces për të analizuar gjetjet për rëndësinë e tyre në sigurinë operacionale;

e) Autoriteti i Aviacionit Civil do të ruajë të gjitha gjetjet dhe veprimet e mbylljes;

f) Nëse gjatë evidencës së vrojtimeve të avionit zbulohen papajtueshmëri me këtë pjesë ose me çdo pjesë tjetër, gjetjet do të trajtohen siç parashikohet nga pjesa përkatëse;

g) Nëse kërkohet për të siguruar veprimin e përshtatshëm të zbatimit, Autoriteti i Aviacionit Civil do të shkëmbejë informacionet mbi papajtueshmëritë e identifikuara në përputhje me pikën (f) me autoritetet e tjera kompetente.

M.B.304 Revokimi dhe pezullimi

Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

a) pezullojë një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore mbi baza të arsyeshme në rastin e kërcënimit potencial të sigurisë; ose

b) pezullojë ose revokojë një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore sipas M.B.903 (1).

NËNPJESA D
STANDARDET E MIRËMBAJTJES

(Për t'u zhvilluar sipas rastit.)

NËNPJESA E
KOMPONENTËT

(Për t'u zhvilluar sipas rastit.)

NËNPJESA F
ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

M.B.601 Aplikimi

Kur facilitetet e mirëmbajtjes, përveçse në RSH ndodhen edhe në vende të tjera të ZPEA-së sipas përcaktimeve në Marrëveshjen Shumëpalëshe, investigimi dhe mbikëqyrja e vazhduar e miratimit do të kryhen së bashku me autoritetet kompetente të caktuara nga vendet e ZPEA-së sipas përcaktimeve në Marrëveshjen Shumëpalëshe në territorin e të cilave ndodhen facilitetet e mirëmbajtjes.

M.B.602 Miratimi fillestar

a) Me kusht që të jenë plotësuar kërkesat e pikave M.A.606 (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë formalisht me shkrim pranimin e tij të personelit të M.A.606 (a) dhe (b) për aplikantin;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë që procedurat e specifikuara në manualin e organizatës së mirëmbajtjes janë në përputhje me nënpjesën F, të seksionit A, të këtij aneksi (pjesa M) dhe do të sigurojë që menaxheri përgjegjës nënshkruan deklaratën e angazhimit;

c) Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që organizata është në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nënpjesën F, të seksionit A, të këtij aneksi (pjesa M);

d) Një takim me menaxherin përgjegjës do të kryhet së paku një herë gjatë investigimit për miratim për të siguruar që ai/ajo kupton plotësisht rëndësinë e miratimit dhe arsyen për nënshkrimin e angazhimit të organizatës për pajtimin me procedurat e specifikuara në manual;

e) Të gjitha gjetjet do të konfirmohen me shkrim për organizatën aplikuese;

f) Autoriteti i Aviacionit Civil do të ruajë të gjitha gjetjet, veprimet e mbylljes (veprimet e kërkuara për të mbyllur një gjetje) dhe rekomandimet;

g) Për miratimin fillestar të gjitha gjetjet do të korrigjohen nga organizata dhe do të mbyllen nga Autoriteti i Aviacionit Civil para se të lëshohet miratimi.

M.B.603 Lëshimi i miratimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë për aplikantin një certifikatë miratimi sipas formës 3 të RSH-së, sipas formës së EASA-së (shtojca V) që përfshin zgjatjen e miratimit, kur organizata e mirëmbajtjes është në pajtueshmëri me pikat e aplikueshme të kësaj pjese;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë kushtet bashkëngjitur miratimit në certifikatën e miratimit sipas formës 3 të RSH-së, sipas EASA-së;

c) Numri i referencës do të përfshihet në certifikatën e miratimit sipas formës 3 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së në një mënyrë të specifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.B.604 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbajë dhe përditësojë një program që liston për secilën organizatë mirëmbajtjeje të miratuar në përputhje me nënpjesën F, seksioni B, i këtij aneksi (pjesa M) nën mbikëqyrjen e tij, datat kur do të bëhen vizitat e auditit dhe kur janë kryer këto vizita;

b) Secila organizatë do të auditohet plotësisht në periudha që nuk tejkalojnë 24 muaj;

c) Të gjitha gjetjet do të konfirmohen me shkrim për organizatën e aplikantit;

d) Autoriteti i Aviacionit Civil do të regjistrojë të gjitha gjetjet, veprimet e mbylljes (veprime të kërkuara për të mbyllur një gjetje) dhe rekomandimet;

e) Një takim me menaxherin përgjegjës do të thërritet së paku çdo 24 muaj për të siguruar që ai/ajo mbetet i informuar për çështjet e rëndësishme që lindin gjatë auditeve.

M.B.605 Gjetjet

a) Kur gjatë auditeve ose me mjete të tjera konstatohen evidenca që tregojnë papajtueshmërinë me një kërkesë të përcaktuar në këtë aneks (pjesa M), Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, do të ndërmerret veprim i menjëhershëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të revokuar, kufizuar ose pezulluar tërësisht ose pjesërisht, në varësi të shtrirjes së gjetjes të nivelit 1, miratimin e organizatës së mirëmbajtjes, derisa të ndërmerret veprimi korrigjues nga organizata.

2. Për gjetjet e nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil do të japë një periudhë të veprimit korrigjues të përshtatshëm për llojin e gjetjes që nuk do të jetë më shumë se tre muaj. Në rrethana të caktuara, në fund të periudhës së parë dhe në varësi të natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën tremujore që i nënshtrohet një plan veprimi korrigjues të kënaqshëm.

b) Veprimi do të ndërmerret nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të pezulluar tërësisht ose pjesërisht miratimin në rast të dështimit për t'u pajtuar brenda shkallës kohore të dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.B.606 Ndryshimet

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të pajtohet me elementet e aplikueshme të miratimit fillestar për çdo ndryshim në organizatën e njoftuar në përputhje me pikën M.A.617;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të parashikojë kushtet sipas të cilave mund të operojë organizata e miratuar e mirëmbajtjes gjatë këtyre ndryshimeve, përveç nëse përcaktohet që miratimi duhet të pezullohet për shkak të tipit ose shkallës së ndryshimeve;

c) Për çdo ndryshim në manualin e organizatës së mirëmbajtjes:

1. Në rastin e miratimit direkt të ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.604 (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që procedurat e specifikuara në manual janë në pajtim me këtë aneks (pjesa M) para njoftimit formalisht të organizatës së miratuar të miratimit.

2. Në rast se përdoret një procedurë indirekte miratimi për miratimin e ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.604 (c), Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë (i) që ndryshimet mbeten ndryshime të vogla dhe (ii) që ka një kontroll të përshtatshëm të ndryshimeve për të siguruar që mbeten në pajtim me kërkesat e këtij aneksi (pjesa M).

M.B.607 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një miratimi

Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

a) pezullojë një miratim mbi baza të arsyeshme në rastin e një kërcënimi potencial të sigurisë operacionale; ose

b) pezullojë, revokojë ose kufizojë një miratim sipas pikës M.B.605.

NËNPJESA G
ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.701 Aplikimi

a) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë për miratim me aplikimin fillestar për certifikatën e operatorit ajror dhe ku aplikohet çdo ndryshim i aplikuar dhe për secilin lloj avioni që do të operohet:

1. Ekspozimin e menaxhimit të vazhdueshmërie së vlefshmërisë ajrore;

2. Programet e mirëmbajtjes së avionit të operatorit;

3. Regjistrin teknik të avionit;

4. Sipas rastit specifikimin teknik të kontratave të mirëmbajtjes ndërmjet CAMO-s dhe organizatës së mirëmbajtjes së miratuar të pjesës 145.

b) Kur facilitetet ndodhen edhe në vende të tjera të ZPEA-së sipas përcaktimeve në Marrëveshjen Shumëpalëshe përveçse në RSH, investigimi dhe mbikëqyrja e vazhduar e miratimit do të kryhen së bashku me autoritetet kompetente të caktuara nga vendet e ZPEA-së sipas përcaktimeve në Marrëveshjen Shumëpalëshe në territorin e të cilave ndodhen facilitetet e tjera.

M.B.702 Miratimi fillestar

a) Me kusht të plotësimit të kërkesave të pikave M.A.706 (a), (c) dhe (d), Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë formalisht me shkrim pranimin e tij të personelit të M.A.706 (a), (c), (d) dhe M.A.707 për aplikantin;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë që procedurat e specifikuara në ekspozimin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore janë në përputhje me seksionin A, nënpjesën G të këtij aneksi (pjesa M) dhe do të sigurojë që menaxheri përgjegjës nënshkruan deklaratën e angazhimit;

c) Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që organizata është në përputhje me kërkesat e përcaktuara në seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M);

d) Një takim me menaxherin përgjegjës do të mbahet së paku një herë gjatë investigimit për miratim për të siguruar që ai/ajo kupton plotësisht rëndësinë e miratimit dhe arsyen për nënshkrimin e angazhimit të ekspozimit të organizatës për përputhjen me procedurat e specifikuara në ekspozimin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

e) Të gjitha gjetjet do të konfirmohen me shkrim për organizatën aplikuese;

f) Autoriteti i Aviacionit Civil do të regjistrojë të gjitha gjetjet, veprimet e mbylljes (veprimet e kërkuara për të mbyllur një gjetje) dhe rekomandimet;

g) Për miratimin fillestar të gjitha gjetjet do të korrigjohen nga organizata dhe do të mbyllen nga Autoriteti i Aviacionit Civil para se të lëshohet miratimi.

M.B.703 Lëshimi i miratimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i lëshojë aplikantit një certifikatë miratimi sipas formës 14 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së (shtojca VI) që përfshin zgjatjen e miratimit, kur organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore është në përputhje me seksionin A, nënpjesa G të këtij aneksi (pjesa M);

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë vlefshmërinë e miratimit në certifikatën e miratimit sipas formës 14 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së;

c) Në certifikatën e miratimit sipas formës 14 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së do të përfshihet numri i referencës.

d) Në rastin e transportuesve ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011, informacioni që përmbahet në formën 14 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së do të përfshihet në certifikatën e operatorit ajror.

M.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbajë dhe do të përditësojë një program që liston për secilën organizatë të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) nën mbikëqyrjen e tij, datat kur janë parashikuar vizitat e auditit dhe kur janë kryer këto vizita;

b) Secila organizatë do të auditohet plotësisht në periudha që nuk tejkalojnë 24 muaj;

c) Një avioni përkatës i menaxhuar nga

organizata e miratuar sipas seksionit B, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) do të inspektohet në çdo periudhë 24-mujore. Objekti i inspektimit do të vendoset nga Autoriteti i Aviacionit Civil bazuar në rezultatet e auditeve të mëparshme dhe inspektimeve të hershme të produktit;

d) Të gjitha gjetjet do të konfirmohen me shkrim për organizatën e aplikantit;

e) Autoriteti i Aviacionit Civil do të regjistrojë të gjitha gjetjet, veprimet e mbylljes (veprime të kërkuara për të mbyllur një gjetje) dhe rekomandimet;

f) Një takim me menaxherin përgjegjës do të mbahet së paku çdo 24 muaj për të siguruar që ai/ajo mbetet i informuar për çështjet e rëndësishme që lindin gjatë auditeve.

M.B.705 Gjetjet

a) Kur gjatë auditeve ose me mjete të tjera gjenden prova që tregojnë papajtueshmërinë me një kërkesë të përcaktuar në këtë aneks (pjesa M), Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, do të ndërmerret veprim i menjëhershëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të revokuar, kufizuar ose pezulluar tërësisht ose pjesërisht, në varësi të shkallës së gjetjes së nivelit 1, miratimin e organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, derisa të ndërmerret nga organizata veprimi korrigjues i suksesshëm.

2. Për gjetjet e nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil do të japë një periudhë të veprimit korrigjues të përshtatshëm për llojin e gjetjes që nuk do të jetë më shumë se tre muaj. Në rrethana të caktuara, në fund të periudhës së parë dhe që i nënshtrohet natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën tremujore me kusht të një plani veprimi korrigjues të kënaqshëm.

b) Veprimi do të ndërmerret nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të pezulluar tërësisht ose pjesërisht miratimin në rast të mos përfundimit të korrigjimit të gjetjes brenda shkallës kohore të dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.B.706 Ndryshimet

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të pajtohet me elementet e aplikueshme të miratimit fillestar për çdo ndryshim në organizatën të njoftuar në përputhje me pikën M.A.713;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të parashikojë kushtet sipas të cilave mund të operojë organizata e miratuar e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore gjatë çdo ndryshimi, përveç nëse përcaktohet që miratimi duhet të pezullohet për shkak të tipit ose shkallës së ndryshimeve;

c) Për çdo ndryshim në ekspozimin e organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë se vlefshmërisë ajrore:

1. Në rastin e miratimit direkt të ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.704 (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që procedurat e specifikuara në ekspozim janë në pajtim me këtë aneks (pjesa M) para njoftimit formalisht të miratimit organizatës së miratuar.

2. Në rast se përdoret një procedurë miratimi indirekte për miratimin e ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.704 (c), Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë që: i. ndryshimet mbeten të vogla; dhe ii. që ka një kontroll të përshtatshëm të ndryshimeve për të siguruar që mbeten në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (pjesa M).

M.B.707 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një miratimi

Autoriteti i Aviacionit Civil, do të:

a) pezullojë një miratim mbi baza të arsyeshme në rastin e një kërcënimi potencial të sigurisë operacionale; ose

b) pezullojë, revokojë ose kufizojë një miratim sipas pikës M.B.705.

NËNPJESA H
CERTIFIKATA E LEJIMIT NË SHËRBIM – CRS

(Për t'u zhvilluar sipas rastit.)

NËNPJESA I
CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.901 Vlerësimi i rekomandimeve

Pas marrjes së një aplikimi dhe rekomandimit për certifikatën përkatëse të rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, në përputhje me pikën M.A.901:

1. Personeli i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme i Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që deklarata e pajtueshmërisë e përfshirë në rekomandim tregon se është kryer një rishikim tërësor, sipas M.A.710 i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të investigojë dhe mund të kërkojë informacione të mëtejshme për të mbështetur vlerësimin e rekomandimit.

M.B.902 Rishikimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore nga Autoriteti i Aviacionit Civil

a) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil kryen rishikimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, sipas formës 15 (a) të RSH-së, sipas modelit të EASA-së (shtojca III), Autoriteti i Aviacionit Civil do të kryejë një rishikim në përputhje me pikën M.A.710;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë stafin e përshtatshëm të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për të kryer rishikimet e vlefshmërisë ajrore.

1. Për të gjithë avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 dhe avionët me MTOM mbi 2 730 kg, përveç balonave, ky staf do të ketë fituar:

a) së paku 5 vjet eksperiencë në vlefshmërinë ajrore; dhe

b) një licencë të përshtatshme, në përputhje me aneksin III (pjesa 66) ose një kualifikim personeli të mirëmbajtjes të njohur kombëtarisht i përshtatshëm për kategorinë e avionit (kur neni 5 (6) u referohet rregullave kombëtare) ose një diplomë aeronautike ose ekuivalente; dhe

c) trajnimin formal aeronautik në mirëmbajtje; dhe

d) një pozicion me përgjegjësitë e përshtatshme.

Pavarësisht pikave (a) në (d), kërkesa e përcaktuar në pikën M.B.902 (b)1 (b) më poshtë, mund të zëvendësohet nga 5 vjet eksperiencë në vlefshmërinë ajrore në shtesë të atyre të kërkuara tashmë nga pika M.B.902 (b)1 (a).

2. Për avionët që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar nga UM-ja nr. 14, datë 9.9.2011 me MTOM prej 2 730 kg dhe më poshtë, dhe balonat, ky staf do të ketë fituar:

a) së paku 3 vjet eksperiencë në vlefshmërinë ajrore; dhe

b) një licencë të përshtatshme në përputhje me aneksin III (pjesa 66) ose një kualifikim personeli në mirëmbajtje të njohur kombëtarisht i përshtatshëm për kategorinë e avionit (kur neni 5 (6) u referohet rregullave kombëtare) ose një diplomë aeronautike ose ekuivalente; dhe

c) trajnimin formal aeronautik të mirëmbajtjes; dhe

d) një pozicion me përgjegjësitë e përshtatshme.

Pavarësisht pikave (a) në (d), kërkesa e përcaktuar në pikën M.B.902 (b)2 (b) më poshtë mund të zëvendësohet nga 4 vite eksperiencë në vlefshmërinë ajrore në shtesë të atyre të kërkuara tashmë nga pika M.B.902 (b)2 (a);

c) Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbajë një regjistër për të gjithë stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, i cili do të përfshijë detajet e çdo kualifikimi të duhur të mbajtur së bashku me një përmbledhje të përvojës dhe trajnimit përkatës në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

d) Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë akses në të dhënat e aplikueshme siç specifikohet në pikat M.A.305, M.A.306 dhe M.A.401 në kryerjen e rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

e) Stafi që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore do të lëshojë një formë 15 (a) pas përfundimit të kënaqshëm të rishikimit të vlefshmërisë ajrore

M.B.903 Gjetjet

Nëse gjatë inspektimeve të avionit ose nëpërmjet mjeteve të tjera gjenden prova që tregojnë papajtueshmërinë me një kërkesë të pjesës M, Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil do të kërkojë veprim korrigjues të përshtatshëm për t'u ndërmarrë para fluturimit të mëtejshëm dhe një veprim i menjëhershëm do të ndërmerret nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të revokuar ose pezulluar certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

2. Për gjetjet e nivelit 2, veprimi korrigjues i kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë i përshtatshëm për llojin e gjetjes.

SHTOJCË I
KONTRATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE

1. Kur një pronar/operator kontrakton në përputhje me pikën M.A.201 një organizatë të

vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAMO) të miratuar sipas pjesës M, nënpjesa G për të kryer detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, me kërkesë nga Autoriteti i Aviacionit Civil, një kopje e kontratës do t'i dërgohet nga pronari/operatori Autoritetit të Aviacionit Civil, sapo ajo të jetë nënshkruar nga palët.

2. Kontrata do të zhvillohet duke marrë parasysh kërkesat e pjesës M dhe do të përcaktojë detyrimet e nënshkruesve në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit.

3. Si minimum ajo do të përmbajë:

- regjistrimin e avionit;
- tipin e avionit;
- numrin e serisë së avionit;
- pronarin e avionit ose emrin e qiramarrësit të regjistruar ose detajet e kompanisë duke përfshirë adresën;
- detajet e CAMO-s duke përfshirë adresën;
- llojin e operimit.

4. Ajo do të përcaktojë si më poshtë:

"Pronari/operatori i beson CAMO-s menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit, zhvillimin e një programi mirëmbajtjeje që do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil siç detajohet në M.1 dhe organizimin e mirëmbajtjes së avionit sipas programit në fjalë.

Sipas kësaj kontrate, të dy nënshkruesit marrin përsipër të ndjekin detyrimet respektive të kësaj kontrate.

Pronari/operatori deklaron, në besimin e tij më të mirë që të gjitha informacionet e dhëna për CAMO-n në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit janë të dhe do të jenë të sakta dhe që avioni nuk do të ndryshohet pa miratimin paraprak të CAMO-s.

Në rast të çdo papajtueshmërie me këtë kontratë, nga secili prej nënshkruesve, ajo do të bëhet e pavlefshme. Në këtë rast pronari/operatori do të mbajë përgjegjësi të plotë për çdo detyrë që lidhet me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe pronari do të marrë përsipër të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, si Autoriteti Kompetent i shtetit të regjistrit brenda dy javëve të plota.

5. Kur një pronar/operator kontrakton një CAMO në përputhje me pikën M.A.201 detyrimet e secilës palë do të ndahen si më poshtë:

5.1 Detyrimet e CAMO-s:

1. Të ketë tipin e avionit në objektin e miratimit të tij;

2. Të respektojë kushtet për të ruajtur vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të listuar më poshtë:

a) të zhvillojë një program mirëmbajtjeje për avionin, duke përfshirë çdo program besueshmërie të zhvilluar, nëse aplikohet;

b) të deklarojë detyrat e mirëmbajtjes (në programin e mirëmbajtjes) që mund të kryhen nga piloti-pronar në përputhje me pikën M.A.803 (c);

c) të organizojë miratimin e programit të mirëmbajtjes së avionit;

d) sapo të jetë miratuar, t'i japë një kopje të programit të mirëmbajtjes së avionit pronarit/ operatorit;

e) të organizojë një inspektim paraprak të avionit para zbatimit të programit të mirëmbajtjes;

f) të organizojë që e gjithë mirëmbajtja të kryhet nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes;

g) të organizojë punën për zbatimin e të gjitha direktivave të aplikueshme të vlefshmërisë ajrore;

h) të organizojë për të gjitha defektet e zbuluara gjatë mirëmbajtjes së programuar, rishikimeve të vlefshmërisë ajrore ose të raportuara nga pronari për t'u korrigjuar nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes, koordinimin e mirëmbajtjes së programuar, aplikimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore, zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi dhe kërkesat e inspektimit të komponentit;

i) të informojë pronarin çdo herë që avioni do të sillet në një organizatë të miratuar të mirëmbajtjes;

j) të menaxhojë të gjitha të dhënat teknike;

k) të arkivojë të gjitha të dhënat teknike;

3. Të organizojë miratimin e çdo ndryshimi për avionin në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, para se ajo të inkorporohet.

4. Të organizojë miratimin e çdo riparimi të avionit në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit

përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, para se të kryhet;

5. Të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil sa herë që avioni nuk paraqitet pranë organizatës së miratuar të mirëmbajtjes nga pronari siç kërkohet nga organizata e mirëmbajtjes;

6. Të informojë Autoriteti i Aviacionit Civil kurdoherë që kjo kontratë nuk është respektuar;

7. Të sigurojë që rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit është kryer kur është e nevojshme dhe të sigurojë që është lëshuar certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore ose një rekomandim i është dërguar Autoritetit të Aviacionit Civil;

8. Të dërgojë brenda 10 ditëve një kopje të çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar ose zgjatur për Autoritetin e Aviacionit Civil;

9. Të kryejë të gjithë raportimin e ngjarjeve të detyrueshme nga rregulloret e aplikueshme;

10. Të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil në rast se kjo kontratë prishet nga pala tjetër.

5.2 Detyrimet e pronarit/operatorit:

1. Të ketë njohuri të përgjithshme të programit të miratuar të mirëmbajtjes;

2. Të ketë njohuri të përgjithshme të këtij aneksi (pjesa M);

3. Të paraqesë avionin tek organizata e miratuar e mirëmbajtjes, të rënë dakord me CAMO, në kohën e duhur të caktuar me kërkesë të CAMO-s;

4. Të mos modifikojë avionin pa konsultimin paraprak me CAMO-n;

5. Të informojë CAMO-n për të gjithë mirëmbajtjen e kryer, në mënyrë të veçantë pa dijeninë dhe kontrollin e CAMO-s;

6. T'i raportojë CAMO-s përmes evidencës të gjitha defektet gjatë operimeve;

7. Të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil në rast se kjo kontratë prishet nga secila prej palëve;

8. Të informojë CAMO-n dhe Autoritetin e Aviacionit Civil kurdoherë që avioni shitet;

9. Të kryejë të gjithë raportimin e ngjarjes të mandatuar nga rregulloret e aplikueshme;

10. Të informojë mbi një bazë të rregullt CAMO-n rreth orëve të fluturimit të avionit dhe çdo të dhënë tjetër të përdorimit, siç është rënë dakord me CAMO-n;

11. Të fusë në regjistrat teknikë certifikatën e lejimit në shërbim, siç përmendet në pikën M.A.803 (d), kur kryen mirëmbajtjen pilot-pronar pa tejkaluar kufizimet e listës së detyrave të mirëmbajtjes, siç deklarohet në programin e miratuar të mirëmbajtjes në përputhje me pikën M.A.803 (c);

12. Të informojë CAMO-n, jo më vonë se 30 ditë pas përfundimit të çdo detyre të mirëmbajtjes pilot-avion, në përputhje me pikën M.A.305 (a).

SHTOJCË II
CERTIFIKATA E LEJIMIT TË AUTORIZUAR FORMA 1 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

Këto udhëzime lidhen vetëm me përdorimin e formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së për qëllime mirëmbajtjeje. Vëmendje i kushtohet shtojcës I të aneksit I (pjesa 21) e të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012 apo ndryshimeve të tij, që mbulon përdorimin e formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së për qëllime prodhimi.

1. QËLLIMI DHE PËRDORIMI

1.1 Qëllimi primar i certifikatës është të deklarojë vlefshmërinë ajrore të punës së mirëmbajtjes të ndërmarrë mbi produktet, pjesët dhe pajisjet (në vijim referuar si "artikujt").

1.2 Ndërmjet certifikatës dhe artikujve duhet të vendoset një lidhje e përbashkët. Hartuesi duhet të mbajë një certifikatë në formën që lejon verifikimin e të dhënave origjinale.

1.3 Certifikata është e pranueshme për shumë autoritete të vlefshmërisë ajrore, por ajo mund të varet nga ekzistenca e marrëveshjeve dypalëshe dhe/ose politikave të autoritetit të vlefshmërisë ajrore. "Të dhënat e projektimit të miratuar", të përmendura në këtë certifikatë, nënkuptojnë miratimin nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore të vendit importues.

1.4 Certifikata nuk është një dokument dërgimi ose transporti.

1.5 Avionët nuk duhet të lejohen në shërbim duke përdorur certifikatën.

1.6 Certifikata nuk përbën miratim 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 Një përzierje e prodhimit të lejuar në shërbim dhe artikujve të lejuar në shërbim të mirëmbajtjes nuk lejohet të jenë në të njëjtën certifikatë.

2. FORMATI I PËRGJITHSHËM

2.1 Certifikata duhet të jetë në përputhje me formatin bashkëlidhur, duke përfshirë numrat e blloqeve dhe vendin e secilit bllok. Megjithatë madhësia e secilit bllok mund të ndryshojë për t'iu përshtatur aplikimit individual, por jo në madhësinë që do ta bënte certifikatën të panjohur.

2.2 Certifikata duhet të jenë në format "sipas gjerësisë së fletës", por madhësia e përgjithshme mund të rritet ose ulet në mënyrë të konsiderueshme për aq sa certifikata mbetet e njohur dhe e lexueshme. Nëse ka ndonjë dyshim të konsultohet me Autoritetin e Aviacionit Civil.

2.3 Deklarata e përgjegjësisë së përdoruesit/ instaluesit mund të vendoset në anën tjetër të formularit.

2.4 Të gjitha printimet duhet të jenë të qarta dhe të lexueshme për të lejuar leximin e lehtë.

2.5 Certifikata mund të paraprintohet ose prodhohet nga kompjuteri, por në secilin rast printimi i rreshtave dhe karaktereve duhet të jetë i qartë dhe i lexueshëm dhe në përputhje me formatin e përcaktuar.

2.6 Certifikata duhet të jetë në shqip dhe në anglisht.

2.7 Detajet për t'u vendosur në certifikatë mund të printohen me makinë/kompjuter ose të shkruhen me dorë, duke përdorur shkronja të mëdha shtypi dhe duhet të lejojnë leximin e lehtë.

2.8 Të kufizohet përdorimi i shkurtimeve minimalisht, për të ndihmuar qartësinë.

2.9 Hapësira që mbetet në anën e pasme të certifikatës mund të përdoret nga krijuesi për informacione shtesë, por nuk duhet të përfshijë asnjë deklaratë certifikimi. Çdo përdorim i anës së pasme të certifikatës duhet të referohet në bllokun e përshtatshëm në anën e përparme të certifikatës.

3. KOPJET

3.1 Nuk ka asnjë kufizim në numrin e kopjeve të certifikatës së dërguar klientit ose të mbajtur nga hartuesi.

4. GABIMET NË CERTIFIKATË

4.1 Nëse një përdorues fundor konstaton një gabim në një certifikatë, ai duhet të identifikojë atë/ato me shkrim për hartuesin. Hartuesi mund të lëshojë një certifikatë të re vetëm nëse gabimi mund të verifikohet dhe korrigjohet.

4.2 Certifikata e re duhet të ketë një numër të ri gjurmimi, nënshkrim dhe datë.

4.3 Kërkesa për një certifikatë të re mund të vlerësohet pa riverifikimin e gjendjes së artikujve. Certifikata e re nuk është një deklaratë e gjendjes aktuale dhe duhet t'i referohet certifikatës së mëparshme në bllokun 12 nëpërmjet deklaratës së mëposhtme: "Kjo certifikatë korrigjon gabimin në bllokun [vendosni bllokun e korrigjuar] të certifikatës [vendosni numrin origjinal të ndjekjes], më datë [vendosni datën origjinale të lëshimit] dhe nuk mbulon pajtueshmërinë/gjendjen/lejimin në shërbim". Të dyja certifikatat duhet të mbahen sipas periudhës së mbajtjes të lidhur me të parën.

5. KOMPLETIMI I CERTIFIKATËS NGA HARTUESI

Blloku 1. Autoriteti kompetent/vendi miratues

Vendos Autoritetin e Aviacionit Civil të RSH-së, nën juridiksionin e të cilit është lëshuar kjo certifikatë. Kur Autoriteti Kompetent është Agjencia, vendoset vetëm "EASA".

Blloku 2. Titulli i formës 1 të RSH-së, sipas formës EASA

"CERTIFIKATA E LEJIMIT TË AUTORIZUAR
FORMA 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së"

Blloku 3. Numri i ndjekjes së formës

Vendosni numrin unik të krijuar nga sistemi numërues/procedura e organizimit e identifikuar në bllokun 4; kjo mund të përfshijë karakteret alfanumerike.

Blloku 4. Emri dhe adresa e organizatës

Vendosni emrin e plotë dhe adresën e organizatës së miratuar (referoju formës 3 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së) që lejon në shërbim punën e mbuluar nga kjo certifikatë. Logot etj.,

lejohen nëse logoja mund të përfshihet brenda bllokut.

Blloku 5. Urdhri i e punës/kontrata/fatura

Për të lehtësuar gjurmueshmërinë e artikujve të klientit, vendosni numrin e urdhrit të punës, numrin e kontratës, numrin e faturës ose numrin e ngjashëm të referencës.

Blloku 6. Artikulli

Vendosni numrat e artikullit të rreshtit kur ka më shumë se një artikull rreshti. Ky bllok lejon referimin e lehtë për bllokun 12 të shënimeve.

Blloku 7. Përshkrimi

Vendosni emrin ose përshkrimin e artikullit. Preferencë duhet t'i jepet termit të përdorur në udhëzimet për vlefshmërinë ajrore ose të dhënat e mirëmbajtjes (p.sh., Katalogun e Ilustruar të Pjesëve, Manualin e Mirëmbajtjes së Avionit, Buletinin e Shërbimit, Manualin e Mirëmbajtjes së Komponentit).

Blloku 8. Numri i pjesës

Vendosni numrin e pjesës, siç shfaqet në artikull ose etiketë/paketim. Në rastin e një motori ose helike mund të përdoret projekti i tipit.

Blloku 9. Sasia

Përcaktoni sasinë e artikujve.

Blloku 10. Numri serial

Nëse artikulli kërkohet nga rregulloret për t'u identifikuar me një numër serial, vendoseni atë këtu. Veç kësaj, mund të vendoset, gjithashtu, çdo numër tjetër serial që nuk kërkohet nga rregullorja. Nëse nuk ka asnjë numër serial të identifikuar në artikull, vendosni "N/A (Nuk aplikohet)".

Blloku 11. Statusi/puna

Më poshtë përshkruhen vendosjet e lejueshme për bllokun 11. Vendosni vetëm një prej këtyre termave – atje ku mund të aplikohet më shumë se një, përdorni një term që përshkruan më saktë pjesën më të madhe të punës së kryer dhe/ose statusin e artikullit.

i.	Riparim i përgjithshëm	.	Nënkupton një proces që siguron që artikulli është në pajtim të plotë me të gjitha tolerancat e aplikueshme të shërbimit të specifikuara në certifikatën e tipit të mbajtësit ose udhëzimet e prodhuesit të pajisjeve për vlefshmërinë ajrore, ose në të dhënat që miratohen ose pranohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Artikulli do të jetë së paku i çmontuar, i pastruar, i inspektuar, i riparuar sipas nevojës, i rimontuar dhe testuar në përputhje me të dhënat e specifikuara më sipër.
ii.	Riparuar	.	Korrigjim i defekteve duke përdorur një standard të aplikueshëm (1).
iii.	Inspektuar/testuar	.	Ekzaminimi, matja etj., në përputhje me një standard të aplikueshëm (1) (p.sh.: inspektim vizual, testim funksional, testim laboratorik etj.).
iv.	Modifikuar	.	Ndryshimi i një artikulli për t'u pajtuar me një standard të aplikueshëm (1).
(1) Standardi i aplikueshëm nënkupton një standard prodhimi/projektimi/standard cilësie, metodë, teknikë ose praktikë të miratuar ose pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Standardi i aplikueshëm do të përshkruhet në bllokun 12.			

Blloku 12. Shënimet

Përshkruani punën e identifikuar në bllokun 11, si direkt, po ashtu me referim në dokumentacionin mbështetës, e nevojshme për përdoruesin ose instaluesin për të përcaktuar vlefshmërinë ajrore të artikullit (artikujve) në lidhje me punën që certifikohet. Nëse është e nevojshme, mund të përdoret një fletë e veçantë dhe t'i referohet formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së. Çdo deklaratë duhet të identifikojë qartësisht cilët artikuj në bllokun 6 u referohen.

Shembuj të informacioneve për t'u vendosur në bllokun 12, janë:

i. të dhënat e mirëmbajtjes të përdorura, duke përfshirë statusin dhe referencën e rishikimit;

ii. pajtueshmëria me direktivat e vlefshmërisë ajrore ose buletinet e shërbimit;

iii. riparimet e kryera;

iv. modifikimet e kryera;

v. pjesët e zëvendësimit të instaluara;

vi. statusi i pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar;

vii. devijimet nga urdhri i punës së klientit;

viii. deklaratat e lejimit në shërbim për të përmbushur një kërkesë të mirëmbajtjes së një Autoriteti të Aviacionit Civil të huaj;

ix. informacionet e nevojshme për të mbështetur dërgimin me mungesa ose rimontimin pas dërgimit;

x. për organizatën e mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me nënpjesën F, të aneksit I (pjesa M), deklaratën e certifikimit të lejimit në shërbim të komponentit referuar në pikën M.A.613:

"Vërteton që, përveç nëse specifikohet ndryshe në këtë bllok, puna e identifikuar në bllokun 11 dhe e përshkruar në këtë bllok është kryer në përputhje me kërkesat e seksionit A, nënpjesa F e aneksit I (pjesa M) të kësaj rregullore dhe në lidhje me këtë punë artikulli konsiderohet i gatshëm për lejimin në shërbim. KY NUK ËSHTË NJË LEJIM NË SHËRBIM SIPAS aneksit II (pjesa 145) TË KËSAJ RREGULLOREJE."

Nëse printoni të dhënat nga një formë 1 elektronike EASA, çdo e dhënë e përkatëse që nuk shkon për blloqet e tjera duhet të vendoset në këtë bllok.

Blloku 13a-13e

Kërkesat e përgjithshme për blloqet 13a-13e: nuk përdoren për lejimin në shërbim të mirëmbajtjes. Hijezoni, errësoni ose përndryshe shënoni për të përjashtuar përdorimin e paqëllimshëm ose të paautorizuar.

Blloku 14a

Shënoni kutitë e përshtatshme që tregojnë cilat rregullore aplikohen për punën e përfunduar. Nëse shënohet kutia "rregullore të tjera të specifikuara në bllokun 12", atëherë rregulloret e autoriteteve të tjera të vazhdueshmërisë për fluturim duhet të identifikohen në bllokun 12. Së paku, duhet të shënohet një kuti ose të dyja kutitë mund të shënohen, sipas rastit.

Për të gjithë mirëmbajtjen e kryer nga organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me seksionin A, nënpjesa F e aneksit I (pjesa M) e kësaj rregulloreje, do të shënohet kutia "rregullore të tjera të specifikuara në bllokun 12" dhe deklarata e bërë në bllokun 12 për lejimin në shërbim. Në atë rast, deklarata e certifikimit, "Përveç nëse specifikohet ndryshe në këtë bllok" synon të adresojë rastet e mëposhtme:

a) kur mirëmbajtja nuk mund të përfundohet;

b) kur mirëmbajtja ka devijuar nga standardi i kërkuar nga aneksi I (pjesa M);

c) kur mirëmbajtja është kryer në përputhje me një kërkesë të ndryshme nga ajo e specifikuar në aneksin I (pjesa M). Në atë rast blloku 12 do të specifikojë rregulloren kombëtare të veçantë.

Për të gjithë mirëmbajtjen e kryer nga organizatat e mirëmbajtjes në përputhje me seksionin A të aneksit II (pjesa 145) të kësaj rregulloreje, deklarata e certifikimit, "Përveç nëse specifikohet ndryshe në bllokun 12" synon të adresojë rastet e mëposhtme:

a) kur mirëmbajtja nuk mund të përfundohet;

b) kur mirëmbajtja ka devijuar nga standardi i kërkuar nga aneksi II (pjesa 145);

c) kur mirëmbajtja është kryer në përputhje me një kërkesë të ndryshme nga ajo e specifikuar në aneksin II (pjesa 145). Në këtë rast blloku 12 do të specifikojë rregulloren kombëtare të veçantë.

Blloku 14b. Nënshkrimi i autorizuar

Kjo hapësirë do të plotësohet me nënshkrimin e personit të autorizuar. Vetëm personat e autorizuar në mënyrë specifike sipas rregullave dhe politikave të Autoritetit të Aviacionit Civil lejohen të nënshkruajnë këtë bllok. Për të ndihmuar njohjen, mund të shtohet një numër unik që identifikon personin e autorizuar.

Blloku 14c. Numri i certifikatës/miratimit

Vendosni numrin ose referencën e certifikatës/miratimit. Ky numër ose referencë lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Blloku 14d. Emri

Vendosni emrin e personit që nënshkruan bllokun 14b në një formë të lexueshme.

Blloku 14e. Data

Vendosni datën në të cilën nënshkruhet blloku 14b, data duhet të jetë në formatin dd=2 shifra dita, mmm=3 shkronjat e para të muajit, yyyy= 4 shifra të vitit

Përgjegjësitë e përdoruesit/instaluesit

Vendosni deklaratën e mëposhtme në certifikatë për të njoftuar përdoruesit e fundit që ata nuk janë

shkarkuar nga përgjegjësitë e tyre në lidhje me instalimin dhe përdorimin e çdo artikulli të shoqëruar nga forma:

"KJO CERTIFIKATË NUK PËRBËN AUTOMATIKISHT AUTORITETIN PËR TË INSTALUAR.

KUR PËRDORUESI/INSTALUESI KRYEN PUNËN NË PËRPUTHJE ME RREGULLORET E NJË AUTORITETI TË VLEFSHMËRISË AJRORE I NDRYSHËM NGA AUTORITETI I VLEFSHMËRISË AJRORE I SPECIFIKUAR NË BLLOKUN 1, ËSHTË THEMELORE QË PËRDORUESI/ INSTALUESI SIGURON QË AUTORITETI I TIJ/SAJ I VLEFSHMËRISË AJRORE PRANON ARTIKUJT NGA AUTO-RITETI I VLEFSHMËRISË AJRORE I SPECIFIKUAR NË BLLOKUN 1.

DEKLARATAT NË BLLOQET 13A DHE 14A NUK PËRBËJNË CERTIFIKIM INSTALIMI. NË TË GJITHA RASTET TË DHËNAT E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT DUHET TË PËRMBAJNË NJË CERTIFIKIM INSTALIMI TË LËSHUAR NË PËRPUTHJE ME RREGULLORET KOMBËTARE NGA PËRDORUESI/INSTALUESI PARA SE AVIONI TË MUND TË FLUTUROJË."

<table>
<tr><td colspan="2">1. Autoriteti kompetent/vendi i miratimit</td><td colspan="3">2. CERTIFIKATA E LEJIMIT TË AUTORIZUAR
Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së</td><td>3. Numri i gjurmimit të formës</td></tr>
<tr><td colspan="5">4. Emri dhe adresa e organizatës:</td><td>5. Urdhri i punës/kontrata/fatura</td></tr>
<tr><td>6. Artikulli</td><td>7. Përshkrimi</td><td>8. Numri i pjesës</td><td>9. Sasia</td><td>10. Nr. i serisë</td><td>11. Statusi/puna</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6">12. Shënime</td></tr>
<tr><td colspan="3">13 (a) Certifikon se artikujt e identifikuar më sipër janë prodhuar në përputhje me:
□ të dhënat e miratuara të projektit dhe janë në kushte për operim të sigurt;
□ të dhënat e pamiratuara të projektit të specifikuara në bllokun 12.</td><td colspan="3">14 (a) □ Lejimi në shërbim sipas pjesës 145-A.50 □ Rregullore të tjera të specifikuara në bllokun 12
Certifikon se përveç kur specifikohet ndryshe në bllokun 12, puna e identifikuar në bllokun 11 dhe përshkruar në bllokun 12, është kryer në përputhje me pjesën 145 dhe në lidhje me këtë punë artikujt konsiderohen gati për t'u lejuar në shërbim.</td></tr>
<tr><td colspan="2">13 (b) Firma e autorizuar</td><td>13 (c) Numri i miratimit/autorizimit</td><td colspan="2">14 (b) Firma e autorizuar</td><td>14 (c) Ref. nr. certifikatës/miratimit</td></tr>
<tr><td colspan="2">13 (d) Emri</td><td>13 (e) Data (dd.mm.vvvv)</td><td colspan="2">14 (d) Emri</td><td>14 (e) Data (dd.mm.vvvv)</td></tr>
<tr><td colspan="6">PËRGJEGJËSITË E PËRDORUESIT/INSTALUESIT
Kjo certifikatë nuk përbën automatikisht një autoritet për instalimin e artikullit (artikujve).
Kur përdoruesi/instaluesi kryen punën në përputhje me rregullat e një autoriteti të vlefshmërisë ajrore tjetër nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore i specifikuar në bllokun 1, është e rëndësishme që përdoruesi/instaluesi siguron që autoriteti i tij/saj i vlefshmërisë ajrore pranon artikujt nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore i specifikuar në bllokun 1.
Deklaratat në bllokun 13 (a) dhe 14 (a) nuk përbëjnë certifikim të instalimit. Në të gjitha rastet regjistrimet e mirëmbajtjes së avionit duhet të përmbajnë një certifikatë instalimi të lëshuar në përputhje me rregullat kombëtare nga përdoruesi/instaluesi përpara se avioni të fluturojë.</td></tr>
</table>

Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

SHTOJCË III
CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE – FORMA 15 (B) E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
Referenca ARC:

Sipas urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" për kohën që është në fuqi, organizata e mëposhtme e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore, e miratuar në përputhje me seksionin A, nënpjesa G e aneksit I (pjesa M) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra (rreg. BE nr. 1321/2014).

[EMRI I ORGANIZATËS SË MIRATUAR DHE ADRESA]
Referenca e miratimit: [AL.MG.NNNN]

Vërteton përmes kësaj që ajo ka kryer një rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.710 të aneksit I të kësaj rregulloreje në avionin e mëposhtëm:

Prodhuesi i avionit:.....
Emërtimi i prodhuesit:.....
Regjistrimi i avionit:.....
Numri serial i avionit:.....

dhe ky avion konsiderohet i përshtatshëm për vlefshmërinë ajrore në kohën e rishikimit.
Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....

Orët e fluturimit të strukturës së aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (përveç balonave dhe aerostateve):.....

Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....

Zgjatja e parë: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A. 901 të aneksit I të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra për vitin e fundit. Avioni konsiderohet i përshtatshëm për fluturim në kohën e lëshimit.

Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....
Orët e Fluturimit të strukturës së Aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (përveç balonave dhe aerostateve):.....

Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....

Emri i kompanisë:..... Referenca e miratimit:.....

Zgjatja e dytë: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A. 901 të aneksit I të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra për vitin e fundit. Avioni konsiderohet i përshtatshëm për fluturim në kohën e lëshimit.

Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....
Orët e fluturimit të strukturës së Aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (e aplikueshme vetëm për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operime tregtare):.....

Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....
Emri i kompanisë:..... Referenca e miratimit:.....

Forma 15 (b) e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 4

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

Referenca ARC:

Sipas urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", për kohën që është në fuqi, e cila përafron Rregulloren (KE) nr. 216/2008, Autoriteti i Aviacionit Civil përmes kësaj vërteton që avioni i mëposhtëm:

Prodhuesi i avionit:.....
Emërtimi i prodhuesit:.....
Regjistrimi i avionit:.....
Numri serial i avionit:.....
dhe ky avion konsiderohet i përshtatshëm nga ana e vlefshmërisë ajrore në kohën e rishikimit.
Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....
Orët e fluturimit të korpusit të aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (me përjashtim të balonave dhe aerostateve):.....
Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....
Zgjatja e parë: avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, për vitin e fundit. Avioni konsiderohet i përshtatshëm për fluturim në kohën e lëshimit.
Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....
Orët e fluturimit të strukturës së aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (me përjashtim të balonave dhe aerostateve):.....
Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....
Emri i kompanisë:..... Referenca e miratimit:.....
Zgjatja e dytë: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, e cila përafron Rreg. (BE) nr. 1321/2014, për vitin e fundit. Avioni konsiderohet i përshtatshëm për fluturim në kohën e lëshimit.
Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....
Orët e fluturimit të strukturës së aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (me përjashtim të balonave dhe aerostateve):.....
Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....
Emri i kompanisë:..... Referenca e miratimit:.....

Forma 15 (a) e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 4

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
Referenca ARC:

Sipas urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" për kohën që është në fuqi, organizata e mëposhtme e mirëmbajtjes, e miratuar në përputhje me (shënoni siç aplikohet):
□ Seksionin A, nënpjesa F e aneksit I (pjesa M) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra (përafron Rreg. BE nr. 1321/2014); ose
□ Seksionin A, të aneksit II (pjesa 145) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra

[EMRI I ORGANIZATËS SË MIRATUAR DHE ADRESA]
Referenca e miratimit: [AL 145].[NNNN].

Vërteton përmes kësaj që ajo ka kryer një rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901 (l) të aneksit I të kësaj Rregulloreje mbi avionin e mëposhtëm:

Prodhuesi i avionit:.....
Emërtimi i prodhuesit:.....
Regjistrimi i avionit:.....
Numri serial i avionit:.....

dhe ky avion konsiderohet i përshtatshëm për fluturim në kohën e rishikimit.

Data e lëshimit:..... Data e skadencës:.....

Orët e fluturimit të strukturës së aeroplanit (FH) në datën e lëshimit (përveç balonave dhe aerostateve):.....
Nënshkruar:..... Autorizimi nr.:.....

Forma 15 (c) e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 1

SHTOJCË IV
SISTEMI I KLASËS DHE KATEGORIZIMIT PËR T'U PËRDORUR PËR MIRATIMIN E ORGANIZATAVE TË MIRËMBAJTJES, TË REFERUARA NË ANEKSIN I (PJESA M), NËNPJESA F DHE ANEKSIN II (PJESA 145)

1. Përveçse nëse deklarohet ndryshe për organizatat e vogla në pikën 12, tabela e referuar në pikën 13 ofron sistemin standard për miratimin e organizatës së mirëmbajtjes sipas nënpjesës F të aneksit I (pjesa M) dhe aneksin II (pjesa 145). Një organizate duhet t'i jepet një miratim që varion nga një klasë dhe kategorizim i vetëm me kufizime deri në të gjitha klasat dhe kategorizime me kufizime.

2. Përveç tabelës së referuar në pikën 13, organizata e miratuar e mirëmbajtjes kërkohet të tregojë objektin e saj të punës në manualin/ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes. Shih gjithashtu pikën 11.

3. Brenda klasave dhe kategorizimeve të miratimit të dhëna nga Autoriteti Kompetent, objekti i punës, i specifikuar në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes përcakton limitet ekzakte të miratimit. Si pasojë, është thelbësore që klasat dhe kategorizimet e miratimit dhe objekti i punës së organizatës të përkojnë njëra me tjetrën.

4. Një kategorizim i klasës së kategorisë A nënkupton që organizata e miratuar e mirëmbajtjes mund të kryejë mirëmbajtjen në avion dhe të çdo komponenti (duke përfshirë motorët dhe/ose njësitë ndihmëse të energjisë (APU), në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së avionit ose, nëse është rënë dakord nga Autoriteti Kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit, vetëm ndërkohë që këta komponentë janë montuar në avion. Pavarësisht kësaj, një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes e kategorisë A mund të heqë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje, me qëllim për të përmirësuar aksesin për atë komponent, përveç kur kjo heqje sjell nevojën për mirëmbajtje shtesë jo të pranueshme për dispozitat e kësaj pike. Kjo do t'i nënshtrohet një procedure kontrolli në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes për t'u miratuar nga Autoriteti Kompetent. Seksioni i kufizimit do të specifikojë objektin e kësaj mirëmbajtjeje duke treguar në këtë mënyrë shtrirjen e miratimit.

5. Një kategorizim i klasës së kategorisë B nënkupton që organizata e miratuar e mirëmbajtjes mund të kryejë mirëmbajtjen në motorin dhe/ose njësitë ndihmëse të energjisë (APU) dhe motorin dhe/ose komponentët e njësisë ndihmëse të energjisë (APU) të painstaluara, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes të motorit dhe/ose njësisë ndihmëse të energjisë (APU) ose nëse është rënë dakord nga Autoriteti Kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit, vetëm ndërkohë që këta komponentë janë të montuar në motorin dhe/ose njësinë ndihmëse të energjisë (APU). Pavarësisht kësaj, kjo organizatë e miratuar e mirëmbajtjes e kategorisë B mund të heqë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje, me qëllim për të përmirësuar aksesin në atë komponent, përveç kur kjo heqje sjell nevojën për mirëmbajtje shtesë jo të pranueshme për dispozitat e kësaj pike. Seksioni i kufizimit do të specifikojë objektin e kësaj mirëmbajtjeje duke treguar në këtë mënyrë shtrirjen e miratimit. Një organizatë e mirëmbajtjes e miratuar me një kategorizim të klasës së kategorisë B mund të kryejë gjithashtu mirëmbajtjen në një motor të instaluar gjatë mirëmbajtjes "bazë" dhe "të linjës", që i nënshtrohet një procedure kontrolli në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes për t'u miratuar nga Autoriteti Kompetent. Objekti i punës së ekspozimit të organizatës së mirëmbajtjes do të reflektojë këtë aktivitet kur lejohet nga Autoriteti Kompetent.

6. Një kategorizim i klasës së kategorisë C nënkupton që organizata e miratuar e mirëmbajtjes mund të kryejë mirëmbajtjen në komponentët e painstaluar (duke përjashtuar motorët dhe njësinë ndihmëse të energjisë APU) që do të montohen në avion ose motor/APU. Seksioni i kufizimit do të specifikojë objektin e mirëmbajtjes duke treguar në këtë mënyrë shtrirjen e miratimit. Një organizatë e mirëmbajtjes e miratuar me një kategorizim të klasës së kategorisë C mund të kryejë, gjithashtu, mirëmbajtjen në një komponent të instaluar gjatë mirëmbajtjes bazë dhe të linjës ose në facilitetin e mirëmbajtjes së motorit/APU që i nënshtrohet procedurës së kontrollit në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes për t'u miratuar nga Autoriteti Kompetent. Objekti i punës së ekspozimit të organizatës së mirëmbajtjes do të reflektojë këtë aktivitet kur lejohet nga Autoriteti Kompetent.

7. Një kategorizim i klasës së kategorisë D është një kategorizim i klasës i pavarur që nuk lidhet

domosdoshmërisht me një avion, motor ose komponent tjetër specifik. Kategoria D1 – testimi jodestruktiv (NDT) është i nevojshëm vetëm për një organizatë të mirëmbajtjes që kryen NDT-ja si një detyrë e veçantë për një organizatë tjetër. Një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar me një kategorizim klase në kategorinë A ose B ose C mund të kryejë NDT-ja mbi produktet që mirëmban duke iu nënshtruar procedurave NDT që përmban ekspozimi i organizatës së mirëmbajtjes, pa nevojën për një kategorizim klase D1.

8. Në rastin e organizatave të mirëmbajtjes, të miratuara në përputhje me aneksin II (pjesa 145), kategorizimi i klasës së kategorisë A ndahen në mirëmbajtje "Bazë" ose "Linjë". Kjo organizatë mund të miratohet për mirëmbajtjen "Bazë" ose "Linjë" ose të dyja. Duhet të theksohet që një facilitet "Linjë" e ndodhur në një facilitet të bazës kryesore kërkon një miratim të mirëmbajtjes "Linjë".

9. Seksioni i kufizimit ka për qëllim t'u japë autoriteteve kompetente fleksibilitetin për të konfiguruar miratimin për çdo organizatë të veçantë. Kategorizimet do të përmenden në miratim vetëm kur kufizohet në mënyrë të përshtatshme. Tabela e referuar në pikën 13 specifikon llojet e kufizimit të mundshëm. Ndërsa mirëmbajtja listohet e fundit në secilin kategorizim klase është e pranueshme për të theksuar detyrën e mirëmbajtjes në vend të tipit të avionit ose motorit ose të prodhuesit, nëse është më e përshtatshme për organizatën (një shembull, mund të jenë instalimet e sistemeve elektronike dhe mirëmbajtjen përkatëse). Kjo përmendje në seksionin e kufizimit tregon që organizata e mirëmbajtjes miratohet për të kryer mirëmbajtjen dhe duke përfshirë këtë tip/detyrë të veçantë.

10. Kur referimi bëhet në *seritë, tipin dhe grupin,* në seksionin e kufizimit të klasës A dhe B, seritë nënkuptojnë seri të tipit specifik si Airbus 300 ose 310 ose 319 ose seritë Boeing 737-300 ose seritë RB211-524 ose Cessna 150 ose Cessna 172 ose seritë Beech 55 ose seritë kontinentale O-200 etj.; tipi nënkupton një tip ose model specifik, si tipi Airbus 310-240 ose lloji RB 211-524 ose tipi Cessna 172RG; çdo numër serish ose tipash mund të citohen; grupi nënkupton, për shembull, avionin Cessna me një motor me pistona ose motorët me piston *Lycoming* pa *supernchargе* etj.

11. Kur përdoret një listë e mundësive të shumta, që mund të jetë subjekt i ndryshimit të shpeshtë, atëherë ky ndryshim mund të jetë në përputhje me procedurën indirekte të miratimit të referuar në pikat M.A.604 (c) dhe M.B.606 (c) ose 145.A.70 (c) dhe 145.B.40, siç aplikohet.

12. Një organizatë mirëmbajtjeje, që përdor vetëm një person për të planifikuar dhe kryer të gjithë mirëmbajtjen, mund të mbajë vetëm një objekt të kufizuar të miratimit të kategorizimeve. Limitet maksimale të lejueshme janë:

KLASA	**KATEGORIZIMI**	**KUFIZIMI**
KLASA E AVIONIT	KATEGORIZIMI A2 AEROPLANËT 5 700 KG DHE NËN	MOTOR ME PISTON 5 700 KG DHE NËN
KLASA E AVIONIT	KATEGORIZIMI A3 HELIKOPTERËT	ME NJË MOTOR ME PISTON 3175 KG DHE NËN
KLASA E AVIONIT	KATEGORIZIMI A4 AVION I NDRYSHËM NGA A1, A2 DHE A3	ASNJË KUFIZIM
KLASA E MOTORËVE	KATEGORIZIMI B2 PISTON	MË PAK SE 450 HP
KLASA E KATEGORIZIMI T TË KOMPONENTËVE TË NDRYSHËM NGA MOTORËT OSE APU E PLOTË	C1 NË C22	SIPAS LISTËS SË MUNDËSISË
KLASA E SPECIALIZUAR	D1 NDT	NDT METODA PËR T'U SPECIFIKUAR

Duhet të theksohet që kjo organizatë mund të kufizohet më tej nga Autoriteti Kompetent në objektin e miratimit në varësi të aftësisë së organizatës së veçantë.

13. Tabela

KLASA	KATEGORIZIMI	KUFIZIMI	BAZË	LINJE
AVION	Aeroplanët A1 mbi 5 700 kg	[Kategorizimi i rezervuar për organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me aneksin II (pjesa 145).] [Do të përcaktojë prodhuesin e aeroplanit ose grupin ose seritë ose llojin dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes.] *Shembull. Airbus Serite A320*	[PO/JO]	[PO/JO]
	Aeroplanët A2 5700 kg dhe më poshtë	[Do të përcaktojë prodhuesin e aeroplanit ose grupin ose seritë ose llojin dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes.] *Shembull. DHC-6 Twin Otter Series* Përcaktoni nëse lëshimi i rekomandimeve dhe certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar ose jo (e mundur vetëm për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare)	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
	Helikopterët A3	[Do të përcaktojë prodhuesin e helikopterit ose grupin ose seritë ose llojin dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes] *Shembull. Robinson R44*	[PO/JO]	[PO/JO]
	Avionët A4 të ndryshëm nga A1, A2 dhe A3	[Do të përcaktojë kategorinë e avionit (planer, balona, aerostat etj.) prodhuesin ose grupin ose seritë ose llojin dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes]. Përcaktoni nëse lëshimi i rekomandimeve dhe certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar ose jo (e mundur vetëm për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare).	[PO/JO]	[PO/JO]
MOTORËT	B1 Turbinë	[Do të deklarojë seritë e motorit ose tipin dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes.] *Shembull. PT6A Series*		
	B2 Piston	[Do të deklarojë prodhuesin e motorit ose grupin e serive dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes.]		
	B3 APU	[Do të deklarojë prodhuesin e motorit ose grupin e serive dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes.]		
KOMPONENTË TË NDRYSHËM NGA MOTORËT OSE APU E PLOTË	C1 Air Cond & Press	[Do të deklarojë tipin e avionit ose prodhuesin e avionit ose prodhuesin e komponentit dhe/ose kalimin për t'ju referuar në një listë mundësie në ekspozim dhe/ose detyrë e mirëmbajtjes.] *Shembull. PT6A Kontrolli i karburantit*		
	C2 Autofluturim			
	C3 Kom dhe Nav			
	C4 – Dyert - Kapakët			
	C5 – Energjia elektrike dhe dritat			
	C6 - Pajisjet			
	C7 Motori -APU			
	C8 Kontrollet e fluturimit			
	C9 Karburanti			
	C10 Helikopteri - rotorët			
	C11 – Helikopteri - transmisioni			
	C12 Fuqia hidraulike			

	C13 Sistemi tregues - regjistrues	
	C14 Pajisja ulëse	
	C15 Oksigjeni	
	C16 Helikat	
	C17 Pneumatika dhe vakumi	
	C18 Mbrojtja nga akulli/shiu/zjarri	
	C19 Dritaret	
	C20 Strukturale	
	C21 Balast uji	
	C22 Shtimi i shtytjes	
SHËRBIMET E SPECIALIZUARA	D1 Testimi jodestruktiv	[Do të deklarojë metodën e veçantë NDT].

SHTOJCË V
MIRATIMI I ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES TË REFERUAR NË ANEKSIN I (PJESA M), NËNPJESA F

Faqe 1 nga 2

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
CERTIFIKATË E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES
Reference: AL.MF.XXX

Bazuar në urdhrin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 dhe në këtë Rregullore për sa kohë të jenë në fuqi dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

si një organizatë mirëmbajtjeje në përputhje me seksionin A, nënpjesa F, të aneksit I (pjesa M) të rregullores së miratuar për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të listuar në planin e miratimit bashkëlidhur dhe për lëshimin e certifikatave përkatëse të lejimit në shërbim duke përdorur referencat e mësipërme dhe, kur përcaktohet, të lëshojë rekomandime dhe certifikata të rishikimit të vlefshmërisë ajrore mbas një rishikimi të vlefshmërisë ajrore sipas përcaktimeve në pikën M.A.901 (1) të aneksit I (pjesa M) të po kësaj Rregulloreje për ato avionë të listuar në planin e miratimit bashkëlidhur.

KUSHTET:
1. Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve në seksionin e objektit të punës të manualit të miratuar të organizatës së mirëmbajtjes siç referohet në seksionin A, nënpjesa F, të aneksit I (pjesa M), dhe
2. Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së mirëmbajtjes, dhe
3. Ky miratim është i vlefshëm për sa kohë që organizata e mirëmbajtjes ruan përputhshmërinë me aneksin I (pjesa M) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Në varësi të përputhjes me kushtet e mëparshme, ky miratim do të jetë i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar, nëse nuk është dorëzuar, pezulluar apo revokuar më parë.

Data e lëshimit fillestar:…….....
Data e këtij revizioni:…….....
Revizioni nr.:……
Nënshkrimi:……
Për Autoritetin e Aviacionit Civil: …….....

Forma 3-MF e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 3

PLANI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES
Reference: AL.MF.XXX

Organizata: EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË

KLASA	KATEGORIZIMI	KUFIZIMI
AVIONI (1)	(2)	(3)
	(2)	(3)
MOTORËT (1)	(2)	(2)
	(2)	(2)
KOMPONENTËT NDRYSHE NGA MOTORËT OSE APU KOMPLETE (1)	(2)	(2)
	(2)	(2)
	(2)	(2)
	(2)	(2)
	(2)	(2)
	(2)	(2)
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA (1)	(2)	(2)
	(2)	(2)

Ky plan miratimi është i kufizuar në produktet, pjesët dhe pajisjet, si dhe tek aktivitetet e specifikuara në seksionin e qëllimit të punës së manualit të miratuar të Organizatës së Mirëmbajtjes.

Referenca e Manualit të Organizatës së Mirëmbajtjes:……

Data e lëshimit fillestar: ……..

Data e revizionit të fundit të miratuar:…… Revizioni nr.:……

Nënshkrimi:……..
Për Autoritetin e Aviacionit Civil:……..

Forma 3- MF, e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

(1) Fshini sipas përkatësisë nëse organizata nuk është miratuar

(2) Plotësoni me kategorizimin dhe kufizimin përkatës

(3) Plotësoni me kufizimin përkatës dhe përcaktoni nëse lëshimi i rekomandimeve dhe i certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është autorizuar ose jo (e mundur vetëm për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operimet tregtare kur organizata kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore së bashku me inspektimin vjetor që përfshihet në programin e mirëmbajtjes).

SHTOJCË VI
MIRATIMI I ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE TË REFERUAR NË ANEKSIN I (PJESA M), NËNPJESA G

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

CERTIFIKATA E MIRATIMIT
TË ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE
Referenca: AL.MG.XXX (Ref. AOC.AL.XXX)

Bazuar në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 dhe Rregulloren mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra për sa kohë të jenë në fuqi dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon:

EMRI DHE ADRESA E ORGANIZATËS,

si një organizatë të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në përputhje me seksionin A, nënpjesa G të aneksit I (pjesa M) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, të miratuar për të menaxhuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve të listuar në planin e miratimit bashkëlidhur, dhe kur përcaktohet, të lëshojë rekomandime dhe certifikata të rishikimit të vlefshmërisë ajrore pas një rishikimi të vlefshmërisë ajrore siç specifikohet në pikën M.A.710 të aneksit I (pjesa M) dhe kur përcaktohet, të lëshojë leje fluturimi siç specifikohet në pikën M.A.711 (c) të aneksit I (pjesa M) të kësaj Rregulloreje.

KUSHTET:
1. Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve të seksionit të qëllimit të miratimit të manualit të miratuar të organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore siç referohet në seksionin A, nënpjesa G, të aneksit I (pjesa M) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
2. Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore sipas aneksit I (pjesa M) dhe, nëse aplikohet, shtojcës V (a) (pjesa T) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
3. Ky miratim është i vlefshëm për sa kohë që organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ruan përputhshmërinë me aneksin I (pjesa M) dhe, nëse aplikohet, shtojcën V (a) (pjesa T) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Kur organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore kontrakton nën sistemin e cilësisë së saj shërbimet e një/disa organizate/ave, ky miratim është i vlefshëm për këto organizata, me kusht të përmbushjes së detyrimeve të kontratës nga këto organizata.
5. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet 1 deri në 4 më sipër, ky miratim duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar nëse nuk është dorëzuar, pezulluar apo revokuar më parë.
Nëse kjo formë përdoret dhe për transportuesit ajrorë të licencuar sipas udhëzimit të ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, numri i AOC-së duhet të shtohet te referenca, përveç numrit standard, dhe kushti nr. 5, duhet të zëvendësohet nga kushtet e mëposhtme shtesë:
6. Ky miratim nuk përbën një autorizim për të operuar llojet e avionëve të referuar në paragrafin 1. Autorizimi për të operuar avionët është certifikata e operatorit ajror (AOC).
7. Anulimi, pezullimi apo revokimi i AOC-së automatikisht zhvlerëson këtë miratim në lidhje me shenjat e regjistrimit të avionëve të specifikuara në AOC, përjashtuar rastet kur deklarohet qartësisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil.
8. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet e mësipërme, ky miratim do të jetë i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar nëse nuk është dorëzuar, pezulluar apo revokuar më parë.

Data e lëshimit origjinal:…….....
Nënshkrimi:…… Data e këtij revizioni:……
Revizioni nr.:…….....

Për Autoritetin e Aviacionit Civil:…….....

Faqe 1 nga 2

Forma 14 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 4

PLANI I MIRATIMIT I
ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
Reference: AL.MG.XXX
(Ref. AOC.AL.XXX)

Organizata: [EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

Tipi/seria/grupi i avionit	**Autorizim i rishikimit të vlefshmërisë ajrore**	**Autorizim për leje fluturimi**	**Organizata që punojnë nën sistemin e cilësisë**
	PO/JO ([1])	PO/JO ([1])	
	PO/JO ([1])	PO/JO ([1])	
	PO/JO ([1])	PO/JO ([1])	
	PO/JO ([1])	PO/JO ([1])	

Ky plan miratimi është i kufizuar në atë të specifikuar në fushën e miratimit që përmbahet në seksionin e Manualit të Menaxhimit të Vazhdueshmërisë së Vlefshmërisë Ajrore…….

Referenca e Manualit të Menaxhimit të Vazhdueshmërisë së Vlefshmërisë Ajrore……....

Data e lëshimit origjinal: …….....

Nënshkrimi:……

Data e këtij revizioni: ……..... Revizioni nr.:…….....

Për Autoritetin e Aviacionit Civil: …….....

Forma 14 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 4

([1]) Fshi sipas përkatësisë nëse organizata nuk është miratuar.

SHTOJCË VII
DETYRAT KOMPLEKSE TË MIRËMBAJTJES

Sa më poshtë përbëjnë detyrat komplekse të mirëmbajtjes të referuara në pikat M.A.801 (b)2 dhe M.A.801 (c):

1. Modifikimi, riparimi ose zëvendësimi duke perçinuar, bashkuar, laminuar ose salduar secilën prej pjesëve të mëposhtme të korpusit/skeletit të aeroplanit:

a) një element metalik për lidhjen e strukturave të avionit;

b) trarët mbështetës të krahut ose elementi lidhës/shufra metalike;

c) tra metalik;

d) fllanxhe trari metalik;

e) një pjesë e strukturës mbajtëse;

f) një mur lidhës i 2 fllanxhave në një tra metalik;

g) një strukturë përforcuese ose pjesë e kthimit të trupit të avionit në një varkë ose pluskues; strukturë përforcuese pjesë e skafit të hidroplanit ose mjetit pluskues;

h) fletë e valëzuar e ngjeshur në një sipërfaqe të krahut ose bishtit;

i) një brinjë kryesore e krahut;

j) një traversë mbajtëse e krahut ose sipërfaqes së bishtit;

k) një bazament lidhës i motorit;

l) traversë ose kornizë e trupit të avionit;

m) një pjesë e një konstruksioni anësor, konstruksioni horizontal ose barriera ndarëse;

n) një mbajtëse ose kapëse mbështetëse e ndenjëses;

o) një zëvendësim i shinës së ndenjëses;

p) elementi mbajtës dhe kapëset në pajisjet e uljes;

q) një aks;

r) një rrotë; dhe

s) një rrëshqitëse ose bazament rrëshqitës, duke përjashtuar zëvendësimin e shtresës me fërkim të ulët.

2. Modifikimi ose riparimi i secilës prej pjesëve të mëposhtme:

a) veshja e jashtme e avionit ose veshja e jashtme e një pluskuesi të avionit, nëse puna kërkon përdorimin e një mbështetjeje, morse ose fiksuesi;

b) veshja e jashtme e avionit që i nënshtrohet ngarkesave të presionit, nëse dëmi për veshjen e jashtme është më shumë se 15 cm (6 inç) në çdo drejtim;

c) një pjesë e mbajtjes së ngarkesës të një sistemi kontrolli, duke përfshirë një kolonë kontrolli, pedal, bosht, kuadrat, pllakë lidhëse, tub transmisioni, sipërfaqe kontrolli dhe mbajtëse e farkëtuar ose e derdhur, por duke përjashtuar;

i. mbërthimi i një ndarjeje të riparimit ose montim kabllor; dhe

ii. zëvendësimin e një tubi bashkues të montuar me perçinim; dhe

d) çdo strukturë tjetër, që nuk listohet në pikën 1, që një prodhues e ka identifikuar si strukturën primare në manualin e tij të mirëmbajtjes, manualin e riparimit strukturor ose udhëzimet për përshtatshmërinë e vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore.

3. Kryerja e mirëmbajtjes së mëposhtme në një motor me piston:

a) çmontimi dhe montimi pasues i një motori me piston tjetër nga ai i përcaktuar në pikën (i) për të pasur akses në pjesët përbërëse të pistonit/cilindrit; ose (ii) për të hequr kapakun e pasmë të aksesorit të për të inspektuar dhe/ose zëvendësuar pjesët përbërëse të pompës së naftës, ku kjo punë nuk përfshin heqjen dhe rimontimin e ingranazheve të brendshme;

b) çmontimi dhe rimontimi pasues i ingranazheve të reduktorit;

c) saldimi dhe ngjitja e lidhjeve, të ndryshme nga riparimet e vogla të saldimit në njësitë shkarkimit të kryera nga një saldues i miratuar ose autorizuar në mënyrë të përshtatshme, por duke përjashtuar zëvendësimin e komponentit;

d) ndërhyrja në pjesët individuale të njësive që furnizohen si njësi të testuar, përveç për zëvendësimin ose rregullimin e njësive normalisht të zëvendësueshme ose të rregullueshme në shërbim;

4. Balancimi i një helike, përveç:

a) për certifikimin e balancimit statik ku kërkohet nga manuali i mirëmbajtjes;

b) balancimi dinamik mbi helikat e instaluara, duke përdorur pajisjet balancuese elektronike kur lejohet nga manuali i mirëmbajtjes ose nga të dhënat e tjera të miratuara të vlefshmërisë ajrore.

5. Çdo detyrë shtesë, që kërkon:

a) mjete, pajisje ose facilitete të specializuara; ose

b) procedura të rëndësishme të koordinimit për shkak të kohëzgjatjes së detyrave dhe përfshirjes së disa personave.

SHTOJCË VIII
MIRËMBAJTJA E KUFIZUAR E PRONARIT-PILOT

Përveç kërkesave të përcaktuara në aneksin I (pjesa M), parimet bazë të mëposhtme duhet të përmbushen para se të kryhet çdo detyrë mirëmbajtjeje sipas termave të mirëmbajtjes së pronarit-pilot:

a) Kompetenca dhe përgjegjësia

1. Pronari-pilot është gjithmonë përgjegjës për çdo mirëmbajtje që ai kryen.

2. Para kryerjes së çdo detyre të mirëmbajtjes së pronarit-pilot, pronari-pilot duhet të bindë veten që është kompetent për ta kryer detyrën. Është përgjegjësia e pronarëve-pilotë të mësohen me praktikat standarde të mirëmbajtjes për avionin e tyre dhe me programin e mirëmbajtjes së avionit. Nëse pronari-pilot nuk është kompetent për detyrën e kryer, detyra nuk mund të lejohet në shërbim nga pronari-pilot.

3. Pronari-pilot (ose organizata e kontraktuar e tij e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e referuar në nënpjesën G, seksioni A i këtij aneksi) është përgjegjës për identifikimin e detyrave të pronarit-pilot sipas këtyre parimeve bazë në programin e mirëmbajtjes dhe për të siguruar që dokumenti përditësohet në mënyrën e duhur.

4. Miratimi i programit të mirëmbajtjes duhet të kryhet në përputhje me pikën M.A.302.

b) Detyrat

Pronari-pilot mund të kryejë inspektime ose operime vizuale të thjeshta për të kontrolluar gjendjen e përgjithshme dhe dëmtimin e dukshëm dhe operimin normal të skeletit/strukturës së avionit, motorëve, sistemeve dhe komponentëve.

Detyrat e mirëmbajtjes nuk do të kryhen nga pronari-pilot, kur detyra:

1. Është një detyrë kritike e mirëmbajtjes;

2. Kërkon heqjen e komponentëve të mëdhenj ose montim të madh dhe/ose;

3. Kryhet në pajtim me një direktivë të vijueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ose një artikulli të Kufizimit të Vlefshmërisë Ajrore, përveç nëse lejohet në mënyrë specifike në AD ose AL1 dhe/ose;

4. Kërkon përdorimin e veglave të veçanta, mjeteve të kalibruara (përveç çelësave shtrëngues dhe pincave bashkuese) dhe/ose;

5. Kërkon përdorimin e pajisjeve testuese ose testim të veçantë (p.sh. NDT, testet e sistemit ose kontrolle operacionale për pajisjet avionike) dhe/ose;

6. Përbëhet nga inspektime të veçanta të paprogramuara (p.sh., kontrolli i uljes së rëndë) dhe/ose;

7. Prek sistemet thelbësore për operimet IFR; dhe/ose

8. Listohet në shtojcën VII të këtij aneksi ose është një detyrë e mirëmbajtjes së komponentit në përputhje me pikat M.A.502 (a), (b), (c) ose (d).

9 Është pjesa e kontrollit vjetor ose 100 orë që përmbahet në Programin Minimal të Inspektimit të përshkruar në M.A.302 (i).

Kriteret nga 1 në 9 nuk mund të kapërcehen nga udhëzimet më pak kufizuese të lëshuara në përputhje me pikën "M.A.302 (d) Programi i Mirëmbajtjes".

Çdo detyrë e përshkruar në manualin e fluturimit të avionit si përgatitja e avionit për fluturim (për shembull, montimi i krahëve të avionit pa motor ose kontrolli para fluturimit) konsiderohen se janë një detyrë e pilotit dhe nuk konsiderohet një detyrë e mirëmbajtjes së pronarit-pilot dhe si pasojë nuk kërkon një certifikatë të lejimit në shërbim.

c) Kryerja e detyrave të mirëmbajtjes dhe të dhënat nga pronari-pilot.

Të dhënat e mirëmbajtjes siç specifikohen në pikën M.A.401 duhet të jenë gjithmonë në dispozicion gjatë kryerjes së mirëmbajtjes së pronarit-pilot dhe duhet të zbatohen. Detajet e të dhënave të referuara në kryerjen e mirëmbajtjes së pronarit-pilot duhet të përfshihen në certifikatën e lejimit në shërbim në përputhje me pikën M.A.803 (d).

Pronari-pilot duhet të informojë organizatën e miratuar të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit (nëse aplikohet) jo më vonë se 30 ditë pas përfundimit të detyrës së mirëmbajtjes së pronarit-pilot në përputhje me pikën M.A.305 (a).

ANEKSI II
(PJESA 145)
PËRMBAJTJA

145.1 Të përgjithshme
SEKSIONI A – KËRKESAT TEKNIKE
145.A.10 Objekti
145.A.15 Aplikimi
145.A.20 Termat e miratimit
145.A.25 Kërkesat e facilitetit
145.A.30 Kërkesat e personelit
145.A.35 Stafi certifikues dhe stafi mbështetës
145.A.36 Të dhënat e stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore
145.A.40 Pajisjet dhe mjetet
145.A.42 Komponentët
145.A.45 Të dhënat e mirëmbajtjes
145.A.47 Planifikimi i prodhimit
145.A.48 Performanca e mirëmbajtjes
145.A.50 Certifikata e mirëmbajtjes
145.A.55 Të dhënat e mirëmbajtjes dhe rishikimit të vlefshmërisë ajrore
145.A.60 Raportimi i ngjarjeve
145.A.65 Politika e sigurisë operacionale dhe cilësisë, procedurat e mirëmbajtjes dhe sistemi i cilësisë
145.A.70 Ekspozimi i organizatës së mirëmbajtjes
145.A.75 Privilegjet e organizatës
145.A.80 Kufizimet mbi organizatën
145.A.85 Ndryshimet e organizatës
145.A.90 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë
145.A.95 Gjetjet
SEKSIONI B – PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE
145.B.1 Objekti
145.B.10 Autoriteti Kompetent
145.B.15 Organizatat që ndodhen në vende të ndryshme të ZPEA-së
145.B.20 Miratimi fillestar
145.B.25 Lëshimi i miratimit
145.B.30 Vazhdimi i një miratimi
145.B.35 Ndryshimet
145.B.40 Ndryshimet në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes
145.B.45 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i miratimit
145.B.50 Gjetjet
145.B.55 Mbajtja e të dhënave
145.B.60 Përjashtimet
Shtojcë I. Certifikata e lejimit të autorizuar e forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së
Shtojcë II. Sistemi i klasës dhe kategorizimit të përdorura për miratimin e organizatave të mirëmbajtjes të referuara në aneksin I (pjesa M), nënpjesa F dhe në aneksin II (pjesa 145)
Shtojcë III. Miratimi i Organizatës së Mirëmbajtjes të referuar në aneksin II (pjesa 145)
Shtojcë IV. Kushtet për përdorimin e stafit jo të kualifikuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66) e referuar në pikat 145.A.30 (j) 1 dhe 2

145.1 Të përgjithshme

Për qëllime të kësaj pjese, Autoriteti Kompetent, do të jetë:

1. për organizatat që kanë selinë e tyre kryesore të biznesit në Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar; ose

2. për organizatat që kanë selinë e tyre kryesore të biznesit në një shtet të ZPEA-së sipas përcaktimit të Marrëveshjes Shumëpalëshe, ose në një vend të BE-së, autoriteti i caktuar nga ai shtet; ose

3. Agjencia, për organizatat që kanë selinë e tyre kryesore të ndodhur në një vend të tretë, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, kur miratimi i tyre duhet të ketë vlerë në një vend të BE-së ose ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

(Shënim. Kur organizata e vendosur në një vend të tretë është miratuar nga Autoriteti Kompetent i atij vendi, si në rastin kur Shqipëria miraton organizatat e vendosura në Shqipëri, dhe kur organizata nuk ka interes, që të jetë e miratuar nga EASA-ja, miratimi i bërë nga shteti kompetent do të pranohet nga RSH-ja, në bazë të një marrëveshjeje mes dy vendeve për këtë qëllim.)

SEKSIONI A
KËRKESAT TEKNIKE

145.A.10 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat për t'u përmbushur nga një organizatë për t'u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimin e një miratimi për mirëmbajtjen e avionit dhe komponentëve.

145.A.15 Aplikimi

Për lëshimin ose ndryshimin e një miratimi do të bëhet një aplikim tek Autoriteti i Aviacionit Civil në një formë dhe mënyrë të vendosur nga ai.

145.A.20 Kushtet e miratimit

Organizata do të specifikojë objektin e punës që

mendohet të miratohet në ekspozimin e saj (shtojca IV e aneksit I (pjesa M) përmban një tabelë të të gjitha klasave dhe shkallëzimeve).

145.A.25 Kërkesat e facilitetit

Organizata do të sigurojë që:

a) Facilitetet sigurohen në mënyrë të përshtatshme për të gjithë punën e planifikuar, duke siguruar në veçanti, mbrojtje nga elementet e motit. Repartet dhe divizionet/kompartimentet ndahen sipas nevojës, për të siguruar që ndotja mjedisore dhe e zonës nuk ka gjasa të ndodhë.

1. Për mirëmbajtjen bazë të avionit, hangarët e avionit janë të disponueshëm dhe mjaftueshëm të mëdhenj për të akomoduar avionin në mirëmbajtjen bazë të planifikuar;

2. Për mirëmbajtjen e komponentit, repartet e komponentit janë mjaftueshëm të mëdha për të akomoduar komponentët në mirëmbajtjen e planifikuar.

b) Akomodimi i zyrës ofrohet për menaxhimin e punës së planifikuar të referuar në pikën (a) dhe stafin certifikues me qëllim që ai të kryejë detyrat e tij të caktuara në një mënyrë që kontribuon në standardet e mira të mirëmbajtjes së avionit.

c) Mjedisi i punës duke përfshirë hangarët e avionit, repartet e komponentit dhe akomodimin e zyrës është i përshtatshëm për detyrën e kryer dhe, në veçanti, kërkesat e veçanta janë respektuar. Përveç nëse diktohet ndryshe nga mjedisi i veçantë i detyrës, mjedisi i punës duhet të jetë i tillë që efikasiteti i personelit të mos dëmtohet:

1. Temperaturat duhet të mbahen të tilla që ai personel të mund të kryejë detyrat e kërkuara pa shqetësime të kota.

2. Pluhuri dhe çdo ndotje tjetër e ajrit mbahen në minimum dhe nuk lejohen të arrijnë një nivel në zonën e punës ku ndotja e dukshme e sipërfaqes së avionit/komponentit është e dukshme. Kur pluhuri/ndotja tjetër e ajrit rezulton në ndotje të dukshme të sipërfaqes, të gjitha sistemet e dyshuara mbyllen deri sa të rivendosen kushtet e pranueshme.

3. Ndriçimi është i tillë për të siguruar që çdo inspektim dhe detyrë mirëmbajtjeje mund të kryhet në një mënyrë efektive.

4. Zhurma nuk do të hutojë personelin nga kryerja e detyrave të inspektimit. Kur është jopraktike për të kontrolluar burimin e zhurmës, ky personel sigurohet me pajisjet personale të nevojshme për të ndaluar zhurmën e tepërt që shkakton hutimin gjatë detyrave të inspektimit.

5. Kur një detyrë e veçantë e mirëmbajtjes kërkon aplikimin e kushteve specifike mjedisore të ndryshme nga më sipër, atëherë këto kushte vëzhgohen. Kushtet specifike identifikohen në të dhënat e mirëmbajtjes.

6. Mjedisi operues për mirëmbajtjen e linjës është i tillë që mirëmbajtja e veçantë ose detyra e inspektimit mund të kryhen pa shqetësim të panevojshëm. Si pasojë, kur mjedisi punës përkeqësohet në një nivel të papranueshëm në lidhje me temperaturën, lagështinë, breshrin, akullin, borën, erën, dritën, pluhurin/ndotje tjetër e ajrit, detyrat e veçanta të mirëmbajtjes ose inspektimit duhet të pezullohen derisa të rivendosen kushtet e kënaqshme.

d) Sigurohen facilitetet e sigurta për ruajtjen e komponentëve, pajisjeve, mjeteve të punës dhe materialet. Kushtet e ruajtjes sigurojnë ndarjen e komponentëve funksional dhe materialin nga komponentët jashtë shërbimit të avionit, materiali, pajisjet dhe mjetet e punës. Kushtet e ruajtjes janë në përputhje me udhëzimet e prodhuesit për të ndaluar përkeqësimin dhe dëmtimin e artikujve të ruajtur. Aksesi në facilitetet e ruajtjes kufizohet në personelin e autorizuar.

145.A.30 Kërkesat e personelit

a) Organizata do të caktojë një menaxher përgjegjës që ka autoritetin e përgjithshëm për të siguruar që e gjithë mirëmbajtja e kërkuar nga klienti mund të financohet dhe kryhet në standardin e kërkuar nga kjo pjesë. Menaxheri përgjegjës do të:

1. Sigurojë që të gjitha burimet e nevojshme janë në dispozicion për të arritur mirëmbajtjen në përputhje me pikën 145.A.65 (b) për të mbështetur miratimin e organizatës.

2. Krijojë dhe nxisë politikat e sigurisë operacionale dhe cilësisë të specifikuara në pikën 145.A.65 (a).

3. Demonstrojë njohuritë bazë të këtij aneksi (pjesa 145).

b) Organizata do të caktojë një person ose grup personash, përgjegjësitë e të cilëve përfshijnë garantimin që organizata përputhet me këtë pjesë. Këta persona do të jenë plotësisht përgjegjës para menaxherit përgjegjës.

1. Personi ose personat e caktuar do të përfaqësojnë strukturën e menaxhimit të mirëmbajtjes së organizatës dhe do të jenë

përgjegjës për të gjitha funksionet e specifikuara në këtë pjesë.

2. Personi ose personat e caktuar do të identifikohen dhe kredencialet e tyre do të paraqiten në formën dhe mënyrën e vendosur nga Autoriteti Kompetent.

3. Personi ose personat e caktuar do të jenë të aftë të demonstrojnë njohuritë përkatëse, formimin profesional dhe eksperiencën e kënaqshme të lidhur me mirëmbajtjen e avionit ose komponentit dhe të demonstrojnë njohuri pune të kësaj pjese.

4. Procedurat do të bëjnë të qartë zëvendësuesin për çdo person të veçantë në rastin e mungesës së gjatë të këtij personi.

c) Menaxheri përgjegjës sipas pikës (a) do të caktojë një person me përgjegjësinë për monitorimin e sistemit të cilësisë, duke përfshirë sistemin përkatës të reagimit siç kërkohet nga pika 145.A.65 (c). Personi i caktuar do të ketë akses direkt te menaxheri përgjegjës për të siguruar që menaxheri përgjegjës mbahet i informuar siç duhet mbi çështjet e cilësisë dhe pajtueshmërisë.

d) Organizata do të ketë një plan për sasinë e punës për orë të kryer nga një person në mirëmbajtje që tregon që organizata ka stafin e mjaftueshëm për të planifikuar, kryer, mbikëqyrur, inspektuar dhe monitoruar cilësinë e organizatës në përputhje me miratimin. Përveç kësaj organizata do të ketë një procedurë për të rivlerësuar punën që mendohet të kryhet kur disponueshmëria e stafit aktual është më pak se niveli i planifikuar i stafit për çdo turn ose periudhë të veçantë pune.

e) Organizata do të vendosë dhe do të kontrollojë kompetencën e personelit të përfshirë në çdo mirëmbajtje, zhvillim të programeve të mirëmbajtjes, rishikim të vlefshmërisë ajrore, menaxhim dhe/ose audit të cilësisë në përputhje me një procedurë dhe një standard të rënë dakord nga Autoriteti Kompetent. Përveç ekspertizës së nevojshme të lidhur me funksionin e punës, kompetenca duhet të përfshijë një aftësi të të kuptuarit të aplikimit/zbatimit të faktorëve njerëzor dhe të çështjeve të performancës njerëzore të përshtatshme për funksionin e personit në organizatë. "Faktorët njerëzorë" nënkuptojnë parimet që aplikohen për projektimin aeronautik, certifikimin, trajnimin, operimet dhe mirëmbajtjen dhe që kërkojnë një ndërthurje të sigurt ndërmjet komponentëve njerëzorë dhe komponentëve të tjerë të sistemit, duke marrë në konsideratë performancën njerëzore. "Performanca njerëzore" nënkupton aftësitë dhe kufizimet njerëzore që kanë një ndikim në sigurinë dhe eficiencën e operimeve aeronautike.

f) Organizata do të sigurojë që personeli i cili kryen ose kontrollon një test jodestruktiv të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të strukturave ose komponentëve të avionit, ose të dyja, është kualifikuar në mënyrë të përshtatshme për testin e veçantë jodestruktiv në përputhje me Standardin Evropian ose ekuivalent të njohur nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Personeli që kryen çdo detyrë tjetër të specializuar do të kualifikohet në mënyrë të përshtatshme në përputhje me standardet e njohura zyrtarisht. Me përjashtim të kësaj pike, personeli i specifikuar në pikat (g) dhe (h)1 dhe (h)2, i kualifikuar në kategorinë B1, B3 ose L në përputhje me aneksin III (pjesa 66) mund të kryejë dhe/ose kontrollojë testet e ngjyrosjes së kontrastit me ngjyrë.

g) Çdo organizatë që mirëmban avionin, përveç kur përcaktohet ndryshe në pikën (j), në rastin e një mirëmbajtjeje linje të avionit, do të ketë stafin e përshtatshëm certifikues për kategorinë e avionit, si kategoria B1, B2, B3 dhe L, sipas rastit, në përputhje me aneksin III (pjesa 66) dhe pikën 145.A.35.

Përveç kësaj këto organizata mund të përdorin, gjithashtu, stafin certifikues të trajnuar në punë në mënyrë të përshtatshme që mban privilegjet e përshkruara në pikat 66.A.20 (a) (1) dhe 66.A.20 (a) (3) (ii) dhe i kualifikuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66) dhe pikën 145.A.35 për të kryer mirëmbajtje në linja të vogla dhe të programuara dhe korrigjimin e defekteve të thjeshta. Disponueshmëria e këtij stafi certifikues nuk do të zëvendësojë nevojën për staf certifikues së kategorisë B1, B2, B2L, B3 dhe L, sipas rastit.

h) Çdo organizatë që mirëmban avionin, përveç kur parashikohet ndryshe në pikën (j), do të:

1. Në rastin e mirëmbajtjes në bazë të avionëve kompleksë me fuqi motorike, të ketë stafin certifikues të përshtatshëm për kategorinë e tipit të avionit, të kualifikuar si kategoria C në përputhje me aneksin III (pjesa 66) dhe pikën 145.A.35. Veç kësaj, organizata do të ketë stafin e mjaftueshëm dhe të kualifikuar për kategorinë e tipit të avionit, si kategoria B1, B2 sipas rastit në përputhje me aneksin III (pjesa 66) dhe pikën 145.A.35 për të mbështetur stafin certifikues të kategorisë C.

i. stafi mbështetës i kategorisë B1 dhe B2 do të sigurojë që të gjitha detyrat ose inspektimet përkatëse janë kryer në standardin e kërkuar para se stafi certifikues i kategorisë C të lëshojë një certifikatë të lejimit në shërbim;

ii. organizata do të mbajë një regjistër të secilit staf mbështetës të kategorisë B1 dhe B2;

iii. stafi certifikues i kategorisë C do të sigurojë që pajtueshmëria me pikën (i) është përmbushur dhe që e gjithë puna e kërkuar nga klienti është arritur gjatë kontrollit të veçantë në bazë të mirëmbajtjes ose paketës së punës dhe do të vlerësojë gjithashtu impaktin e çdo pune të pa kryer me synimin ose për të kërkuar përfundimin e saj ose rënien dakord me operatorin për të shtyrë afatin e kësaj pune në një kontroll tjetër të specifikuar ose afat kohor.

2. Në rastin e mirëmbajtjes në bazë të avionit të ndryshëm nga avioni kompleks me fuqi motorike, do të ketë njërën nga pikat si në vijim:

i. stafin e përshtatshëm certifikues për kategorinë e tipit të avionit, të kualifikuar si kategoria B1, B2, B2L, B3 dhe L, sipas rastit, në përputhje me aneksin III (pjesa 66) dhe pikën 145.A.35;

ii. stafin e përshtatshëm certifikues për kategorinë e tipit të avionit, të kualifikuar në kategorinë C dhe të asistuar nga stafi mbështetës siç specifikohet në pikën 145.A.35 (a) (i).

i) Stafi certifikues i komponentit duhet të kualifikohet në përputhje me dispozitat e nenit 5 (6) dhe pikës 145.A.35 të kësaj rregulloreje;

j) Me përjashtim të pikave (g) dhe (h), në lidhje me detyrimin për t'u pajtuar me aneksin III (pjesa 66), organizata mund të përdorë stafin certifikues të kualifikuar në përputhje me dispozitat e mëposhtme:

1. Për facilitetet e organizatës të ndodhura jashtë territorit të ZPEA-së, stafi certifikues mund të kualifikohet në përputhje me rregulloret e Aviacionit kombëtar në të cilin regjistrohet faciliteti i organizatës duke iu nënshtruar kushteve të specifikuara në shtojcën IV të kësaj pjese.

2. Për mirëmbajtjen në linjë të kryer në një stacion linje të një organizate që ndodhet jashtë territorit të ZPEA-së, stafi certifikues mund të kualifikohet në përputhje me rregulloret e Aviacionit kombëtar të vendit në të cilin është bazuar stacioni i linjës, duke iu nënshtruar kushteve të specifikuara në shtojcën IV të kësaj pjese.

3. Për një direktivë përsëritëse të vlefshmërisë ajrore parafluturimit, e cila përcakton në mënyrë specifike që ekuipazhi i fluturimit mund të zbatojë këtë direktivë të vlefshmërisë ajrore, organizata mund të lëshojë një autorizim të kufizuar certifikimi për komanduesin e avionit dhe/ose inxhinierin e fluturimit mbi bazën e licencës së ekuipazhit të fluturimit që ai mban. Megjithatë, organizata do të sigurojë që është kryer trajnimi praktik i mjaftueshëm për të siguruar që ky komandues avioni ose inxhinier fluturimi mund të përmbushë direktivën e vlefshmërisë ajrore në standardin e kërkuar.

4. Në rastin e avionit që operon larg nga një vend i mbështetur organizata mund të lëshojë një autorizim të kufizuar certifikimi për komanduesin dhe/ose inxhinierin e fluturimit mbi bazën e licencës së ekuipazhit të fluturimit që ai mban me kusht që të përmbushet se është kryer trajnimi i mjaftueshëm praktik për të siguruar që komanduesi ose inxhinieri i fluturimit mund të arrijë detyrën e specifikuar në standardin e kërkuar. Dispozitat e kësaj pike do të detajohen në një procedurë ekspozimi.

5. Në rastet e mëposhtme të paparashikuara, kur një avion është ulur me defekt në një vend të ndryshëm nga baza kryesore ku, nuk është në dispozicion asnjë staf certifikues i përshtatshëm, organizata e kontraktuar për të ofruar mbështetjen e mirëmbajtjes mund të lëshojë një autorizim certifikimi të vlefshme për një herë:

i. për një prej punonjësve të saj që mban autorizimet ekuivalente të tipit për avionë të teknologjisë së ngjashme, konstruksionit dhe sistemeve; ose

ii. për çdo person me jo më pak se pesë vjet eksperiencë mirëmbajtjeje dhe që mban një licencë të vlefshme të ICAO-së për mirëmbajtjen e avionit të kategorizuar për tipin e avionit që kërkon certifikim me kusht që në atë vend nuk ka asnjë organizatë të miratuar në mënyrë të përshtatshme sipas kësaj pjese dhe organizata e kontraktuar merr dhe mban një evidencë në dosje për eksperiencën dhe licencën e atij personi.

Të gjitha këto raste siç specifikohet në këtë pikë duhet t'i raportohen Autoritetit të Aviacionit Civil brenda shtatë ditëve pas lëshimit të këtij autorizimi certifikimi. Organizata që lëshon autorizimin e vlefshëm për një herë, do të sigurojë që çdo mirëmbajtje e tillë që mund të prekë sigurinë e

fluturimit rikontrollohet nga një organizatë e miratuar në mënyrë të përshtatshme.

k) Nëse organizata kryen rishikime të vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën korrensponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operime tregtare në përputhje me M.A.901 (l), ajo do të ketë stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore të kualifikuar dhe autorizuar në përputhje me M.A.901 (l)1.

l) Nëse organizata përfshihet në zhvillimin dhe shqyrtimin e miratimit të programit të mirëmbajtjes për avionët ELA2 që nuk përfshihen në operime tregtare në përputhje me M.A.201 (e) (ii), ajo do të ketë stafin e kualifikuar që do të jetë i aftë të tregojë njohuritë dhe eksperiencën përkatëse.

145.A.35 Stafi certifikues dhe stafi mbështetës

a) Përveç kërkesave të pikave 145.A.30 (g) dhe (h), organizata do të sigurojë që stafi certifikues dhe stafi mbështetës ka njohuritë e përshtatshme të avionit përkatës ose komponentëve, ose të të dyjave, për t'u mirëmbajtur, si dhe procedurat përkatëse të organizatës. Në rastin e stafit certifikues, kjo do të arrihet para lëshimit dhe rilëshimit të autorizimit të certifikimit.

1. "Stafi mbështetës" nënkupton atë staf që mban një licencë mirëmbajtjeje të avionit sipas aneksit III (pjesa 66) në kategorinë B1, B2, B2L, B3 dhe/ose L me kategorizimin e përshtatshëm të avionit, që punon në një mjedis të mirëmbajtjes në bazë ndërsa nuk mban domosdoshmërisht privilegjet e certifikimit.

2. "Avioni dhe/ose komponentët përkatës", nënkupton ato avionë ose komponentë të specifikuar në autorizimin e veçantë të certifikimit.

3. "Autorizim certifikimi" nënkupton autorizimin e lëshuar për stafin certifikues nga organizata dhe që specifikon faktin që ky staf mund të nënshkruajë certifikata të lejimit në shërbim brenda kufizimeve të përcaktuara në këtë autorizim në emër të organizatës së miratuar.

b) Përveç rasteve të listuar në pikat 145.A.30 (j) dhe 66.A.20 (a)3 (ii) organizata mund të lëshojë vetëm një autorizim certifikimi për stafin certifikues në lidhje me kategoritë bazë ose nënkategoritë dhe, përveç licencës së kategorisë A, çdo lloj kategorizimi i tipit i listuar në licencën e mirëmbajtjes së avionit siç kërkohet nga aneksi III (pjesa 66), me kusht që licenca mbetet e vlefshme gjatë gjithë periudhës së vlefshmërisë së autorizimit dhe stafi certifikues mbetet në pajtim me aneksin III (pjesa 66).

c) Organizata do të sigurojë që i gjithë stafi certifikues dhe stafi mbështetës është i përfshirë së paku 6 muaj eksperiencë së mirëmbajtjes aktuale avionit përkatës ose komponentit në çdo periudhë 2-vjeçare të njëpasnjëshme.

Për qëllimin e kësaj pike 'të përfshirë në mirëmbajtjen aktuale të avionit përkatës ose komponentit' nënkupton që personi ka punuar në një mjedis mirëmbajtjeje avioni ose komponenti dhe ka ushtruar privilegjet e autorizimit të certifikimit dhe/ose ka kryer aktualisht mirëmbajtjen në së paku disa tipa avionësh ose sisteme të grupit të avionit të specifikuara në autorizimin e veçantë të certifikimit.

d) Organizata do të sigurojë që i gjithë stafi certifikues dhe mbështetës merr trajnimin e mjaftueshëm të vazhdueshëm në çdo periudhë dyvjeçare për të siguruar që ky staf ka njohuri të përditësuara të teknologjisë përkatëse, procedurave të organizimit dhe çështjeve të faktorëve njerëzorë.

e) Organizata do të krijojë një program për trajnimin e vazhdueshëm për stafin certifikues dhe stafin mbështetës, duke përfshirë një procedurë për të siguruar pajtueshmërinë me pikat përkatëse të 145.A.35 si bazë për lëshimin e autorizimeve të certifikimit sipas kësaj pjese për stafin certifikues dhe një procedurë për të siguruar pajtueshmërinë me aneksin III (pjesa 66).

f) Përveç kur secili prej rasteve të paparashikuara të pikës 145.A.30 (j) (5) aplikohet, organizata do të vlerësojë të gjithë stafin certifikues për kompetencën e tyre, kualifikimin dhe aftësinë për të kryer detyrat e tyre të synuara certifikuese në përputhje me një procedurë, siç specifikohet në ekspozimin para se të lëshojë ose rilëshojë një autorizim certifikimi sipas kësaj pjese.

g) Kur kushtet e pikave (a), (b), (d), (f) dhe, ku aplikohet, të pikës (c) janë përmbushur nga stafi certifikues, organizata do të lëshojë një autorizim certifikimi që specifikon qartësisht objektin dhe limitet e këtij autorizimi. Vlefshmëria e vazhduar e autorizimit të certifikimit varet nga pajtueshmëria e vazhduar me pikat (a), (b), (d) dhe ku aplikohet (c).

h) Autorizimi i certifikimit duhet të jetë në një stil që e bën objektin e tij të qartë për stafin certifikues dhe çdo person të autorizuar që mund të kërkojë të ekzaminojë autorizimin. Kur përdoren kodet për të përcaktuar qëllimin, organizata do të

bëjë të disponueshëm një përkthim kodi. "Person i autorizuar" nënkupton zyrtarët e autoriteteve kompetente, Agjencisë dhe vendin anëtar të ZPEA-së që ka përgjegjësinë për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit të mirëmbajtur.

i) Personi përgjegjës për sistemin e cilësisë do të jetë gjithashtu përgjegjës në emër të organizatës për lëshimin e autorizimeve të certifikimit për stafin certifikues. Ky person mund të caktojë persona të tjerë për të lëshuar aktualisht ose revokuar autorizimet e certifikimit në përputhje me një procedurë siç specifikohet në ekspozim.

j) Organizata do të mbajë një regjistrim të të gjithë stafit certifikues dhe stafit mbështetës, që do të përmbajë:

1. Detajet e çdo licence të mirëmbajtjes së avionit të mbajtur sipas aneksit III (pjesa 66); dhe

2. Të gjithë trajnimin përkatës të përfunduar; dhe

3. Objektin e autorizimeve të certifikimit të lëshuara, sipas rastit; dhe

4. Veçantitë e stafit me autorizime certifikimi të kufizuara ose për një herë.

Organizata do të mbajë të dhënat për së paku tre vjet pasi stafi i referuar në këtë pikë të ketë përfunduar punësimin me organizatën ose sapo autorizimi të jetë tërhequr. Veç kësaj, me kërkesë, organizata e mirëmbajtjes do të furnizojë stafin e referuar në këtë pikë me një kopje të të dhënave të tyre personale me largimin nga organizata.

Stafit të referuar në këtë pikë do t'i jepet akses me kërkesë në të dhënat e tyre personale siç detajohen më sipër.

k) Organizata do të sigurojë stafin certifikues me një kopje të autorizimit të certifikimit të tyre në format të dokumentuar ose elektronik.

l) Stafi certifikues do të prodhojë autorizimin e certifikimit të tyre për çdo person të autorizuar brenda 24 orëve.

m) Mosha minimale për stafin certifikues dhe stafin mbështetës është 21 vjeç.

n) Mbajtësi i një licence të kategorisë A për mirëmbajtjeje të avionit mund të ushtrojë vetëm privilegjet e certifikimit në një lloj avioni specifik pas përfundimit të kënaqshëm të trajnimit për detyrat përkatëse në avionin për kategorinë A të kryer nga një organizatë e miratuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin II (pjesa 145) ose aneksin IV (pjesa 147). Ky trajnim do të përfshijë trajnim praktik dhe trajnimin teorik sipas rastit për secilën detyrë të autorizuar. Përfundimi me sukses i trajnimit do të tregohet nga një provim ose vlerësim në vendin e punës të kryer nga organizata.

i) Mbajtësi i një licence mirëmbajtjeje të avionit të kategorisë B2 mund të ushtrojë vetëm privilegjet e certifikimit të përshkruara në pikën 66.A.20 (a) (3) (ii) të aneksit III (pjesa 66) pas përfundimit të kënaqshëm të (i) trajnimit për detyrat përkatëse në avioni për kategorinë A dhe (ii) 6 muaj eksperiencë praktike e dokumentuar që mbulon objektin e autorizimit që do të lëshohet. Trajnimi i detyrave do të përfshijë trajnimin praktik dhe trajnimin teorik sipas rastit për secilën detyrë të autorizuar. Përfundimi me sukses i trajnimit do të tregohet nga një provim ose vlerësim në vendin e punës. Trajnimi i detyrave dhe provimi/vlerësimi do të kryhen nga organizata e mirëmbajtjes që lëshon autorizimin e stafit certifikues. Eksperienca praktike do të merret gjithashtu brenda kësaj organizate mirëmbajtjeje.

145.A.36 Të dhënat e stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore

Organizata do të regjistrojë të gjitha detajet në lidhje me stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe do të mbajë një listë aktuale për të gjithë stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore së bashku me objektin e tyre të miratimit si pjesë e ekspozimit të organizatës sipas pikës 145.A.70 (a)6.

Organizata do të mbajë regjistrimet për së paku tre vjet pasi stafi i referuar në këtë pikë të ketë ndërprerë punësimin (ose angazhimin si një kontraktor ose vullnetar) me organizatën ose sapo autorizimi të jetë tërhequr. Veç kësaj, sipas kërkesës, organizata e mirëmbajtjes do të sigurojë stafin e referuar në këtë pikë me një kopje të të dhënave të tyre personale me largimin nga organizata.

Stafit të referuar në këtë pikë do t'i jepet akses me kërkesë në të dhënat e tyre personale.

145.A.40 Pajisjet dhe mjetet

a) Organizata do të ketë në dispozicion dhe do të përdorë pajisjet dhe mjetet e nevojshme për të kryer objektin e miratuar të punës.

i. Kur prodhuesi specifikon një mjet ose pajisje të veçantë, organizata do të përdorë atë mjet ose pajisje, përveç nëse përdorimi i mjeteve ose pajisjeve alternative është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil përmes procedurave të specifikuara në ekspozim.

ii. Pajisjet dhe mjetet duhet të jenë përherë të disponueshme, përveç në rastin e ndonjë mjeti ose pajisjeje që përdoret shumë rrallë sa që disponueshmëria e përhershme e saj nuk është e nevojshme. Këto raste do të detajohen në një procedurë ekspozimi.

iii. Një organizatë e miratuar për mirëmbajtjen në bazë do të ketë pajisje të mjaftueshme për akses në avionë dhe platforma/doke inspektimi siç kërkohet për inspektimin e duhur të avionit..

b) Organizata do të sigurojë që të gjitha mjetet, pajisjet dhe pajisjet e veçanta testuese, sipas rastit, janë kontrolluar dhe kalibruar sipas një standardi të njohur zyrtarisht në një frekuencë për të siguruar funksionalitetin dhe saktësinë. Të dhënat e këtyre kalibrimeve dhe gjurmueshmërisë në standardin e përdorur do të mbahen nga organizata.

145.A.42 Komponentët

a) Klasifikimi i komponentëve. Të gjithë komponentët do të klasifikohen në kategoritë e mëposhtme:

i. Komponentët që janë në një gjendje të kënaqshme, të lejuara në shërbim me formë 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së ose ekuivalent dhe të shënuar në përputhje me nënpjesën Q të aneksit I (pjesa 21) e të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, përveç nëse specifikohet ndryshe në aneksin I (pjesa 21) të UM-së nr. 326, datë 29.8.2019, ose në këtë aneks II (pjesa 145).

ii. Komponentët jashtë shërbimit që do të mirëmbahen në përputhje me këtë Rregullore.

iii. Komponentët e kategorizuar si të pashpëtueshëm/pariparueshëm për shkak se kanë arritur limitin e tyre të jetëgjatësisë së certifikuar ose përmbajnë një defekt të pariparueshëm.

iv. Pjesët standarde që përdoren në një avion, motor, helikë ose komponent tjetër avioni kur specifikohen në të dhënat e mirëmbajtjes dhe janë të shoqëruara me dëshmi të përputhshmërisë së gjurmueshme sipas standardeve të zbatueshme.

v. Materiali, i papërpunuar dhe i konsumueshëm, i përdorur gjatë mirëmbajtjes kur organizata bindet që materiali përmbush specifikimin e kërkuar dhe ka gjurmueshmërinë e përshtatshme. I gjithë materiali duhet të shoqërohet nga dokumentacioni që lidhet qartësisht me materialin e veçantë dhe që përmban një pajtueshmëri me deklaratën e specifikimit, si dhe burimin prodhues dhe furnizues.

b) Komponentët, pjesët standarde dhe materialet për instalim

i. Organizata duhet të vendosë procedurat për pranimin e komponentëve, pjesëve standarde dhe materialeve për instalim për të siguruar që komponentët, pjesët dhe materialet standarde janë në gjendje të kënaqshme dhe plotësojnë kërkesat e zbatueshme të pikës (a).

ii. Organizata duhet të krijojë procedura për të siguruar që komponentët, pjesët dhe materialet standarde të vendosen vetëm në një avion ose në një komponent kur janë në gjendje të kënaqshme, plotësojnë kërkesat e zbatueshme të pikës (a) dhe kur të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes specifikojnë komponentin e veçantë, pjesën standarde ose materialin.

iii. Organizata mund të prodhojë një gamë të kufizuar të pjesëve për t'u përdorur në vazhdim të punës brenda facilitetеve të saj, me kusht që procedurat identifikohen në ekspozim.

iv. Komponentët e referuar në pikën 21A.307 (c) të aneksit I (pjesa 21) të të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, do të instalohen vetëm nëse konsiderohen të pranueshëm për instalim nga pronari i avionit në vetë avionin e tij.

c) Ndarja/veçimi i komponentëve

i. Komponentët jashtë funksioni dhe të pariparueshëm duhet të ndahen/veçohen nga komponentët, pjesët standarde dhe materialet e shfrytëzueshëm/funksional.

ii. Komponentët e pashpëtueshëm/ pariparueshëm nuk do të lejohen të rihyjnë në sistemin e furnizimit të komponentëve, përveç nëse kufijtë e jetëgjatësisë së certifikuar janë zgjatur ose një zgjidhje riparimi është miratuar në përputhje me të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit

përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

145.A.45 Të dhënat e mirëmbajtjes

a) Organizata do të mbajë dhe përdorë të dhënat e aplikueshme aktuale të mirëmbajtjes në kryerjen e mirëmbajtjes, duke përfshirë modifikimet dhe riparimet. "E aplikueshme" nënkupton që është i përshtatshme për çdo avion, komponent ose proces i specifikuar në programin e kategorizimit të klasës së miratimit të organizatës dhe në çdo listë përkatëse të aftësive.

Në rastin e të dhënave të mirëmbajtjes të ofruara nga një operator ose klient, organizata do të mbajë këto të dhëna kur puna është në progres, me përjashtim të nevojës për t'u pajtuar me pikën 145.A.55 (c).

b) Për qëllime të kësaj pjese, të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes do të jenë një prej të mëposhtmeve:

1. Çdo kërkesë e aplikueshme, procedurë, direktivë operacionale ose informacion i lëshuar nga autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit;

2. Çdo direktivë e aplikueshme e vlefshmërisë ajrore e lëshuar nga autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit;

3. Udhëzimet për vlefshmërinë ajrore, të lëshuara nga mbajtësit e certifikatës së tipit, mbajtësit e certifikatës së tipit shtesë, çdo organizatë tjetër që i kërkohet të publikojë këto të dhëna nga aneksi I (pjesa 21) e rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, dhe në rastin e avionit ose komponentëve nga vendet e treta të dhënat e vlefshmërisë ajrore të kërkuara nga autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit;

4. Çdo standard i aplikueshëm, siç mund të jenë, por pa u kufizuar në, praktikat standarde të mirëmbajtjes të njohura nga Autoriteti i Aviacionit Civil si një standard i mirë për mirëmbajtje;

5. Çdo e dhënë e aplikueshme e lëshuar në përputhje me pikën (d).

c) Organizata do të vendosë procedurat për të siguruar që nëse konstatohet, çdo procedurë e pasaktë, e paplotë ose e paqartë, praktikë, informacione ose instruksion mirëmbajtjeje që përfshihet në të dhënat e mirëmbajtjes të përdorura nga personeli i mirëmbajtjes regjistrohet dhe i njoftohet autorit të të dhënave të mirëmbajtjes.

d) Organizata mund të modifikojë vetëm udhëzimet e mirëmbajtjes në përputhje me një procedurë të specifikuar në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes. Në lidhje me këto ndryshime, organizata do të demonstrojë që ato rezultojnë në standarde ekuivalente ose të përmirësuara të mirëmbajtjes dhe do të informojë mbajtësin e certifikatës së tipit për këto ndryshime. Udhëzimet e mirëmbajtjes për qëllime të kësaj pike nënkuptojnë udhëzimet se si të kryejnë detyrën e veçantë të mirëmbajtjes: ata përjashtojnë projektimin inxhinierik të riparimeve dhe modifikimeve.

e) Organizata do të sigurojë një kartë pune të përbashkët ose lista pune për t'u përdorur në të gjitha pjesët përkatëse të organizatës. Veç kësaj, organizata do të regjistrojë me saktësi të dhënat e mirëmbajtjes në pikat (b) dhe (d) në secilën nga këto karta pune ose lista pune ose të bëjë referimin e saktë në detyrën e veçantë të mirëmbajtjes ose detyrat që përfshihen në këto të dhëna të mirëmbajtjes. Kartat e punës dhe listat e punës mund të gjenerohen nga kompjuteri dhe të mbahen në një bazë të dhënash elektronike që i nënshtrohet masave mbrojtëse të përshtatshme kundër ndryshimit të paautorizuar dhe një bazë të dhënash elektronike të dubluar/*back*-up që do të përditësohet brenda 24 orëve të çdo hyrjeje të bërë në bazën e të dhënave kryesore elektronike. Detyrat komplekse të mirëmbajtjes do të regjistrohen në karta pune ose listë pune dhe nënndahen në faza të qarta për të siguruar një regjistrim të arritjes së detyrës së plotë të mirëmbajtjes.

Kur organizata siguron një shërbim mirëmbajtjeje për një operator avioni që kërkon kartën tij të punës ose sistemin e fletëve të punës për t'u përdorur, atëherë mund të përdoret kjo kartë pune ose sistem fletësh pune. Në këtë rast,

organizata do të krijojë një procedurë për të siguruar përfundimin korrekt të kartave të punës ose listave të punës së operatorëve të avionit.

f) Organizata do të sigurojë që të gjitha të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes janë në dispozicion për përdorim kur kërkohen nga personeli i mirëmbajtjes.

g) Organizata do të vendosë një procedurë për të siguruar që të dhënat e mirëmbajtjes që ajo kontrollon, përditësohen. Në rastin e të dhënave të mirëmbajtjes së kontrolluara dhe ofruara nga operatori/klienti, organizata do të jetë në gjendje të tregojë që ose ka konfirmimin me shkrim nga operatori/klienti që të gjitha këto të dhëna mirëmbajtjeje janë përditësuar ose ka urdhra pune që specifikojnë statusin e ndryshimit të të dhënave të mirëmbajtjes për t'u përdorur ose mund të tregojë që ajo është në listën e ndryshimit të të dhënave të mirëmbajtjes së operatorit/klientit.

145.A.47 Planifikimi i prodhimit

a) Organizata do të ketë një sistem të përshtatshëm për sasinë dhe kompleksitetin e punës për të planifikuar disponueshmërinë e të gjithë personelit të nevojshëm, mjeteve, pajisjeve, materialeve, të dhënave të mirëmbajtjes dhe faciliteteve me qëllim për të siguruar përfundimin e sigurt të punës së mirëmbajtjes.

b) Planifikimi i detyrave të mirëmbajtjes dhe organizimi i turneve do të marrin parasysh kufizimet e performancës njerëzore.

c) Kur kërkohet për të dorëzuar vazhdimin ose përfundimin e detyrave të mirëmbajtjes për arsye të një turni ose ndryshimit të personelit, informacionet përkatëse do të komunikohen në mënyrë të përshtatshme ndërmjet personelit që largohet dhe atij që vjen.

145.A.48 Performanca e mirëmbajtjes

Organizata duhet të krijojë procedura për të siguruar që:

a) pas përfundimit të mirëmbajtjes është kryer një verifikim i përgjithshëm për të siguruar që avioni apo komponenti është i pastër nga të gjitha mjetet e punës, pajisjet dhe çdo pjesë apo material të huaj, si dhe se të gjitha panelet e qasjes të hequra janë rimontuar;

b) është zbatuar një metodë për kapjen e gabimeve pas kryerjes së çdo detyrë kritike të mirëmbajtjes;

c) janë minimizuar rreziqet e gabimeve të shumta gjatë mirëmbajtjes dhe rreziku i gabimeve të përsëritura në detyra të njëjta të mirëmbajtjes; dhe

d) është vlerësuar dëmtimi dhe janë kryer modifikimet dhe riparimet duke përdorur të dhënat e përcaktuara në pikën M.A.304.

145.A.50 Certifikimi i mirëmbajtjes

a) Një certifikatë e lejimit në shërbim do të lëshohet nga stafi certifikues i autorizuar në mënyrë të përshtatshme në emër të organizatës kur është verifikuar që e gjithë mirëmbajtja e, porositur është kryer siç duhet nga organizata në përputhje me procedurat e specifikuara në pikën 145.A.70, duke marrë parasysh disponueshmërinë dhe përdorimin e të dhënave të mirëmbajtjes të specifikuara në pikën 145.A.45 dhe që nuk ka papajtueshmëri të cilat dihet se rrezikojnë sigurinë e fluturimit.

b) Një certifikatë e lejimit në shërbim do të lëshohet para fluturimit në përfundim të çdo mirëmbajtjeje.

c) Defektet e reja ose urdhrat e papërfunduara të punës së mirëmbajtjes të identifikuara gjatë mirëmbajtjes së mësipërme do të sillen në vëmendjen e operatorit të avionit për qëllimin specifik të marrjes së marrëveshjes për të korrigjuar këto defekte ose për të përfunduar elementet që mungojnë të urdhrit të punës të mirëmbajtjes. Në rastin kur operatori i avionit nuk pranon të kryejë këtë mirëmbajtje sipas kësaj pike, atëherë aplikohet pika (e).

d) Një certifikatë e lejimit në shërbim do të lëshohet në përfundim të çdo mirëmbajtjeje të një komponenti ndërkohë që është jashtë avionit. Certifikata e autorizuar e lejimit forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së e referuar në shtojcën II të aneksit 1 (pjesa M) përbën certifikatën e komponentit të lejimit në shërbim përveç nëse specifikohet ndryshe në pikën M.A.502 (b) ose M.A.502 (e). Kur një organizatë mirëmban një komponent për përdorimin e saj, formë 1 e RSH-së, sipas EASA-së mund të mos jetë i nevojshëm në varësi të procedurave të brendshme të organizatës të përcaktuara në ekspozim.

e) Me përjashtim të pikës (a), kur organizata nuk është në gjendje të përfundojë të gjithë mirëmbajtjen e urdhëruar, ajo mund të lëshojë një certifikatë të lejimit në shërbim brenda kufizimeve të miratuara të avionit. Organizata do të fusë këtë fakt në certifikatën e lejimit në shërbim të avionit para lëshimit të kësaj certifikate.

f) Me përjashtim të pikave (a) dhe 145.A.42, kur

një avion ngelet në tokë në një vend të ndryshëm nga stacioni kryesor i linjës ose baza kryesore e mirëmbajtjes për shkak të padisponushmërisë së një komponenti me certifikatën e përshtatshme të lejimit, është e lejueshme që të montohet përkohësisht një komponent pa certifikatën e përshtatshëm të lejimit për një maksimum prej 30 orësh fluturimi ose derisa avioni kthehet në fillim në stacionin kryesor të linjës ose bazën kryesore të mirëmbajtjes, cila të jetë më shpejt, duke iu nënshtruar marrëveshjes së operatorit të avionit dhe komponentit në fjalë që ka një certifikatë të përshtatshme të lejimit, por ndryshe në përputhje me të gjitha kërkesat e aplikueshme të mirëmbajtjes dhe operacionale. Këta komponentë do të hiqen nga limiti i parashikuar më sipër përveç nëse një certifikata e përshtatshme e lejimit të jetë marrë ndërkohë sipas pikave (a) dhe 145.A.42.

145.A.55 Të dhënat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe të mirëmbajtjes

a) Organizata do të regjistrojë të gjitha detajet e punës së mirëmbajtjes të kryer. Si një minimum, organizata do të mbajë të dhënat e nevojshme për të provuar që janë përmbushur të gjitha kërkesat për lëshimin e certifikatës së lejimit në shërbim, duke përfshirë dokumentet e lejimit të nënkontraktonit dhe për lëshimin e çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe rekomandimit.

b) Organizata do të sigurojë një kopje të secilës certifikatë të lejimit në shërbim për operatorin e avionit, së bashku me një kopje të të dhënave specifike të riparimit/modifikimit të përdorura për riparimet/modifikimet e kryera.

c) Organizata do të mbajë një kopje të të gjitha të dhënave të detajuara të mirëmbajtjes dhe të çdo të dhëne përkatëse të mirëmbajtjes për tre vjet nga data që avioni ose komponenti me të cilin lidhet puna është lejuar në shërbim nga organizata. Veç kësaj, ajo do të mbajë një kopje të të gjitha të dhënave të lidhura me lëshimin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe rekomandimeve për tre vjet nga data e lëshimit dhe do të sigurojë një kopje të tyre për pronarët e avionit.

1. Të dhënat sipas kësaj pike do të ruhen në një mënyrë që siguron mbrojtjen nga dëmtimi, ndryshimi dhe vjedhja.

2. Disqet e sistemit mbështetës të kompjuterit, kasetat etj., do të ruhen në një vend të ndryshëm nga ai që përmban disqet e punës, kasetat etj., në një mjedis që siguron që ata mbeten në gjendje të mirë.

3. Kur një organizatë e miratuar sipas këtij aneksi (pjesa 145) përfundon operimin e saj, të gjitha të dhënat e mbajtura të mirëmbajtjes që mbulojnë tri vitet e fundit do të shpërndahen për pronarin ose klientin e fundit të avionit ose komponentit përkatës ose do të ruhen siç specifikohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

145.A.60 Raportimi i ngjarjes

a) Organizata do t'i raportojë Autoritetit të Aviacionit Civil, shtetit të regjistrit dhe organizatës përgjegjëse për projektimin e avionit ose komponentit çdo gjendje të avionit ose komponentit të identifikuar nga organizata që ka rezultuar ose mund të rezultojë në një gjendje të pasigurt që rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Organizata do të vendosë një sistem të brendshëm të raportimit të ngjarjes siç detajohet në ekspozim për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e këtyre raporteve, duke përfshirë vlerësimin dhe nxjerrjen e atyre ngjarjeve për t'u raportuar sipas pikës (a). Kjo procedurë do të identifikojë trendet negative, veprimet korrigjuese të marra ose për t'u marrë nga organizata për të trajtuar mangësitë dhe përfshirë vlerësimin e të gjitha informacioneve të njohura në lidhje me këto ngjarje dhe një metodë për të qarkulluar informacionet sipas nevojës.

c) Organizata do t'i bëjë këto raporte në një formë dhe mënyrë të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia dhe do të sigurojë që ato përmbajnë të gjitha informacionet përkatëse rreth gjendjes dhe rezultateve të vlerësimit të njohura për organizatën.

d) Kur organizata kontraktohet nga një operator tregtar për të kryer mirëmbajtjen, organizata do t'i raportojë gjithashtu operatorit çdo gjendje që prek avionin ose komponentin e operatorit.

e) Organizata do të prodhojë dhe paraqesë këto raporte sa më shpejt, por në çdo rast brenda 72 orëve të identifikimit të gjendjes së organizatës me të cilën lidhet raporti.

145.A.65 Politikat e sigurisë dhe cilësisë, procedurat e mirëmbajtjes dhe sistemi i cilësisë

a) Organizata do të vendosë një politikë sigurie operacionale dhe cilësie për organizatën për t'u përfshirë në ekspozim sipas pikës 145.A.70.

b) Organizata do të vendosë procedurat e rëna

dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil duke marrë parasysh faktorët njerëzorë dhe performancën njerëzore për të siguruar praktika të mira të mirëmbajtjes dhe pajtueshmërinë me kërkesat e aplikueshme të vendosura në 145.A.25 në 145.A.95. Procedurat sipas kësaj pike, do të:

1. Sigurojnë që një rend pune i qartë ose kontratë është rënë dakord ndërmjet organizatës dhe organizatës që kërkon mirëmbajtjen për të vendosur qartësisht që mirëmbajtja të kryhet në mënyrë që avioni dhe komponentët të mund të lejohen në shërbim në përputhje me 145.A.50; dhe,

2. Mbulojnë të gjitha aspektet e kryerjes së mirëmbajtjes, duke përfshirë ofrimin dhe kontrollin e shërbimeve të specializuara dhe të përcaktojnë standardet me të cilat organizata synon të punojë.

c) Organizata do të vendosë një sistem cilësie që përfshin si më poshtë:

1. Audite të pavarura me qëllim për të monitoruar pajtueshmërinë me standardet e kërkuara të avionit/komponentit të avionit dhe përshtatshmërinë e procedurave për të siguruar që këto procedura kërkojnë praktikat e mira të mirëmbajtjes dhe vlefshmërinë ajrore të avionit/komponentëve. Në organizatat më të vogla pjesa e auditit të pavarur të sistemit të cilësisë mund të kontraktohet në një organizatë tjetër të miratuar sipas kësaj pjese ose një person me njohuritë e përshtatshme teknike dhe eksperiencën e provuar të kënaqshme të auditit; dhe

2. Një sistem raportimi të rezultatit të cilësisë për personin ose grupin e personave të specifikuar në pikën 145.A.30 (b) dhe së fundi për menaxherin përgjegjës që siguron që është marrë veprimi korrigjues i duhur dhe në kohë në përgjigje të raporteve që rezultojnë nga auditet e pavarura të vendosura për të përmbushur pikën 1.

145.A.70 Ekspozimi i organizatës së mirëmbajtjes

a) Ekspozimi i organizatës së mirëmbajtjes' nënkupton dokumentin ose dokumentet që përmbajnë materialin që specifikon objektin e punës që konsiderohet se përbën miratimin dhe që tregon se si organizata mendon të pajtohet me këtë aneks (pjesa 145). Organizata do t'i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil një ekspozim të organizatës së mirëmbajtjes, që përmban informacionet e mëposhtme:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon që ekspozimi i mirëmbajtjes dhe çdo manual përkatës përcaktojnë pajtueshmërinë e organizatës me këtë aneks (pjesa 145) dhe do të pajtohet me të në çdo kohë. Kur menaxheri përgjegjës nuk është nëpunësi më i lartë ekzekutiv i organizatës atëherë ky nëpunës më i lartë i organizatës do të nënshkruajë deklaratën;

2. Politikën e sigurisë dhe cilësisë së organizatës siç specifikohet nga pika 145.A.65;

3. Titujt dhe emrat e personave që emërohen sipas pikës 145.A.30 (b);

4. Detyrat dhe përgjegjësitë e personave që emërohen sipas pikës 145.A.30 (b), duke përfshirë çështjet mbi të cilat ata mund të lidhen direkt me Autoritetin Kompetent në emër të organizatës;

5. Një tabelë të strukturës organizative që tregon zinxhirët përkatës të përgjegjësive ndërmjet personave që emërohen sipas pikës 145.A.30 (b);

6. Një listë të stafit certifikues, stafit mbështetës dhe, nëse aplikohet, stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe stafit përgjegjës për zhvillimin dhe përpunimin e programit të mirëmbajtjes, me objektin e tyre të miratimit.

7. Një përshkrim të përgjithshëm të burimeve njerëzore;

8. Një përshkrim të përgjithshëm të faciliteteve që ndodhen në secilën adresë të specifikuar në certifikatën e miratimit të organizatës;

9. Një specifikim të objektit të punës së organizatës në lidhje me shtrirjen e miratimit;

10. Procedurën e njoftimit të pikës 145.A.85 për ndryshimet e organizatës;

11. Procedurën e ndryshimit të ekspozimit të organizatës së mirëmbajtjes;

12. Procedurat dhe sistemin e cilësisë së vendosur nga organizata sipas pikave 145.A.25 në 145.A.90 dhe çdo procedurë shtesë të ndjekur në përputhje me aneksin I (pjesa M);

13. Një listë të operatorëve tregtar, ku aplikohet, në të cilën organizata ofron një shërbim të mirëmbajtjes së avionit;

14. Një listë të organizatave të nën kontraktuara, ku aplikohet, siç specifikohet në pikën 145.A.75 (b);

15. Një listë të stacioneve të linjës, ku aplikohen, siç specifikohen në pikën 145.A.75 (d);

16. Një listë të organizatave të kontraktuara, ku aplikohen.

b) Ekspozimi do të ndryshohet sipas nevojës për të mbetur një përshkrim i përditësuar i organizatës. Ekspozimi dhe çdo ndryshim pasues

do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Pavarësisht pikës (b) ndryshimet e vogla të ekspozimit mund të miratohen përmes një procedure ekspozimi (në vijim quajtur miratim indirekt).

145.A.75 Privilegjet e organizatës

Në përputhje me ekspozimin, organizata do të ketë të drejtën të kryejë detyrat e mëposhtme:

a) Mirëmban çdo avion dhe/ose komponent për të cilin miratohet në vendet e identifikuara në certifikatën e miratimit dhe në ekspozim;

b) Organizon dhe merr masa për mirëmbajtjen e çdo avioni ose komponenti për të cilët është miratuar në një organizatë tjetër që punon nën sistemin e cilësisë të organizatës. Kjo i referohet punës së kryer nga një organizatë që nuk është vetë e miratuar në mënyrë të përshtatshme për të kryer këtë mirëmbajtje sipas kësaj pjese dhe kufizohet në objektin e punës së lejuar sipas procedurave të përcaktuara në pikën 145.A.65 (b). Ky objekt pune nuk përfshin një kontroll të mirëmbajtjes në bazë të një avioni ose një kontroll të mirëmbajtjes së punës së plotë ose rishikim të një motori ose moduli motori;

c) Mirëmban çdo avion ose çdo komponent për të cilin është miratuar në çdo vend duke iu nënshtruar nevojës për këtë mirëmbajtje që lind si nga mos funksionaliteti i avionit ose nga nevoja për të mbështetur mirëmbajtje rasti në linjë, duke iu nënshtruar kushteve të specifikuara në ekspozim;

d) Mirëmban çdo avion dhe/ose komponent për të cilin miratohet në një vend të identifikuar si një vend i mirëmbajtjes në linjë në gjendje për të mbështetur mirëmbajtje të lehta dhe vetëm nëse ekspozimi i organizatës lejon këtë aktivitet dhe liston këto vende;

e) Lëshon certifikata të lejimit në shërbim në lidhje me përfundimin e mirëmbajtjes në përputhje me pikën 145.A.50.

f) Nëse miratohet në mënyrë specifike për të bërë kështu për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operime tregtare;

1. Kryen rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën korresponduese të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, sipas kushteve të specifikuara në pikën M.A.901 (1), dhe

2. Kryen rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon rekomandimin korrespondues, sipas kushteve të specifikuara në pikën M.A.901 (l) dhe M.A.904 (a) 2 dhe (b).

g) Zhvillon programin e mirëmbajtjes dhe përpunon miratimin e tij në përputhje me pikën M.A.302 për avionët ELA2 që nuk përfshihen në operime tregtare, sipas kushteve të specifikuara në pikën M.A.201 (e) (ii) dhe që kufizohet në kategorizimet e avionit të listuar në certifikatën e miratimit.

145.A.80 Kufizimet mbi organizatën

Organizata do të mirëmbajë vetëm një avion ose komponent për të cilin është miratuar kur janë të disponueshëm të gjitha facilitetet e nevojshme, pajisjet, mjetet e punës, materialet, të dhënat e mirëmbajtjes dhe stafi certifikues.

145.A.85 Ndryshimet e organizatës

Organizata do të njoftojë Autoritetin Kompetent mbi çdo propozim për të kryer secilin prej ndryshimeve të mëposhtme para se këto ndryshime të ndodhin për t'i mundësuar Autoritetit Kompetent që të vendosë pajtueshmërinë e vazhdueshme me këtë pjesë dhe për të ndryshuar, nëse është e nevojshme, certifikatën e miratimit, përveç në rastin e ndryshimeve të propozuara në personel që nuk njihen nga menaxhimi më parë, këto ndryshime duhet të njoftohen në rastin më të parë:

1. emri i organizatës;

2. vendndodhja kryesore e organizatës;

3. vendndodhjet shtesë të organizatës;

4. menaxheri përgjegjës;

5. secili prej personave të emëruar sipas pikës 145.A.30 (b);

6. facilitetet, pajisjet, mjetet e punës, materialet, procedurat, objekti i punës, stafi certifikues dhe stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që mund të dëmtojë miratimin.

145.A.90 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një miratim do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai do të mbetet i vlefshëm me kusht që:

1. Organizata mbetet në pajtueshmëri me aneksin II (pjesa 145), në përputhje me dispozitat e lidhura me trajtimin e gjetjeve siç specifikohet sipas pikës 145.B.50; dhe

2. Autoritetit Kompetent i jepet akses në organizatë për të përcaktuar pajtueshmërinë e vazhduar me këtë pjesë; dhe

3. Certifikata nuk është dorëzuar ose revokuar.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, miratimi do t'i kthehet Autoritetit Kompetent.

145.A.95 Gjetjet

a) Një gjetje e nivelit të 1-rë është çdo papajtueshmëri me kërkesat e përcaktuara në këtë aneks (pjesa 145) që ulin standardin e sigurisë dhe rrezikojnë seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Një gjetje e nivelit e 2-të është çdo papajtueshmëri me kërkesat e përcaktuara në këtë aneks (pjesa 145) që mund të ulin standardin e sigurisë dhe mundësisht rrezikojnë sigurinë e fluturimit.

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve sipas pikës 145.B.50, mbajtësi i miratimit të organizatës së mirëmbajtjes do të përcaktojë një plan veprimi korrigjues dhe do të tregojë veprimin korrigjues në bindjen e Autoritetit Kompetent brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet.

SEKSIONI B
PROCEDURA PËR AUTORITETIN KOMPETENT

145.B.01 Objekti

Ky seksion vendos procedurat administrative që Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndjekë kur ushtron detyrat dhe përgjegjësitë e tij në lidhje me lëshimin, vazhdimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e miratimeve të organizatave të mirëmbajtjes sipas këtij aneksi (pjesa 145).

145.B.10 Autoriteti Kompetent

1. Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoriteti Kompetent me përgjegjësi të caktuara për lëshimin, vazhdimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e një miratimi të mirëmbajtjes. Ky autoritet ka procedura të dokumentuara dhe një strukturë organizative.

2. Burimet

Numri i stafit do të jetë i përshtatshëm për të zbatuar kërkesat, siç detajohen në këtë seksion.

3. Kualifikimi dhe trajnimi

I gjithë stafi i përfshirë në miratime sipas këtij aneksi (pjesa 145), duhet:

a) të kualifikohet në mënyrë të përshtatshme dhe të ketë njohuritë e përshtatshme, eksperiencën, trajnimin fillestar dhe trajnimin e vazhdueshëm për të kryer detyrat e tyre të caktuara.

b) të ketë marrë trajnim/trajnim të vazhdueshëm në këtë aneks (pjesa 145) sipas rastit, duke përfshirë synimin dhe standardin e tij.

4. Procedurat

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat që detajojnë se si arrihet pajtueshmëria me këtë seksion B.

Procedurat do të rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar vazhdueshmërinë e pajtueshmërisë.

145.B.15 Organizatat e ndodhura në disa nga vendet e ZPEA-së

Kur facilitetet e mirëmbajtjes, krahas Republikës së Shqipërisë, ndodhen edhe në vende të tjera të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, investigimi dhe mbikëqyrja e vazhdueshme e miratimit duhet të kryhen së bashku me autoritetet kompetente nga vendet e ZPEA-së në territoret e të cilëve ndodhen facilitetet e tjera të mirëmbajtjes.

M.B.20 Miratimi fillestar

1. Me kusht që kërkesat e pikave 145.A.30 (a) dhe (b) të jenë plotësuar, Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë formalisht me shkrim pranimin e tij për personelin, të specifikuar në pikat 145.A.30 (a) dhe (b), për aplikantin.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë që procedurat e specifikuara në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes janë në pajtueshmëri me këtë aneks (pjesa 145) dhe do të sigurojë që menaxheri përgjegjës nënshkruan deklaratën e angazhimit.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që organizata është në pajtueshmëri me kërkesat e përcaktuara në këtë aneks (pjesa 145).

4. Një takim me menaxherin përgjegjës do të thërritet së paku një herë gjatë investigimit për miratim për të siguruar që ai/ajo kupton plotësisht rëndësinë e miratimit dhe arsyen për nënshkrimin e angazhimit të organizatës për pajtueshmërinë me procedurat e specifikuara në ekspozim.

5. Të gjitha gjetjet do të konfirmohen me shkrim për organizatën aplikuese.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil do të regjistrojë të gjitha gjetjet, veprimet e mbylljes (veprimet e kërkuara për të mbyllur një gjetje) dhe rekomandimet.

7. Për miratimin fillestar të gjitha gjetjet do të korrigjohen nga organizata para se të lëshohet miratimi.

145.B.25 Lëshimi i miratimit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të miratojë formalisht ekspozimin dhe do të lëshojë për aplikantin një certifikatë miratimi të formës 3 të

RSH-së, sipas modelit të EASA-së, që përfshin vlerësimet e miratimit. Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë një certifikatë vetëm kur organizata është në pajtueshmëri me këtë aneks (pjesa 145).

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë kushtet e miratimit në certifikatën e miratimit sipas formës 3 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së.

3. Numri i referencës do të përfshihet në certifikatën e miratimit sipas formës 3 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së, në një mënyrë të specifikuar nga Agjencia dhe të përshtatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

145.B.30 Vazhdimi i një miratimi

Vazhdimi i një miratimi do të monitorohet në përputhje me procesin e "miratimit fillestar" të aplikueshëm sipas pikës 145.B.20. Veç kësaj:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbajë dhe përditësojë një program që liston organizatat e miratuara të mirëmbajtjes nën mbikëqyrjen e tij, datat kur janë planifikuar vizitat e auditit dhe kur janë kryer këto vizita.

2. Secila organizatë duhet të rishikohet plotësisht për pajtueshmërinë me këtë aneks (pjesa 145) në periudha që nuk tejkalojnë 24 muaj.

3. Një mbledhje me menaxherin përgjegjës do të lihet së paku çdo 24 muaj për të siguruar që ai/ajo mbetet i informuar për çështjet e rëndësishme që lindin gjatë auditeve.

145.B.35 Ndryshimet

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë njoftim nga organizata mbi çdo ndryshim të propozuar siç listohet në pikën 145.A.85.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të pajtohet me elementet e aplikueshme të pikave të procesit fillestar për çdo ndryshim në organizatë.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përshkruajë kushtet sipas të cilave mund të operojë organizata gjatë çdo ndryshimi, përveç nëse përcaktohet që miratimi duhet të pezullohet.

145.B.40 Ndryshimet për ekspozimin e Organizatës së Mirëmbajtjes

Për çdo ndryshim në ekspozimin e Organizatës së Mirëmbajtjes (MOE):

1. Në rastin e miratimit direkt të ndryshimeve në përputhje me pikën 145.A.70 (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë që procedurat e specifikuara në ekspozim janë në pajtueshmëri me aneksin II (pjesa 145) para njoftimit formal të miratimit të organizatës së miratuar.

2. Në rast se përdoret një procedurë indirekte miratimi për miratimin e ndryshimeve në përputhje me pikën 145.A.70 (c), Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë që: i) ndryshimet mbeten të vogla; dhe ii) që ka një kontroll të përshtatshëm të ndryshimeve për të siguruar që mbeten në pajtueshmëri me kërkesat e aneksit II (pjesa 145).

145.B.45 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një miratimi

Autoriteti i Aviacionit Civil, do të:

a) pezullojë një miratim mbi baza të arsyeshme në rastin e një kërcënimi potencial të sigurisë; ose

b) pezullojë, revokojë ose kufizojë një miratim sipas pikës 145.B.50.

145.B.50 Gjetjet

a) Kur gjatë auditeve ose sipas evidencave me mjete të tjera konstatohet papajtueshmëri me një kërkesë të përcaktuar në këtë aneks (pjesa M), Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit të 1-të, do të ndërmerret veprim i menjëhershëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të revokuar, kufizuar ose pezulluar tërësisht ose pjesërisht, në varësi të shtrirjes së gjetjes së nivelit 1, miratimin e organizatës së mirëmbajtjes, derisa të ndërmerret veprimi korrigjues nga organizata.

2. Për gjetjet e nivelit të 2-të, periudha e veprimit korrigjues e dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të jetë e përshtatshme me natyrën e gjetjes, por sidoqoftë fillimisht nuk do të jetë më shumë se tre muaj. Në rrethana të caktuara dhe në varësi të natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën tremujore që i nënshtrohet një plan veprimi korrigjues të kënaqshëm.

b) Nga Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmerret veprimi për të pezulluar tërësisht ose pjesërisht miratimin në rast të dështimit për t'u pajtuar brenda afateve kohore të dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

145.B.55 Mbajtja e të dhënave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një sistem të mbajtjes së të dhënave me kriteret minimale të mbajtjes që lejon gjurmueshmërinë e përshtatshme të procesit për të lëshuar, vazhduar, ndryshuar, pezulluar ose revokuar secilin miratim individual të organizatës.

2. Të dhënat do të përfshijnë minimalisht:

a) aplikimin për një miratim organizate, duke përfshirë vazhdimin e tij.

b) programin e mbikëqyrjes së vazhduar të Autoritetit të Aviacionit Civil duke përfshirë të gjitha të dhënat e auditit.

c) certifikatën e miratimit të organizatës duke përfshirë çdo ndryshim të saj.

d) një kopje të programit të auditit që liston datat kur janë parashikuar të bëhen auditet dhe kur janë kryer auditet.

e) kopjet e të gjithë korrespondencës formale duke përfshirë formën 4 ose ekuivalente.

f) detajet e çdo përjashtimi dhe veprimet e zbatimit.

g) të gjitha format e raportit të auditit nga autoritetet e tjera kompetente.

h) ekspozimet e organizatës së mirëmbajtjes.

3. Periudha minimale e mbajtjes për të dhënat e mësipërme do të jetë 4 vjet.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjedhë të përdorë ose një sistem në letër ose kompjuterik ose çdo kombinim të tyre që i nënshtrohet kontrolleve të përshtatshme.

145.B.60 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet e dhëna në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", apo ndryshimet e tij, do të regjistrohen dhe mbahen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

SHTOJCË I
CERTIFIKATA E LEJIMIT TË AUTORIZUAR – FORMA 1 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

Aplikohen dispozitat e shtojcës II, të aneksit I (pjesa M).

SHTOJCË II
SISTEMI I KLASËS DHE KATEGORIZIMEVE TË PËRDORURA PËR MIRATIMIN E ORGANIZATAVE TË MIRËMBAJTJES TË REFERUARA NË ANEKSIN I (PJESA M), NËNPJESA F DHE ANEKSIN II (PJESA 145)

Aplikohen dispozitat e shtojcës IV, të aneksit I (pjesa M).

SHTOJCË III
MIRATIMI I ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES TË REFERUAR NË ANEKSIN II (PJESA 145)

Faqe 1 nga 2

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES
Referenca: AL.145.XXXX

Sipas urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe dispozitave të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra për kohën që janë në fuqi dhe që i nënshtrohet kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon sa më poshtë:

[EMRI I KOMPANISË DHE ADRESA]

si një organizatë e mirëmbajtjes në pajtim me seksionin A, të aneksit II (pjesa 145) të kësaj Rregulloreje, e miratuar për të mirëmbajtur produktet, pjesët dhe pajisjet e listuar në programin e miratimit bashkëlidhur dhe të lëshojë certifikatat përkatëse të lejimit në shërbim duke përdorur referencat e mësipërme dhe, kur caktohet, për të lëshuar rekomandimet dhe certifikatat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore pas një rishikimi të vlefshmërisë ajrore siç specifikohet në pikën M.A.901 (l) e aneksit I (pjesa M) të kësaj Rregulloreje, për ata avionë që listohen në programin e miratimit bashkëlidhur.

KUSHTET:

1. Ky miratim kufizohet në atë të specifikuar në seksionin e objektit të punës së ekspozimit të organizatës së mirëmbajtjes të miratuar siç referohet në seksionin A, të aneksit II (pjesa 145), dhe

2. Ky miratim kërkon pajtueshmërinë me procedurat e specifikuara në ekspozimin e organizatës së mirëmbajtjes të miratuar, dhe

3. Ky miratim është i vlefshëm ndërsa organizata e miratuar e mirëmbajtjes mbetet në pajtueshmëri me aneksin II (pjesa

145) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Në varësi të pajtueshmërisë me kushtet e mësipërme, ky miratim do të mbetet i vlefshëm për një kohëzgjatje të pakufizuar përveç nëse miratimi është dorëzuar, zëvendësuar, pezulluar ose revokuar më parë.
Data e lëshimit origjinal:.....
Data e këtij rishikimi:.....
Rishikimi nr.:.....
Nënshkruar:.....
Për Autoritetin e Aviacionit Civil:

Forma 3-145 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

Faqe 2 nga 2

PROGRAMI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES
Referenca: AL.145.XXXX

Organizata: [EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

KLASA	KATEGORIZIMI	KUFIZIMI	BAZA	LINJA
AVIONI (1)	(2)	(3)	[PO/JO] (1)	[PO/JO] (1)
	(2)	(3)	[PO/JO] (1)	[PO/JO] (1)
MOTORËT (1)	(2)	(3)	[PO/JO] (1)	[PO/JO] (1)
	(2)	(3)	[PO/JO] (1)	[PO/JO] (1)
PËRBËRËSIT E NDRYSHËM NGA MOTORËT E PLOTË OSE APU (1)	(2)	(2)		
	(2)	(2)		
SHËRBIMET E SPECIALIZUARA (1)	(2)	(2)		
	(2)	(2)		
	(2)	(2)		

Ky miratim kufizohet në ato produkte, pjesë dhe pajisje dhe aktivitete të specifikuara në seksionit e objektit të punës të ekspozimit të miratuar të organizatës së mirëmbajtjes,
Referenca e ekspozimit të Organizatës së Mirëmbajtjes:.....
Data e lëshimit origjinal:.....
Data e rishikimit të fundit të miratuar: ……..…….. Rishikimi nr.:.....
Nënshkruar: …….....
Për Autoritetin e Aviacionit Civil:

Forma 3-145 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

(1) Të fshihet sipas përkatësisë nëse organizata nuk është e miratuar

(2) Të plotësohet me kategorizimet dhe kufizimet përkatëse

(3) Të plotësohet me kufizimet përkatëse dhe të përcaktohet nëse lëshimi i rekomandimit dhe certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është autorizuar apo jo (e mundshme vetëm për avionët ELA1 që nuk janë të përfshirë në operimet tregtare kur organizata kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore së bashku me inspektimin vjetor që përfshihet në programin e mirëmbajtjes).

SHTOJCË IV
KUSHTET PËR PËRDORIMIN E STAFIT TË PAKUALIFIKUAR NË PËRPUTHJE ME ANEKSIN III (PJESA 66), E REFERUAR NË PIKAT 145.A.30 (J) 1 DHE 2

1. Stafi certifikues në pajtim me kushtet e mëposhtme konsiderohet se përmbush synimin e pikës 145.A.30 (j) (1) dhe (2):

a) Personi do të mbajë një licencë ose një autorizim të stafit certifikues të lëshuar sipas rregulloreve kombëtare në pajtim të plotë me ICAO aneksi I.

b) Objekti i punës së personit nuk do të tejkalojë objektin e punës së përcaktuar nga licenca kombëtare ose autorizimi i stafit certifikues, cilado është më kufizuese.

c) Personi do të tregojë që ai/ajo ka marrë trajnim mbi faktorët njerëzorë dhe legjislacionin e Aviacionit të referuar në modulet 9 dhe 10 të shtojcës I, të aneksit III (pjesa 66).

d) Personi do të tregojë eksperiencën 5-vjeçare të mirëmbajtjes për stafin certifikues të mirëmbajtjes në linjë dhe 8 vjet për stafin certifikues të mirëmbajtjes në bazë. Megjithatë, ata persona detyrat e autorizuara të të cilëve nuk tejkalojnë ato të një stafi certifikues të kategorisë A, pjesa 66, ka nevojë të tregojë vetëm 3 vjet eksperiencë mirëmbajtjeje.

e) Stafi certifikues i mirëmbajtjes në linjë dhe stafi mbështetës i mirëmbajtjes në bazë do të tregojë që ai/ajo ka marrë trajnimin e tipit dhe ka kaluar ekzaminimin në kategorinë e nivelit B1, B2 ose B3, siç aplikohet, referuar në shtojcën III, të aneksit III (pjesa 66) për secilin lloj avioni në objektin e punës së referuar në pikën (b). Ata persona objekti i punës i së cilëve nuk tejkalon ato të një stafi certifikues të kategorisë A gjithsesi mund të marrë trajnimin në vend të trajnimit të plotë të tipit.

f) Stafi certifikues i mirëmbajtjes në bazë do të tregojë që ai/ajo ka marrë trajnimin e tipit dhe ka kaluar ekzaminimin në nivelin e kategorisë C të referuar në shtojcën III, të aneksit III (pjesa 66) për secilin lloj avioni në objektin e punës së referuar në pikën (b), përveç për llojin e avionit të parë, trajnimi dhe ekzaminimi do të jetë në nivelin e kategorisë B1, B2 ose B3 të shtojcës III.

2. Të drejtat e mbrojtura

a) Personeli që ka privilegjet para hyrjes në fuqi të kërkesave përkatëse të aneksit III (pjesa 66) mund të vazhdojë t'i ushtrojë ato pa nevojën për t'u pajtuar me pikat 1 (c) në 1 (f).

b) Megjithatë pas asaj date çdo staf certifikues që dëshiron të zgjasë objektin e autorizimit të tyre për të përfshirë privilegjet shtesë do të pajtohet me pikën 1.

c) Pavarësisht pikës 2 (b) më sipër, në rastin e trajnimit të tipit shtesë, pajtimi me pikat 1 (c) dhe 1 (d) nuk kërkohet.

ANEKSI III
(PJESA 66)
PËRMBAJTJA

66.1 Autoriteti kompetent
SEKSIONI A – KËRKESAT TEKNIKE
NËNËPJESA A – LICENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT
66.A.1 Objekti
66.A.3 Kategoritë e licencës
66.A.5 Grupet e avionit
66.A.10 Aplikimi
66.A.15 Pranueshmëria
66.A.20 Privilegjet
66.A.25 Kërkesat e njohurive bazë
66.A.30 Kërkesat e eksperiencës bazë
66.A.40 Vlefshmëria e vazhduar e licencës së mirëmbajtjes së avionit
66.A.45 Miratimi me kategorizimet e avionit
66.A.50 Kufizimet
66.A.55 Evidenca e kualifikimit
66.A.70 Dispozitat e konvertimit
SEKSIONI B – PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE
NËNPJESA A – TË PËRGJITHSHME
66.B.1 Objekti
66.B.10 Autoriteti kompetent
66.B.20 Mbajtja e të dhënave
66.B.25 Shkëmbimi i përbashkët i informacioneve
66.B.30 Përjashtimet
NËNPJESA B – LËSHIMI I NJË LICENCE TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT
66.B.100 Procedurat për lëshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit nga Autoriteti Kompetent
66.B.105 Procedura për lëshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit përmes organizatës së miratuar të mirëmbajtjes, pjesa 145

66.B.110 Procedura për ndryshimin e licencës së mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një kategori bazë shtesë ose nënkategori

66.B.115 Procedura për ndryshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një kategorizim të avionit ose për të hequr kufizimet

66.B.120 Procedura për rinovimin e vlefshmërisë së licencës së mirëmbajtjes së avionit

66.B.125 Procedura për konvertimin e licencave duke përfshirë kategorizimet e grupit

66.B.130 Procedura për miratimin direkt të trajnimit të tipit të avionit

NËNPJESA C – EKZAMINIMET

66.B.200 Ekzaminimi nga Autoriteti Kompetent

NËNPJESA D – KONVERTIMI I KUALIFIKIMEVE TË STAFIT CERTIFIKUES

66.B.300 Të përgjithshme

66.B.305 Raporti i konvertimit për kualifikimet kombëtare

66.B.310 Raporti i konvertimit për autorizimet e miratuara të organizatave të mirëmbajtjes

NËNPJESA E – KREDITET E EKZAMINIMIT

66.B.400 Të përgjithshme

66.B.405 Raporti i kreditit të ekzaminimit

66.B.410 Vlefshmëria e kreditit të ekzaminimit

NËNPJESA F – MBIKËQYRJA E VAZHDUESHME

66.B.500 Revokimi, pezullimi ose kufizimi i licencës së mirëmbajtjes së avionit

SHTOJCAT

Shtojcë I. Kërkesat e njohurive bazë

Shtojcë II. Standardi i ekzaminimit bazë

Shtojcë III. Trajnimi i tipit të avionit dhe standardi i ekzaminimit. Në trajnimin në punë

Shtojcë IV. Kërkesat e eksperiencës për zgjatjen e një licence të mirëmbajtjes së avionit

Shtojcë V. Forma 19, e RSH-së, sipas modelit të EASA-së – Formulari i aplikimit

Shtojcë VI. Forma 26, e RSH-së, sipas modelit të EASA-së – Licenca e mirëmbajtjes së avionit e referuar në aneksin III (pjesa 66)

Shtojcë VII. Kërkesat e njohurive bazë për licencën e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë L

Shtojcë VIII. Standardet e ekzaminimit bazë për licencën e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë L.

66.1 Autoriteti Kompetent

a) Për qëllime të këtij aneksi (pjesa 66), Autoriteti Kompetent do të jetë:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, kur personi që aplikon për herë të parë është i vendosur në Republikën e Shqipërisë; ose

2. Autoriteti i caktuar nga vendi tjetër anëtar i ZPEA-së, në rast se është i ndryshëm, duke iu nënshtruar marrëveshjes me autoritetin e referuar në pikën 1. Në atë rast, licenca e referuar në pikën 1 do të revokohet, të gjitha të dhënat e përmendura në pikën 66.B.20 do të transferohen dhe do të lëshohet një licence e re mbi bazën e këtyre të dhënave.

b) Agjencia është përgjegjëse për përcaktimin e:

1. Listës së tipit të avionëve; dhe

2. Cilat kombinime të strukturës mekanike/motori përfshihen në secilin kategorizim të veçantë të tipit të avionit.

SEKSIONI A
KËRKESAT TEKNIKE
NËNPJESA A
LICENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

66.A.1 Objekti

Ky seksion përkufizon licencën e mirëmbajtjes së avionit dhe vendos kërkesat për aplikim, lëshim dhe vazhdim të vlefshmërisë së saj.

66.A.3 Kategoritë dhe nënkategoritë e licencave

Licencat e mirëmbajtjes së avionit përfshijnë kategoritë e mëposhtme dhe, sipas rastit, nënkategoritë dhe sistemi i kategorizimit:

a) Kategoria A, e ndarë në nënkategoritë e mëposhtme:

- A1 Aeroplanë me turbina;
- A2 Aeroplanë me piston;
- A3 Helikopterë me turbina;
- A4 Helikopterë me piston.

b) Kategoria B1, e ndarë në nënkategoritë e mëposhtme:

B1.1 Aeroplanë me turbina;

B1.2. Aeroplanë me piston;

B1.3 Helikopterë me turbina;

B1.4 Helikopterë me piston.

c) Kategoria B2

Licenca B2 është e zbatueshme për të gjithë avionët

d) Kategoria B2L

Licenca B2L është e zbatueshme për të gjithë avionët përveç atyre në grupin e 1-rë, siç përcaktohet në pikën 66.A.5 (1) dhe ndahet në "kategorizimet e sistemit", si në vijim:

- komunikim/lundrim (kom/lund.),
- instrumente,
- autofluturim,
- mbikëqyrje,
- sisteme të strukturës mekanike.

Një licencë B2L duhet të përmbajë, së paku, një kategorizim të sistemit.

e) Kategoria B3

Licenca B3 është e zbatueshme për aeroplanët e papresiorizuar me motor me piston me masë ngritjeje maksimale (MTOM) prej 2 000 kg dhe më të vogël.

f) Kategoria L, e ndarë në nënkategoritë e mëposhtme:

- L1C: Planerët (*sailplane*) me material të kompozuar;
- L1: Planerët (*sailplane*);
- L2C: Planerët (*sailplane*) me motor dhe aeroplanët me material të kompozuar ELA1;
- L2: Planerët (*sailplane*) me motor dhe aeroplanët ELA1;
- L3H: Balonat me ajër të nxehtë;
- L3G: Balonat me gaz;
- L4H: Aerostatet me ajër të nxehtë;
- L4G: Aerostatet me gaz ELA 2;
- L5: Aerostatet me gaz të ndryshëm nga ELA2.

g) Kategoria C

Licenca C është e zbatueshme për aeroplanët dhe helikopterët.

66.A.5 Grupet e avionit

Për qëllime të kategorizimit të licencave të mirëmbajtjes së avionit, avionët do të klasifikohen në grupet e mëposhtme:

1. Grupi i 1-rë: avionët kompleksë me fuqi motorike, helikopterët me shumë motorë, aeroplanët me lartësi maksimale operimi të certifikuar që tejkalojnë FL290, avionët e pajisur me sisteme të kontrollit elektronik të fluturimit, aerostatet me gaz të ndryshëm nga ELA2 dhe avionët e tjerë që kërkojnë një kategorizim të tipit të avionit kur përcaktohet kështu nga Agjencia, ose AAC-ja (për sa kohë AAC-ja nuk është shtet anëtar i Agjencisë.

Agjencia dhe/ose AAC-ja sipas rastit mund të vendosë që të klasifikojë në grupin e 2-rë, grupin e 3-të ose grupin e 4-t, sipas rastit, një avion i cili plotëson kushtet e përcaktuara në nënparagrafin e parë, nëse konsideron se kompleksiteti i ulët i avionit të veçantë e justifikon këtë.

2. Grupi i 2-të: avionë të ndryshëm nga ato në grupin e 1-rë që i përkasin nëngrupeve të mëposhtme:

i. nëngrupi 2a:

- aeroplanët me një motor turbohelikë,
- ato turboreaktiv dhe aeroplanë me disa motor turbohelikë të klasifikuar nga Agjencia dhe/ose AAC-ja në këtë nëngrup për shkak të kompleksitetit të tyre të ulët.

ii. nëngrupi 2b:

- helikopterët me një motor me turbinë;
- ata helikopterë me disa motorë me turbinë të klasifikuar nga Agjencia në këtë nëngrup për shkak të kompleksitetit të tyre të ulët.

iii. nëngrupi 2c:

- helikopterët me një motor me piston.
- ata helikopterë me disa motorë me piston të klasifikuar nga Agjencia në këtë nëngrup për shkak të kompleksitetit të tyre të ulët.

3. Grupi i 3-t: aeroplanët me motor piston të ndryshëm nga ato në grupin e 1-rë.

4. Grupi i 4-t: planerët, planerët me motor, balonat dhe aerostatet të ndryshëm nga ato në grupin e 1-rë.

66.A.10 Aplikimi

a) Një aplikim për një licencë të mirëmbajtjes së avionit ose ndryshim të kësaj licence do të bëhet sipas formës 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së (shih shtojcën V), në një mënyrë të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe të dorëzuar tek ai.

b) Një aplikim për ndryshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit do të bëhet pranë Autoritetit Kompetent që ka lëshuar licencën e mirëmbajtjes së avionit.

c) Përveç dokumenteve të kërkuar në pikat 66.A.10 (a), 66.A.10 (b) dhe 66.B.105, sipas rastit, aplikanti, për kategoritë bazë shtesë ose nënkategoritë për një licencë të mirëmbajtjes së avionit, do të paraqesë licencën e tij/saj aktuale origjinale të mirëmbajtjes së avionit pranë Autoritetit Kompetent së bashku me formën 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së.

d) Kur aplikanti për ndryshimin e kategorive bazë kualifikohet për këtë ndryshim përmes procedurës së referuar në pikën 66.B.100 në një vend anëtar të ZPEA-së, të ndryshëm nga vendi që ka lëshuar licencën, aplikimi do t'i dërgohet Autoritetit Kompetent të referuar në pikën 66.1.

e) Kur aplikanti për ndryshimin e kategorive bazë kualifikohet për këto ndryshime përmes procedurës së referuar në pikën 66.B.105 në një vend anëtar të ZPEA-së të ndryshëm nga vendi që ka lëshuar licencën, organizata e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145) do t'i dërgojë licencën e mirëmbajtjes së avionit së bashku me formën 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së, Autoritetit Kompetent të referuar në pikën 66.1 për vulën dhe nënshkrimin e ndryshimit ose rilëshimit të licencës, sipas rastit, dhe anasjellas.

f) Çdo aplikim do të mbështetet nga dokumentacioni përkatës për të treguar pajtueshmërinë me njohuritë teorike të aplikueshme, trajnimin praktik dhe kërkesat e eksperiencës në kohën e aplikimit.

66.A.15 Pranueshmëria

Një aplikant për një licencë të mirëmbajtjes së avionit do të jetë së paku 18 vjeç.

66.A.20 Privilegjet

a) Do të aplikohen privilegjet e mëposhtme:

1. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit kategoria A lejon mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim që ndjekin mirëmbajtjen e vogël të linjës të programuar dhe korrigjimin e defektit të thjeshtë brenda limiteve të detyrave të miratuara në mënyrë specifike në autorizimin e certifikimit të referuar në pikën 145.A.35 të aneksit II (pjesa 45). Privilegjet e certifikimit do të kufizohen në punën që mbajtësi i licencës ka kryer personalisht në organizatën e mirëmbajtjes që ka lëshuar autorizimin e certifikimit.

2. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit kategoria B1 do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim dhe të veprojë si staf mbështetës B1 pas:

- mirëmbajtjes së kryer në një strukturë avioni, motor dhe sisteme mekanike dhe elektrike,

- punës në sistemet avionike që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre dhe që nuk kërkojnë zgjidhje problemesh.

Kategoria B1 përfshin nënkategorinë A korresponduese.

3. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit kategoria B2 do të lejojë mbajtësin:

i. të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim dhe të veprojë si staf mbështetës B2 si më poshtë:

- mirëmbajtjen e kryer në sistemet avionike dhe elektrike; dhe

- detyrat elektrike dhe avionike brenda motorit dhe sistemeve mekanike, që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre; dhe

ii. për të lëshuar certifikata të lejimit në shërbim pas mirëmbajtjes së linjës së programuar dhe korrigjimit të defektit të thjeshtë brenda limiteve të detyrave të miratuara në mënyrë specifike në autorizimin e certifikimit të referuar në pikën 145.A.35 e aneksit II (pjesa 145). Ky privilegj certifikimi do të kufizohet në punën që mbajtësi i licencës ka kryer personalisht në organizatën e mirëmbajtjes që ka lëshuar autorizimin e certifikimit dhe që kufizohet në vlerësimet tashmë të miratuara në licencën B2.

Licenca e kategorisë B2 nuk përfshin asnjë nënkategori A.

4. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit e kategorisë B2L do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikatat e lejimit në shërbim dhe të veprojë si staf mbështetës B2L për sa vijon:

- mirëmbajtjen e kryer në sistemet elektrike,

- mirëmbajtjen e kryer në sistemet elektronike brenda kufijve të kategorizimeve të sistemit të miratuara në mënyrë specifike në licencë, dhe

- kur mban kategorizimin e "sistemit të strukturës së avionit", kryerjen e detyrave elektrike dhe sistemeve elektronike brenda motorit dhe sistemeve mekanike, që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre.

5. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit e kategorisë B3 do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim dhe të veprojë si staf mbështetës B3 për sa vijon:

- mirëmbajtjen e kryer në strukturën e avionit, motorit, si dhe në sistemet mekanike dhe elektrike; dhe

- punën mbi sistemet elektronike që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre dhe që nuk kërkojnë zgjidhjen e problemit.

6. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit e kategorisë L do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim dhe të veprojë si staf mbështetës L, për sa vijon:

- mirëmbajtjen e kryer në strukturën e avionit, motorit, si dhe në sistemet mekanike dhe elektrike;

- punën në radio, transmetuesit e lokalizuesit të emergjencave (ELT) dhe sistemet e transponderit; dhe

- punën në sisteme të tjera avionike që kërkojnë teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre.

Nënkategoria L2 përfshin nënkategorinë L1.

Çdo kufizim i nënkategorisë L2 në përputhje me pikën 66.A.45 (h) bëhet gjithashtu i zbatueshëm për nënkategorinë L1.

Nënkategoria L2C përfshin nënkategorinë L1C.

7. Një licencë e mirëmbajtjes së avionit e kategorisë C do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit në shërbim pas mirëmbajtjes bazë të avionit. Privilegjet do të zbatohen për avionin në tërësinë e tij.

b) Mbajtësi i një licence për mirëmbajtjen e avionit nuk mund të ushtrojë privilegjet e tij nëse:

1. nuk është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të shtojcës I (pjesa M) dhe shtojcës II (pjesa 145); dhe

2. gjatë dy viteve të fundit ai/ajo nuk provon një periudhë prej 6 muajsh përvojë të mirëmbajtjes në pajtim me privilegjet e dhëna nga licenca e mirëmbajtjes së avionit ose, ka përmbushur dispozitat për lëshimin e privilegjeve të përshtatshme; dhe

3. nuk ka kompetencë të mjaftueshme për të certifikuar mirëmbajtjen në avionin përkatës; dhe

4. ai/ajo nuk është në gjendje të lexojë, të shkruajë dhe të komunikojë në një nivel të kuptueshëm në gjuhën në të cilën është shkruar dokumentacioni teknik dhe procedurat e nevojshme për të mbështetur lëshimin e certifikatës të lejimit në shërbim.

66.A.25 Kërkesat e njohurive bazë

a) Për licenca të tjera të ndryshme nga kategoritë B2L dhe L, një aplikant për një licencë të mirëmbajtjes së avionit, ose shtesën e një kategorie ose nënkategorinë në një licencë të tillë, do të tregojë me anë të ekzaminimit një nivel të njohurive në modulet e përshtatshme në përputhje me shtojcën I të aneksit III (pjesa 66). Ekzaminimi duhet të jetë në përputhje me standardin e përcaktuar në shtojcën II të aneksit III (pjesa 66) dhe do të kryhet ose nga një organizatë trajnuese e miratuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) ose nga Autoriteti Kompetent.

b) Një aplikant për një licencë të mirëmbajtjes së avionit në kategorinë L brenda një nënkategorie të dhënë, ose për shtimin e një nënkategorie tjetër, duhet të demonstrojë me ekzaminim nivelin e njohurive të moduleve të lëndëve përkatëse në përputhje me shtojcën VII të aneksit III (pjesa 66). Ekzaminimi duhet të jetë në përputhje me standardin e përcaktuar në shtojcën VIII, të aneksit III (pjesa 66) dhe duhet të kryhet nga një organizatë trajnuese e miratuar siç duhet në përputhje me aneksin IV (pjesa 147), nga Autoriteti Kompetent ose siç është rënë dakord nga Autoriteti Kompetent.

Mbajtësi i një licence për mirëmbajtjen e avionit në nënkategorinë B1.2 ose në kategorinë B3 konsiderohet se plotëson kërkesat e njohurive bazë për një licencë në nënkategoritë L1C, L1, L2C dhe L2.

Kërkesat e njohurive bazë për nënkategorinë L4H përfshijnë kërkesat e njohurive bazë për nënkategorinë L3H.

Kërkesat e njohurive bazë për nënkategorinë L4G përfshijnë kërkesat e njohurive bazë për nënkategorinë L3G.

c) Një aplikant për një licencë për mirëmbajtjen e avionit në kategorinë B2L për një "kategorizim sistemi" të veçantë, ose për shtimin e një tjetër "kategorizimi sistemi", duhet të demonstrojë me ekzaminim nivelin e njohurive të lëndëve të moduleve përkatëse në përputhje me shtojcën I, të aneksit III (pjesa 66). Ekzaminimi duhet të jetë në përputhje me standardin e përcaktuar në shtojcën II, të aneksit III (pjesa 66) dhe duhet të kryhet ose nga një organizatë trajnuese e miratuar siç duhet në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) ose nga Autoriteti Kompetent.

d) Kurset e trajnimit dhe ekzaminimet do të kalohen brenda 10 viteve para aplikimit për një licencë të mirëmbajtjes së avionit ose shtesën e kategorisë ose nënkategorisë në një licencë të tillë. Nëse ky nuk është rasti, kreditet e ekzaminimit megjithatë mund të merren në përputhje me pikën (e).

e) Aplikanti mund të aplikojë tek Autoriteti Kompetent për kreditë të plota ose të pjesshme në provimet për kërkesat e njohurive bazë, për:

i. ekzaminimet e njohurive bazë që nuk përmbushin kërkesën e përshkruar në pikën (d) më sipër;

ii. çdo kualifikim tjetër teknik të konsideruar nga Autoriteti Kompetent se është ekuivalent me standardin e njohurive të aneksit III (pjesa 66).

Kreditet do të jepen në përputhje me nënpjesën E, të seksionit B, të këtij aneksi (pjesa 66).

f) Kreditet skadojnë 10 vjet pasi ato janë dhënë për aplikantin nga Autoriteti Kompetent. Aplikanti mund të aplikojë për kreditë të reja pas skadencës.

66.A.30 Kërkesat e eksperiencës bazë

a) Një aplikant për një licencë të mirëmbajtjes së avionit do të ketë fituar:

1. Për kategorinë A, nënkategoritë B1.2 dhe B1.4 dhe kategorinë B3:

i. 3 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues, nëse aplikanti nuk ka trajnimin teknik përkatës të mëparshëm; ose

ii. 2 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues dhe përfundimin e trajnimit të konsideruar të përshtatshëm nga Autoriteti Kompetent si punonjës i kualifikuar, në një aktivitet teknik; ose

iii. 1 vit eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues dhe përfundimin e një kursi të trajnimit bazë të miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147);

2. Për kategorinë B2 dhe nënkategoritë B1.1 dhe B1.3:

i. 5 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues, nëse aplikanti nuk ka trajnimin teknik përkatës të mëparshëm; ose

ii. 3 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues dhe përfundimin e trajnimit të konsideruar të përshtatshëm nga Autoriteti Kompetent si punonjës i kualifikuar, në një aktivitet teknik; ose

iii. 2 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues dhe përfundimin e një kursi të trajnimit bazë të miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147);

2. a) Për kategorinë B2L:

i. 3 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues, duke mbuluar vlerësimin/et përkatës/e të sistemit, nëse aplikanti nuk ka ndonjë trajnim teknik të mëparshëm; ose

ii. 2 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues, duke mbuluar vlerësimin/et përkatës/e të sistemit dhe përfundimin e trajnimit, të konsideruar të përshtatshëm nga Autoriteti Kompetent, si punonjës i kualifikuar në një aktivitet teknik; ose

iii. 1 vit përvojë praktike të mirëmbajtjes në avionin operues, duke mbuluar vlerësimin/et përkatës/e të sistemit, dhe përfundimin e kursit të trajnimi bazë në një pjesë 147 të miratuar.

Për shtimin e (a) vlerësimit/eve të sistemit të ri në një licencë ekzistuese B2L, nevojiten 3 muaj përvojë praktike të mirëmbajtjes përkatëse për vlerësimin/et e sistemit të ri për secilin vlerësim të sistemit të shtuar.

2b. Për kategorinë L:

i. 2 vjet eksperiencë praktike të mirëmbajtjes në avionët operues që mbulojnë një seksion të tërthortë përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në nënkategorinë përkatëse;

ii. me përjashtim të pikës (i), 1 vit përvojë praktike të mirëmbajtjes në avionët operues që mbulojnë një seksion të tërthortë përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në nënkategorinë përkatëse, në varësi të futjes së kufizimit të parashikuar në pikën 66.A.45 (h) (ii) (3).

Për përfshirjen e një nënkategorie shtesë në një licencë ekzistuese L, përvoja e kërkuar nga pikat (i) dhe (ii) do të jetë respektivisht 12 dhe 6 muaj.

Mbajtësi i një licence për mirëmbajtjen e avionit në kategorinë/nënkategorinë B1.2 ose B3 konsiderohet se i plotëson kërkesat bazë të eksperiencës për një licencë në nënkategoritë L1C, L1, L2C dhe L2.

3. Për kategorinë C në lidhje me avionin kompleks me motor:

i. 3 vjet eksperiencë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1.1, B1.3 ose B2 mbi avionin kompleks me motor ose si staf mbështetës sipas pikës 145.A.35 ose një kombinim i të dyjave; ose

ii. 5 vjet eksperiencë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1.2 ose B1.4 mbi avionin kompleks me motor ose si staf mbështetës sipas pikës 145.A.35 ose një kombinim i të dyjave;

4. Për kategorinë C në lidhje me avionët e ndryshëm nga avionët kompleksë me motor: 3 vjet eksperiencë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1 ose B2 mbi avionin e ndryshëm nga ai kompleks me motor ose si staf mbështetës sipas pikës 145.A.35 ose një kombinim i të dyjave;

5. Për kategorinë C që merret përmes rrugës akademike: një aplikant që mban një diplomë akademike në një disiplinë teknike, nga një universitet ose institucion tjetër i lartë arsimor i njohur nga Autoriteti Kompetent, 3 vjet eksperiencë pune në një mjedis të mirëmbajtjes së avionit civil në një përzgjedhje përfaqësuese të detyrave të lidhura direkt me mirëmbajtjen e avionit duke përfshirë 6 muaj vëzhgim të detyrave të mirëmbajtjes bazë.

b) Një aplikant për një zgjatje të një licence të mirëmbajtjes së avionit do të ketë minimumin e kërkesave të eksperiencës së mirëmbajtjes së avionit civil të përshtatshme për kategorinë shtesë ose nënkategorinë e licencës së aplikuar, siç

përcaktohet në shtojcën IV të këtij aneksi (pjesa 66).

c) Eksperienca do të jetë praktike dhe do të përfshijë një seksion përfaqësues të detyrave të mirëmbajtjes së avionit.

d) Së paku 1 vit nga eksperienca e kërkuar duhet të jetë eksperiencë e kohëve të fundit në mirëmbajtjen e avionit së kategorisë/nënkategorisë për të cilën kërkohet licenca fillestare e mirëmbajtjes së avionit. Për shtesat e kategorisë/nënkategorisë pasuese për një licencë ekzistuese të mirëmbajtjes së avionit, eksperienca shtesë e kohëve të fundit të mirëmbajtjes së kërkuar mund të jetë më pak se 1 vit, por së paku 3 muaj. Eksperienca e kërkuar do të varet nga diferenca ndërmjet kategorisë/nënkategorisë së licencës së mbajtur dhe të aplikuar. Kjo eksperiencë shtesë do të jetë tipike për kategorinë/nënkategorinë e licencës së kërkuar.

e) Pavarësisht pikës (a), eksperienca e mirëmbajtjes së avionit e fituar jashtë një mjedisi të mirëmbajtjes së avionit civil do të pranohet kur kjo mirëmbajtje është ekuivalente me atë të kërkuar nga ky aneks (pjesa 66) siç vendoset nga Autoriteti Kompetent. Eksperiencë shtesë e mirëmbajtjes së avionit civil, megjithatë do të kërkohet për të siguruar të kuptuarin e përshtatshëm të mjedisit të mirëmbajtjes së avionit civil.

f) Eksperienca do të fitohet brenda 10 viteve para aplikimit për një licencë mirëmbajtjeje të avionit ose shtesën e një kategorie ose nënkategorie për një licencë të tillë.

66.A.40 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë të licencës së mirëmbajtjes së avionit

a) Licenca e mirëmbajtjes së avionit bëhet e pavlefshme 5 vjet pas lëshimit ose ndryshimit të saj të fundit, përveç nëse mbajtësi paraqet licencën e tij/saj të mirëmbajtjes Autoritetit Kompetent që e ka lëshuar atë, me qëllim për të verifikuar që informacionet që përfshihen në licencë janë të njëjta me ato që përfshihen në të dhënat e autoritetit kompetent, sipas pikës 66.B.120.

b) Mbajtësi i një licence të mirëmbajtjes së avionit do të plotësojë pjesët përkatëse të formës 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së (shih shtojcën V) dhe ta dorëzojë atë me kopjen e licencës në Autoritetin Kompetent që ka lëshuar licencën origjinale të mirëmbajtjes së avionit, përveç nëse mbajtësi punon në një organizatë mirëmbajtjeje të miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145) që ka një procedurë në ekspozimin e saj ku kjo organizatë mund të dorëzojë informacionet e nevojshme në emër të mbajtësit të licencës së mirëmbajtjes së avionit.

c) Çdo privilegj certifikimi bazuar në një licencë të mirëmbajtjes së avionit bëhet e pavlefshme sapo licenca e mirëmbajtjes së avionit bëhet e pavlefshme.

d) Licenca e mirëmbajtjes së avionit është e vlefshme vetëm: i) kur lëshohet dhe/ose ndryshohet nga Autoriteti Kompetent; dhe ii) kur mbajtësi ka nënshkruar dokumentin.

66.A.45 Miratimi me kategorizimet e avionit

a) Me qëllim për të pasur të drejtën të ushtrojë privilegjet e certifikimit në një tip specifik avioni, mbajtësi i licencës së mirëmbajtjes së avionit ka nevojë të ketë licencën e tij/saj të miratuar me kategoritë përkatëse të avionit.

- Për kategorinë B1, B2 ose C, kategorizimet përkatëse të avionit janë si më poshtë:

i. për avionin e grupit 1, kategorizimi i përshtatshëm i tipit të avionit;

ii. për avionin e grupit 2, kategorizimi i përshtatshëm i tipit të avionit, kategorizimi i nëngrupit të prodhuesit ose kategorizimi i plotë i nëngrupit;

iii. për avionin e grupit 3, kategorizimi i përshtatshëm i tipit të avionit ose kategorizimi i plotë i grupit;

iv. për avionin e grupit 4, për licencën e kategorisë B2, kategorizimi i plotë i grupit.

- Për kategorinë B2L, kategorizimet përkatëse të avionit janë si më poshtë:

i. për avionin e grupit 2, kategorizimi i përshtatshëm i nëngrupit të prodhuesit ose kategorizimi i plotë i nëngrupit;

ii. për avionin e grupit 3, kategorizimi i plotë i grupit;

iii. për avionin e grupit 4, kategorizimi i plotë i grupit.

- Për kategorinë B3, kategorizimi përkatës është 'aeroplanët me motor me piston të papresiorizuar me MTOM prej 2 000 kg dhe më poshtë'.

- Për kategorinë L, kategorizimet përkatëse të avionit janë si më poshtë:

i. për nënkategorinë L1C, kategorizimi "planerë (*sailplanes*) me material të kompozuar";

ii. për nënkategorinë L1, kategorizimi "planerë (*sailplanes*);

iii. për nënkategorinë L2C, kategorizimi

"planerë (*sailplane*) me material të kompozuar me motor dhe aeroplanët me material të kompozuar ELA1";

iv. për nënkategorinë L2, kategorizimi "planerë (*sailplane*) me motor dhe aeroplanë ELA1";

v. për nënkategorinë L3H, kategorizimi "balona me ajër të nxehtë";

vi. për nënkategorinë L3G, kategorizimi "balona me gaz";

vii. për nënkategorinë L4H, kategorizimi "aerostate me ajër të nxehtë";

viii. për nënkategorinë L4G, kategorizimi "aerostate me gaz ELA2";

ix. për nënkategorinë L5, kategorizimi i përshtatshëm i tipit të aerostatit.

- Për kategorinë A, nuk kërkohet asnjë kategorizim, subjekt i pajtueshmërisë me kërkesat e pikës 145.A.35 të aneksit II (pjesa 145).

b) Miratimi i kategorizimeve të tipit të avionit kërkon përfundimin me sukses të njërës prej pikave në vijim:

- trajnimin përkatës të tipit të avionit të kategorisë B1, B2 ose C në përputhje me shtojcën III të aneksit III (pjesa 66);

- në rastin e kategorizimit të tipit të aerostateve me gaz në një licencë B2 ose L5, trajnimin e tipit të miratuar nga Autoriteti Kompetent në përputhje me pikën 66.B.130.

c) Për licencat e ndryshme nga ato të kategorisë C, përveç kërkesave të pikës (b), miratimi i kategorizimit të tipit të parë të avionit brenda një kategorie/nënkategorie të caktuar kërkon përfundimin me sukses të trajnimit përkatës në vendin e punës. Ky trajnim në vendin e punës duhet të përputhet me shtojcën III të aneksit III (pjesa 66), përveç në rastin e aerostateve me gaz, ku do të miratohet drejtpërdrejt nga Autoriteti Kompetent.

d) Me përjashtim të pikave (b) dhe (c), për avionët e grupit të 2-të dhe të 3-të, kategorizimet e tipit të avionit mund të miratohen, gjithashtu, në licencë pas:

- përfundimit me sukses të ekzaminimit të tipit të avionit të kategorisë B1, B2 ose C në përputhje me shtojcën III të këtij aneksi (pjesa 66);

- në rastin e kategorisë B1 dhe B2, demonstrimit të eksperiencës praktike në tipin e avionit. Në atë rast, eksperienca praktike do të përfshijë një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes të lidhura me kategorinë e licencës.

Në rastin e një kategorizimi të kategorisë C, për një person të kualifikuar duke mbajtur një diplomë universitare siç specifikohet në pikën 66.A.30 (a) (7), ekzaminimi i parë përkatës i tipit të avionit do të jetë në nivelin e kategorisë B1 ose B2.

e) Për avionin e grupit 2:

i. Miratimi i kategorizimeve të nëngrupit të prodhuesit për mbajtësit e licencës së kategorisë B1 dhe C kërkon pajtueshmërinë me kërkesat e kategorizimit të tipit të avionit të së paku dy tipave të avionit nga i njëjti prodhues që të kombinuara janë përfaqësues të nëngrupit të prodhuesit të aplikueshëm;

ii. Miratimi i kategorizimeve të plota të nëngrupit për mbajtësit e licencës së kategorisë B1 dhe C kërkon pajtueshmërinë me kërkesat e kategorizimit të tipit të avionit për së paku tre tipave të avionit nga prodhues të ndryshëm, të cilët të kombinuar janë përfaqësues të nëngrupit të aplikueshëm;

iii. Miratimi kategorizimeve të nëngrupeve të prodhuesit dhe të nëngrupit të plot për mbajtësit e licencës së kategorisë B2 dhe B2L kërkon demonstrimin e eksperiencës praktike që do të përfshijë një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në lidhje me kategorinë e licencës dhe për nëngrupin e aplikueshëm të avionit, si dhe, në rastin e licencës përkatëse B2L, përkatësisht për kategorizimin e sistemit të zbatueshëm.

iv. (me përjashtim të pikës (e) (iii), mbajtësi i një licence B2 ose B2L, të miratuar me një nëngrup të plotë 2b, ka të drejtë të miratohet me një nëngrup të plotë 2c.

f) Për avionët e grupit 3 dhe 4:

i. Miratimi i kategorizimit të plotë të grupit 3 për mbajtësit e licencës së kategorisë B1, B2, B2L dhe C dhe miratimi i plotë të grupit 4 për mbajtësit e licencave B2 dhe B2L kërkon demonstrimin e eksperiencës praktike, që do të përfshijë një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në lidhje me kategorinë e licencës dhe grupin 3 dhe 4, sipas rastit.

ii. Për kategorinë B1, përveç nëse aplikanti siguron evidencë të eksperiencës së përshtatshme, kategorizimi i grupit të 3-të do t'u nënshtrohet kufizimeve të mëposhtme, që do të miratohen në licencë:

- aeroplanë të presorizuar;

- aeroplanët me strukturë metalike;

- aeroplanët me strukturë kompozite;

- aeroplanët me strukturë druri;

- aeroplanët me strukturë me tuba metalikë të mbuluar me pëlhurë.

iii. me përjashtim të pikës (f) (i), mbajtësi i një licence B2L, të miratuar me një nëngrup të plotë 2a ose 2b, ka të drejtë të miratohet me grupet 3 dhe 4.

g) Për licencën B3:

i. Miratimi i kategorizimit të 'aeroplanëve të papresiorizuar me motor me piston me MTOM prej 2 000 kg dhe më poshtë' kërkon demonstrimin e eksperiencës praktike, që do të përfshijë një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në lidhje me kategorinë e licencës;

ii. Vetëm nëse aplikanti siguron evidencën e eksperiencës së përshtatshme, kategorizimi i referuar në pikën (i) do t'u nënshtrohet kufizimeve të mëposhtme, që do të miratohen në licencë:

- aeroplanët me strukturë druri;

- aeroplanët me strukturë tuba metalikë të mbuluar me pëlhurë;

- aeroplanët me strukturë metalike;

- aeroplanët me strukturë kompozite.

h) Për të gjitha nënkategoritë e licencës L, të ndryshme nga L5:

i. miratimi i kategorizimeve kërkon demonstrim të eksperiencës praktike, e cila duhet të përfshijë një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes që lidhen me nënkategorinë e licencës;

ii. vetëm nëse aplikanti siguron evidencën e eksperiencës së përshtatshme, kategorizimet do t'u nënshtrohen kufizimeve të mëposhtme, të cilat duhet të miratohen në licencë:

1.Për kategorizimet "planerë (*sailplane*)" dhe "planerë me motor dhe aeroplanët ELA1":

- aeroplanët me strukturë druri të mbuluar me pëlhurë;

- aeroplanët me strukturë tuba metalikë të mbuluar me pëlhurë;

- aeroplanë me strukturë metalike;

- aeroplanë me strukturë kompozite.

2.Për kategorizimin "balona me gaz":

- të ndryshme nga balonat me gaz ELA1; dhe

3.Nëse aplikanti ka siguruar vetëm evidencë për një vit eksperiencë në përputhje me përjashtimin e përfshirë në pikën 66.A.30 (a) (2b) (ii), kufizimet e mëposhtme do të miratohen në licencë:

- detyrat komplekse të mirëmbajtjes të parashikuara në shtojcën VII të aneksit I (pjesa M), ndryshimet standarde të parashikuara në pikën 21.A.90B të aneksit I (pjesa 21) të 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" dhe riparimet/korrigjimet standarde të parashikuara për në pikën 21.A.431B të aneksit I (pjesa 21) të kësaj rregulloreje.

Mbajtësi i një licence për mirëmbajtjen e avionit në nënkategorinë B1.2 të miratuar me kategorizimin e grupit 3, ose në kategorinë B3 të miratuar me kategorizimin "aeroplanë të papresiorizuar me motor me piston me MTOM prej 2 000 kg dhe më poshtë' ", konsiderohet se plotëson kërkesat për lëshimin e një licence në nënkategoritë L1 dhe L2 me kategorizimet përkatëse të plota dhe me të njëjtat kufizime si licenca B1.2/B3 e mbajtur

66.A.50 Kufizimet

a) Kufizimet e futura në një licencë të mirëmbajtjes së avionit janë përjashtime nga privilegjet e certifikimit dhe, në rastin e kufizimeve të përmendura në pikën 66.A.45, ato ndikojnë në avionin në tërësinë e tij.

b) Për kufizimet e referuara në pikën 66.A.45, kufizimet do të hiqen pas:

1. Demonstrimit të eksperiencës së përshtatshme; ose

2. Një vlerësimi praktik të suksesshëm të kryer nga Autoriteti Kompetent.

c) Për kufizimet e referuara në pikën 66.A.70, kufizimet do të hiqen pas përfundimit me sukses të ekzaminimit mbi ato module/subjekte të përcaktuara në raportin e aplikueshëm të konvertimit të referuar në pikën 66.B.300.

66.A.55 Evidenca e kualifikimit

Personeli që ushtron privilegjet e certifikimit, si dhe stafi mbështetës do të paraqesin licencën e tyre, si evidencë e kualifikimit, brenda 24 orëve pas kërkesës nga një person i autorizuar.

66.A.70 Dispozitat e konvertimit

a) Mbajtësit të një kualifikimi të stafit certifikues i vlefshëm në RSH, para datës së hyrjes në fuqi të aneksit III (pjesa 66) do t'i lëshohet një licencë e mirëmbajtjes së avionit nga AAC-ja pa ekzaminimin e mëtejshëm që i nënshtrohet kushteve të specifikuara në seksionin B, nënpjesa D.

b) Një person që kalon në një proces të kualifikimit të stafit certifikues të vlefshëm në

Shqipëri, para datës së hyrjes në fuqi të aneksit III (pjesa 66) mund të vazhdojë të kualifikohet. Mbajtësit të një kualifikimi të stafit certifikues të marrë pas këtij procesi do t'i lëshohet një licencë e mirëmbajtjes së avionit nga AAC-ja pa ekzaminimin e mëtejshëm që i nënshtrohet kushteve të specifikuara në seksionin B, nënpjesa D.

c) Kur është e nevojshme, licenca e mirëmbajtjes së avionit do të përmbajë kufizimet në përputhje me pikën 66.A.50 për të reflektuar diferencat ndërmjet:

i. objektit të kualifikimit të stafit certifikues të vlefshëm në vendin anëtar të ZPEA-së para hyrjes në fuqi të kategorisë ose nënkategorisë së aplikueshme të licencës të parashikuar në këtë aneks (pjesa 66);

ii. kërkesave të njohurive bazë dhe standardeve të ekzaminimit bazë të përcaktuara në shtojcat I dhe II të këtij aneksi (pjesa 66).

d) Me përjashtim të pikës (c), për avionin që nuk përdoret nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010, i ndryshëm nga avioni kompleks me motor dhe për balonat, planerët (*sailplanes*), planerët me motor dhe aerostatet, licenca e mirëmbajtjes së avionit do të përmbajë kufizimet në përputhje me pikën 66.A.50 për të siguruar që privilegjet e stafit certifikues janë të vlefshme në Shqipëri para hyrjes në fuqi të kategorisë ose nënkategorisë të licencës së aplikueshme të pjesës 66 dhe privilegjet e licencës së konvertuar të pjesës 66 të mirëmbajtjes së avionit mbeten të njëjta.

SEKSIONI B
PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE
NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

66.B.1 Objekti

Ky seksion vendos procedurat që përfshijnë kërkesat administrative për t'u ndjekur nga autoritetet kompetente të ngarkuara me zbatimin e seksionit A të këtij aneksi (pjesa 66).

66.B.10 Autoriteti kompetent

a) Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoriteti Kompetent me përgjegjësitë e caktuara për lëshimin, vazhdimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e licencave të mirëmbajtjes së avionit.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë një strukturë të përshtatshme organizacionale për të siguruar pajtimin me këtë aneks (pjesa 66).

b) Burimet

Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë stafin e përshtatshëm për të siguruar zbatimin e kërkesave të këtij aneksi (pjesa 66).

c) Procedurat

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat e dokumentuara që detajojnë se si pajtimi me këtë aneks (pjesa 66) arrihet. Këto procedura do të rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar përputhshmërinë e vazhdueshme.

66.B.20 Mbajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një sistem të mbajtjes së të dhënave që lejon gjurmueshmërinë e përshtatshme të procesit për të lëshuar, vazhduar, ndryshuar, pezulluar ose revokuar secilën licencë të mirëmbajtjes së avionit.

b) Këto të dhëna do të përfshijnë për secilën licencë:

1. Aplikimin për një licencë të mirëmbajtjes së avionit ose ndryshimin për atë licencë, duke përfshirë të gjithë dokumentacionin mbështetës;

2. Një kopje të licencës së mirëmbajtjes së avionit duke përfshirë çdo ndryshim;

3. Kopje të të gjithë korrespondencës përkatëse;

4. Detajet e çdo përjashtimi dhe veprime zbatimi;

5. Çdo raport nga autoritetet e tjera kompetente në lidhje me mbajtësin e licencës së mirëmbajtjes së avionit;

6. Të dhënat e ekzaminimeve të kryera nga Autoriteti Kompetent;

7. Raportin e konvertimit të aplikueshëm të përdorur për konvertim;

8. Raportin e aplikueshëm të kreditit të përdorur për kreditim.

c) Të dhënat e referuara në pikat 1 në 5 të pikës (b) do të mbahen së paku 5 vjet pas mbarimit të vlefshmërisë së licencës.

d) Të dhënat e referuara në pikat 6, 7 dhe 8 të pikës (b) do të mbahen për një periudhë të pakufizuar.

66.B.25 Shkëmbimi i përbashkët i informacioneve

a) Me qëllim për të zbatuar kërkesën e kësaj Rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë pjesë në një shkëmbim të përbashkët të

informacioneve në përputhje me rregulloren në fuqi, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

b) Pa cenuar kompetencat e vendeve anëtare të ZPEA-së, në rastin e një kërcënimi potencial të sigurisë operacionale që përfshin disa vende anëtare të ZPEA-së, autoritetet kompetente të këtyre vendeve do të asistojnë njëri tjetrin në kryerjen e veprimit të nevojshëm të mbikëqyrjes.

66.B.30 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet që jepen do të regjistrohen dhe mbahen nga AAC-ja.

NËNPJESA B
LËSHIMI I NJË LICENCE TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

Kjo nënpjesë siguron procedurat për t'u ndjekur nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të lëshuar, ndryshuar ose vazhduar një licencë të mirëmbajtjes së avionit.

66.B.100 Procedura për lëshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit nga Autoriteti i Aviacionit Civil

a) Pas marrjes së formës 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së dhe të çdo dokumentacioni mbështetës, Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë formën 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së për plotësimin dhe për të siguruar që eksperienca e pretenduar përmbush kërkesën e këtij aneksi (pjesa 66).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë statusin e ekzaminimit të aplikantit dhe/ose do të konfirmojë vlefshmërinë e çdo krediti për të siguruar që të gjitha kërkesat e modulit të shtojcës I ose aneksit VII, sipas rastit, janë përmbushur ashtu siç kërkohet nga ky aneks (pjesa 66).

c) Kur verifikohet identiteti dhe data e lindjes e aplikantit dhe është vërtetuar që aplikanti plotëson standardet e njohurive dhe eksperiencës së kërkuar nga ky aneks (pjesa 66), Autoriteti Kompetent do të lëshojë licencën përkatëse të mirëmbajtjes së avionit për aplikantin. Të njëjtat informacione do të mbahen në të dhënat e Autoritetit të Aviacionit Civil.

d) Në rastin kur tipat ose grupet e avionit miratohen në kohën e lëshimit për herë të parë të licencës së mirëmbajtjes së avioni, Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë pajtueshmërinë me pikën 66.B.115.

66.B.105 Procedura për lëshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit përmes një organizate të mirëmbajtjes së miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145)

a) Një organizatë e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), kur autorizohet për të kryer këtë aktivitet nga Autoriteti Kompetent, mund: i) të përgatisë licencën e mirëmbajtjes së avionit në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil; ose ii) të bëjë rekomandimet për Autoritetin e Aviacionit Civil në lidhje me aplikimin nga një individ për një licencë të mirëmbajtjes së avionit në mënyrë që Autoriteti i Aviacionit Civil të mund të përgatisë dhe lëshojë këtë licencë.

b) Organizatat e mirëmbajtjes të referuara në pikën (a) do të sigurojnë pajtueshmërinë me pikat 66.B.100 (a) dhe (b).

c) Në të gjitha rastet, licenca e mirëmbajtjes së avionit mund të lëshohet për aplikantin vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

66.B.110 Procedura për ndryshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një kategori bazë ose një nënkategori shtesë

a) Në përfundim të procedurave të specifikuara në pikat 66.B.100 ose 66.B.105, Autoriteti i Aviacionit Civil do të miratojë kategorinë bazë, nënkategorinë shtesë ose, për kategorinë B2L, kategorizimet e sistemit në licencën e mirëmbajtjes së avionit duke e vulosur dhe nënshkruar ose duke rilëshuar licencën.

b) Sistemi i regjistrimit i Autoritetit të Aviacionit Civil do të ndryshohet në përputhje me rrethanat.

c) Me kërkesë të aplikuesit, Autoriteti i Aviacionit Civil do të zëvendësojë një licencë në kategorinë B2L me një licencë në kategorinë B2 të miratuar me të njëjtin kategorizim avioni kur mbajtësi ka demonstruar/vërtetuar të dy pikat si në vijim:

i. përmes testimit/provimit dallimet midis njohurive bazë që korrespondojnë me licencën B2L të mbajtur dhe njohurive bazë të licencës B2, siç përcaktohet në shtojcën I;

ii. eksperiencën praktike të kërkuar në shtojcën IV.

d) Në rastin e një mbajtësi të një licence të mirëmbajtjes së avionit në nënkategorinë B1.2 të miratuar me kategorizimin e grupit 3 ose në kategorinë B3 të miratuar me kategorizimin "aeroplanë të papresiorizuar me motor me piston me MTOM prej 2 000 kg dhe më poshtë",

Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë, sipas kërkesës, një licencë të vlerësuar plotësisht në nënkategoritë L1 dhe L2, me të njëjtat kufizime si licenca B1.2/B3 e mbajtur.

66.B.115Procedura për ndryshimin e një licence të mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një kategorizim të avionit ose për të hequr kufizimet

a) Pas marrjes së formës 19 të RSH-së sipas modelit të EASA-së dhe çdo dokumentacioni mbështetës që tregon pajtueshmërinë me kërkesat e kategorizimin të aplikueshëm së bashku me licencën shoqëruese të mirëmbajtjes së avionit, Autoriteti i Aviacionit Civil, do të:

1. Miratojë licencën e mirëmbajtjes së avionit të aplikantit me kategorizimin e aplikueshëm të avionit; ose

2. Rilëshojë licencën në fjalë për të përfshirë kategorizimin e aplikueshëm të avionit; ose

3. Heqë kufizimet e aplikueshme në përputhje me pikën 66.A.50.

Sistemi i regjistrimit të Autoritetit të Aviacionit Civil do të ndryshohet në përputhje me rrethanat.

b) Në rastin kur trajnimi i plotë i tipit nuk kryhet nga organizata e trajnimit të mirëmbajtjes së miratuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin IV (pjesa 147), Autoriteti i Aviacionit Civil do të bindet që të gjitha kërkesat e trajnimit të tipit përmbushen para se të lëshohet kategorizimi i tipit.

c) Në rastin kur nuk kërkohet trajnimi në punë, kategorizimi i tipit të avionit do të miratohet bazuar në një certifikatë njohjeje të lëshuar nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147).

d) Në rastin kur trajnimi i tipit të avionit nuk mbulohet nga një kurs i vetëm, Autoriteti i Aviacionit Civil do të bindet që para miratimit të kategorizimit të tipit që përmbajtja dhe kohëzgjatja e kurseve përmbush plotësisht objektin e kategorisë së licencës dhe që zonat e ndërveprimit janë adresuar siç duhet.

e) Në rastin e trajnimit të diferencave, Autoriteti i Aviacionit Civil do të bindet që: i) kualifikimi i mëparshëm i aplikantit, i plotësuar; ii) nga një kurs i miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) ose një kurs i miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, janë të pranueshme për miratimin e kategorizimit të tipit.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë që përputhshmëria me elementet praktike të demonstrohet/vërtetohet me njërën nga pikat si në vijim:

i. përmes vënies në dispozicion të të dhënave të detajuara praktike të trajnimit ose të një regjistri të vënë në dispozicion nga organizata që ka mbajtur kursin e miratuar drejtpërdrejt nga Autoriteti Kompetent në përputhje pikën 66.B.130;

ii. aty ku është e mundur, përmes një certifikate trajnimi, që mbulon elementin e trajnimit praktik, të lëshuar nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes e miratuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin IV (pjesa 147).

g) Miratimi i tipit të avionit do të përdorë kategorizimet e tipit të avionit të specifikuara nga Agjencia.

66.B.120 Procedura për rinovimin e vlefshmërisë së licencës së mirëmbajtjes së avionit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të krahasojë licencën e mirëmbajtjes së avionit të mbajtësit me të dhënat e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe do të verifikojë çdo revokim në proces, pezullim ose veprim ndryshimi sipas pikës 66.B.500. Nëse dokumentet janë identike dhe asnjë veprim nuk është pezull sipas pikës 66.B.500, kopja e mbajtësit do të rinovohet për 5 vjet dhe dosja miratohet në përputhje me rrethanat.

b) Nëse të dhënat e Autoritetit të Aviacionit Civil janë të ndryshme nga licenca e mirëmbajtjes së avionit e mbajtur nga mbajtësi i licencës:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të investigojë arsyet për këto ndryshime dhe mund të zgjedhë të mos rinovojë licencën e mirëmbajtjes së avionit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të informojë mbajtësin e licencës dhe çdo organizatë të njohur të mirëmbajtjes së miratuar në përputhje me aneksin I (pjesa M), nënpjesa F ose aneksin II (pjesa 145) që mund të preket direkt nga ky fakt.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil, nëse është e nevojshme, do të ndërmarrë veprim në përputhje me pikën 66.B.500 për të revokuar, pezulluar ose ndryshuar licencën në fjalë.

66.B.125 Procedura për konvertimin e licencave duke përfshirë kategorizimet e grupit

a) Kategorizimet individuale të tipit të avionit tashmë të miratuara në licencën e mirëmbajtjes së avionit të referuar në pikën 4, të nenit 5, do të qëndrojnë në licencë dhe nuk do të konvertohen në kategorizimet e reja përveç nëse mbajtësi i licencës përmbush plotësisht kërkesat për miratimin e përcaktuar në pikën 66.A.45 të këtij

aneksi (pjesa 66) për vlerësimet e grupit/nëngrupit korrespondues.

b) Konvertimi do të kryhet në përputhje me tabelën e mëposhtme të konvertimit:

1. për kategorinë B1 ose C;

- helikopteri me motor me piston, grup i plotë: i konvertuar në "nëngrupin 2c të plotë" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata helikopterë me një motor me piston që janë në grupin e 1-rë:

- helikopteri me motor me piston, grupi i prodhuesit: i konvertuar në "nëngrupin 2c të prodhuesit" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata helikopterë me një motor me piston të atij prodhuesi që janë në grupin e 1-rë:

- helikopteri me motor me turbinë, grup i plotë: i konvertuar në "nëngrupin 2b të plotë" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata helikopterë me një motor me turbinë që janë në grupin e 1-rë:

- helikopteri me motor me turbinë, grupi i prodhuesit: i konvertuar në "nëngrupin 2b të prodhuesit" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata helikopterë me një motor me turbinë të atij prodhuesi që janë në grupin e 1-rë:

- aeroplanë me një motor me piston – strukturë metalike, grup i plotë ose grup prodhues: i konvertuar në "grupin e plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët me strukturë kompozite, aeroplanët me strukturë druri dhe aeroplanët me tuba metali dhe pëlhurë:

- aeroplanët me disa motorë me piston – strukturë metali, grup i plotë ose grup prodhues: i konvertuar në "grupin e plotë 3" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata aeroplanë me disa motorë me piston të grupit të plotë përkatës të prodhuesit të cilët janë në grupin e 1-rë. Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët me strukturë kompozite, aeroplanët me strukturë druri dhe aeroplanët me tuba metali dhe pëlhurë:

- aeroplanët me një motor me piston – strukturë druri, grup i plotë ose grup prodhues: i konvertuar në "grupin e plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presiorizuar, aeroplanët me strukturë metali, aeroplanët me strukturë kompozite dhe aeroplanët me tuba metali dhe pëlhurë:

- aeroplanët me disa motorë me piston – strukturë druri, grup i plotë ose grup prodhues: i konvertuar në "grupin e plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presiorizuar, aeroplanët me strukturë metali, aeroplanët me strukturë kompozite dhe aeroplanët me tuba metali dhe pëlhurë:

- aeroplanët me një motor me piston – strukturë kompozite, grup i plotë ose grup prodhues: i konvertuar në "grupin e plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presiorizuar, aeroplanët me strukturë metali, aeroplanët me strukturë druri dhe aeroplanët me tuba metali dhe pëlhurë:

- aeroplanët me disa motorë me piston – strukturë kompozite, grup i plotë ose grup prodhues: i konvertuar në "grupin e plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presiorizuar, aeroplanët me strukturë metali, aeroplanët me strukturë druri dhe aeroplanët me tuba metali dhe pëlhurë:

- aeroplanët me një motor me turbinë, grup i plotë: të konvertuar në "nëngrupin e plotë 2a" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata aeroplanë me një turbohelikë, të cilët nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm dhe janë në grupin e 1-rë:

- aeroplanët me një motor me turbinë, grup i prodhuesit: të konvertuar në "nëngrupin e prodhuesit 2a" korrespondues plus kategorizimet e tipit të avionit për ata aeroplanë me një turbohelikë të atij prodhuesi të cilët nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm dhe janë në grupin e 1-rë;

- aeroplanët me disa motorë me turbinë, grup i plotë: të konvertuar në kategorizimet e tipit të avionit për ata aeroplanë me disa motorë me turbohelikë, të cilët nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm;

2. Për kategorinë B2:

- aeroplan: i konvertuar në "nëngrupin e plotë 2a" dhe "grupin e plotë 3" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata aeroplanë që nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm dhe janë në grupin e 1-rë,

- helikopter: i konvertuar në "nëngrupin e plotë 2b dhe 2c" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata helikopterë që nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm dhe janë në grupin e 1-rë;

3. Për kategorinë C:

- aeroplan: i konvertuar në "nëngrupin e plotë 2a" dhe "grupin e plotë 3" plus kategorizimet e

tipit të avionit për ata aeroplanë që nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm dhe janë në grupin e 1-rë,

- helikopter: i konvertuar në "nëngrupin e plotë 2b dhe 2c" plus kategorizimet e tipit të avionit për ata helikopterë që nuk kërkojnë një kategorizim tipi të avionit në sistemin e mëparshëm dhe janë në grupin e 1-rë.

c) Nëse licenca i nënshtrohet kufizimeve që ndjekin procesin e konvertimit të referuar në pikën 66.A.70, këto kufizime do të qëndrojnë në licencë, përveç nëse ato hiqen nën kushtet e përcaktuara në raportin përkatës të konvertimit të referuar në pikën 66.B.300.

66.B.130 Procedura për miratimin direkt të trajnimit të tipit të avionit

a) Në rastin e trajnimit të tipit për avionë të ndryshëm nga aerostatet, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të miratojë trajnimin e tipit të avionit që nuk kryhet nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147), sipas pikës 1 të shtojcës III të këtij aneksi (pjesa 66). Në këtë rast Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë një procedurë për të siguruar që trajnimi i tipit të avionit pajtohet me shtojcën III, të këtij aneksi (pjesa 66).

b) Në rastin e trajnimit të tipit për aerostatet në grupin e 1-rë, kurset do të miratohen drejtpërdrejt nga Autoriteti Kompetent në të gjitha rastet. Autoriteti Kompetent do të ketë një procedurë për të siguruar që planprogrami i trajnimit të tipit të aerostatit mbulon të gjitha elementet e përmbajtura në të dhënat e mirëmbajtjes nga mbajtësi i miratimit të projektimit (DAH).

NËNPJESA C
EKZAMINIMET

Kjo nënpjesë siguron procedurat për t'u ndjekur për ekzaminimet e kryera nga Autoriteti Kompetent.

66.B.200 Ekzaminimi nga Autoriteti i Aviacionit Civil

a) Të gjitha pyetjet e ekzaminimit do të mbahen në një mënyrë të sigurt para një ekzaminimi, për të siguruar që kandidatët nuk do të njohin cilat pyetje të veçanta do të formojnë bazën e ekzaminimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil, do të caktojë:

1. personat që do të kontrollojnë pyetjet për t'u përdorur për secilin ekzaminim;

2. ekzaminuesit që do të jenë prezent gjatë të gjitha ekzaminimeve për të siguruar integritetin e ekzaminimit.

c) Ekzaminimet bazë do të ndjekin standardin e specifikuar në shtojcat I dhe II ose në shtojcat VII dhe VIII të këtij aneksi (pjesa 66), sipas rastit.

d) Ekzaminimet e trajnimit të tipit dhe ekzaminimet e tipit do të ndjekin standardin e specifikuar në shtojcën III, të këtij aneksi (pjesa 66).

e) Pyetje ese të reja do të ngrihen së paku çdo 6 muaj dhe pyetjet tashmë të përdorura tërhiqen ose pushojnë së përdoruri. Një regjistrim i pyetjeve të përdorura do të mbahet në regjistrime për referencë.

f) Të gjitha letrat e ekzaminimit do t'i shpërndahen në fillim të ekzaminimit kandidatit dhe do t'i kthehen prapë ekzaminuesit në fund të periudhës së caktuar të ekzaminimit. Asnjë fletë ekzaminimi nuk mund të hiqet nga dhoma e ekzaminimit gjatë periudhës së caktuar të ekzaminimit.

g) Përveç dokumentacionit specifik i nevojitur për ekzaminimet e tipit, gjatë ekzaminimit për kandidatin mund të jetë në dispozicion vetëm fleta e ekzaminimit.

h) Kandidatët e ekzaminimit do të ndahen nga njëri-tjetri në mënyrë që ata të mos lexojnë fletët e ekzaminimit të njëri-tjetrit. Ata nuk duhet të flasin me asnjë person tjetër përveç ekzaminuesit.

i) Kandidatët që provohen se mashtrojnë/kopjojnë do të ndalohen nga kryerja e çdo ekzaminimi të mëtejshëm brenda 12 muajve nga data e ekzaminimit në të cilin ata konstatohen se mashtrojnë/kopjojnë.

NËNPJESA D
KONVERTIMI I KUALIFIKIMEVE TË STAFIT CERTIFIKUES

Kjo nënpjesë ofron procedurat për konvertimin e kualifikimeve të stafit certifikues të referuar në pikën 66.A.70 për licencat e mirëmbajtjes së avionit.

66.B.300 Të përgjithshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të konvertojë vetëm kualifikimet: i) të marra në RSH, për të cilin është kompetent, pa cenuar marrëveshjet dypalëshe; dhe ii) të vlefshme para hyrjes në fuqi të kërkesave të aplikueshme të këtij aneksi (pjesa 66).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kryejë vetëm konvertimin në përputhje me një raport konvertimi të vendosur sipas pikave 66.B.305 ose 66.B.310, siç aplikohet.

c) Raportet e konvertimit do të: i) zhvillohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil; ose ii) miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të siguruar pajtueshmërinë me këtë aneks (pjesa 66).

d) Raportet e konvertimit së bashku me çdo ndryshim të këtyre do të mbahen të regjistruara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën 66.B.20.

66.B.305 Raporti i konvertimit për kualifikimet kombëtare

a) Raporti i konvertimit për kualifikimet e stafit certifikues kombëtar do të përshkruajë objektin e secilit lloj të kualifikimit, duke përfshirë licencën kombëtare përkatëse, nëse ka, privilegjet përkatëse dhe do të përfshijë një kopje të rregulloreve kombëtare përkatëse që i përcakton këto.

b) Raporti i konvertimit do të tregojë për secilin lloj të kualifikimit të referuar në pikën (a):

1. Për cilën licencë të mirëmbajtjes së avionit do të konvertohet; dhe

2. Cilat kufizime do të shtohen në përputhje me pikat 66.A.70 (c) ose (d), siç aplikohet; dhe

3. Kushtet për të hequr kufizimet, duke specifikuar modulin/lëndët për të cilat nevojitet ekzaminimi për të hequr kufizimet dhe për të marrë një licencë të plotë të mirëmbajtjes së avionit ose për të përfshirë një (nën)kategori shtesë. Kjo do të përfshijë modulet e përcaktuara në shtojcën I, të këtij aneksi (pjesa 66), që nuk mbulohen nga kualifikimi kombëtar.

66.B.310Raporti i konvertimit për autorizimet e organizatave të miratuara të mirëmbajtjes

a) Për secilën organizatë të miratuar të mirëmbajtjes në fjalë, raporti i konvertimit do të përshkruajë objektin e secilit lloj të autorizimit të lëshuar nga organizata e mirëmbajtjes dhe do të përfshijë një kopje të procedurave përkatëse të miratuara të organizatës së mirëmbajtjes për kualifikimin dhe autorizimin e stafit certifikues mbi të cilat bazohet procesi i konvertimit.

b) Raporti i konvertimit do të tregojë për secilin lloj të autorizimit të referuar në pikën (a):

1. Për cilën licencë të mirëmbajtjes së avionit do të konvertohet; dhe

2. Cilat kufizime do të shtohen në përputhje me pikat 66.A.70 (c) ose (d), siç aplikohet; dhe

3. Kushtet për të hequr kufizimet, duke specifikuar modulin/lëndët për të cilat nevojitet ekzaminimi për të hequr kufizimet dhe për të marrë një licencë të plotë të mirëmbajtjes së avionit ose për të përfshirë një (nën)kategori shtesë. Kjo do të përfshijë modulet e përcaktuara në shtojcën III të këtij aneksi (pjesa 66) që nuk mbulohen nga kualifikimi kombëtar.

NËNPJESA E
KREDITET E EKZAMINIMIT

Kjo nënpjesë ofron procedurat për dhënien e krediteve të ekzaminimit të referuara në pikën 66.A.25 (c).

66.B.400 Të përgjithshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të japë kredit vetëm mbi bazën e një raporti krediti të përgatitur në përputhje me pikën 66.B.405.

b) Raporti i kreditit, do të: i) zhvillohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil; ose ii) miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të siguruar pajtueshmërinë me këtë aneks (pjesa 66).

c) Raportet e kreditit së bashku me çdo ndryshim të këtyre do të datojnë dhe mbahen në regjistrim nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën 66.B.20.

66.B.405 Raporti i kreditit të ekzaminimit

a) Raporti i kreditit do të përfshijë një krahasim ndërmjet:

i. moduleve, nënmoduleve, lëndëve dhe niveleve të njohurive që përmbahen në shtojcën I ose VII të këtij aneksi (pjesa 66), sipas rastit; dhe

ii. programit të kualifikimit teknik në fjalë i lidhur me kategorinë e veçantë që kërkohet.

Ky krahasim do të përcaktojë nëse demonstrohet pajtueshmëria dhe do të përmbajë justifikimet për secilën deklaratë.

b) Krediti për ekzaminimet, të ndryshme nga ekzaminimet e njohurive bazë të kryera në organizatat e trajnimit të mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) mund të jepet vetëm nga Autoriteti Kompetent i vendit anëtar të ZPEA-së në të cilin është marrë kualifikimi, pa cenuar marrëveshjet dypalëshe.

c) Asnjë kredit nuk mund të jepet përveç nëse ka një deklaratë përputhshmërie për çdo modul dhe nënmodul, që tregon, se ku mund gjendet standardi ekuivalent në kualifikimet teknike.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil do të kontrollojë

mbi një bazë të rregullt nëse kanë ndryshuar:

i.standardi kombëtar i kualifikimit:

ii.shtojca I ose VII e këtij aneksi (pjesa 66), sipas rastit.

Autoriteti i Aviacionit Civil, gjithashtu, do të vlerësojë nëse për pasojë janë të nevojshme ndryshimet në raportin e kreditit. Këto ndryshime do të dokumentohen, datohen dhe regjistrohen.

66.B.410 Vlefshmëria e kreditit të ekzaminimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë aplikantin me shkrim për çdo kredit të dhënë së bashku me referencën në raportin e kreditit të përdorur.

b) Kreditet do të skadojnë 10 vjet pasi ato jepen.

c) Pas skadimit të krediteve, aplikanti mund të aplikojë për kreditë të reja. Autoriteti i Aviacionit Civil do të zgjasë vlefshmërinë e krediteve për një periudhë shtesë prej 10 vitesh pa konsideruar më tej nëse kërkesat e njohurive bazë të përcaktuara në shtojcën I ose VII të këtij aneksi (pjesa 66), sipas rastit, nuk kanë ndryshuar.

NËNPJESA F
MBIKËQYRJA E VAZHDUESHME

Kjo nënpjesë përshkruan procedurat për mbikëqyrjen e vazhdueshme të licencës së mirëmbajtjes së avionit dhe në veçanti për revokimin, pezullimin ose kufizimin e licencës së mirëmbajtjes së avionit.

66.B.500 Revokimi, pezullimi ose kufizimi i licencës së mirëmbajtjes së avionit

Autoriteti i Aviacionit Civil do të pezullojë, kufizojë ose revokojë licencën e mirëmbajtjes së avionit ku ai ka identifikuar një problem të sigurisë ose nëse ka evidencë të qartë që personi ka kryer ose është përfshirë në një ose më shumë prej aktiviteteve të mëposhtme:

1. Ka marrë licencën e mirëmbajtjes së avionit dhe/ose privilegjet e certifikimit nga falsifikimi i evidencës dokumentuese;

2. Ka dështuar në kryerjen e mirëmbajtjes së kërkuar të kombinuar me dështimin për të raportuar këtë fakt për organizatën ose personin që ka kërkuar mirëmbajtjen;

3. Ka dështuar në kryerjen e mirëmbajtjes së kërkuar që rezulton nga inspektimi që ai ka bërë i kombinuar me dështimin për të raportuar këtë fakt për organizatën ose personin për të cilët mirëmbajtja është menduar të kryhet;

4. Mirëmbajtje e pakujdesshme;

5. Falsifikimi i të dhënave të mirëmbajtjes;

6. Lëshimi i një certifikate të lejimit në shërbim që njeh që mirëmbajtja e specifikuar në certifikatën e lejimit në shërbim nuk është kryer ose pa verifikuar që kjo mirëmbajtje është kryer;

7. Kryerja e mirëmbajtjes ose lëshimi i një certifikate të lejimit në shërbim kur është nën ndikimet negative të alkoolit ose drogës;

8. Lëshimi i certifikatës së lejimit në shërbim ndërsa nuk është në pajtim me aneksin I (pjesa M), aneksin II (pjesa 145) ose aneksin III (pjesa 66).

SHTOJCË I
KËRKESAT E NJOHURIVE BAZË
(PËRVEÇ LICENCËS SË KATEGORISË L)

1. Nivelet e njohurive për licencën e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë A, B1, B2, B2L, B3 dhe C

Njohuritë bazë për kategoritë A, B1, B2, B2L dhe B3 tregohen nga nivelet e njohurive (1, 2 ose 3) të çdo lënde të aplikueshme. Aplikantët e kategorisë C do të përmbushin nivelet e njohurive bazë të kategorisë B1 ose kategorisë B2.

Treguesit e nivelit të njohurive përcaktohen në 3 nivelet si më poshtë:

- NIVELI 1. Një familjarizim me elementet kryesore të lëndës.

Objektivat:

a) Aplikanti duhet të njihet me elementet bazë të lëndës.

b) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të japë një përshkrim të thjeshtë të gjithë lëndës, duke përdorur fjalët dhe shembujt e zakonshëm.

c) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të përdorë termat tipikë.

- NIVELI 2. Njohuri të përgjithshme të aspekteve teorike dhe praktike të lëndës dhe një aftësi për t'i aplikuar ato njohuri.

Objektivat:

a) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të kuptojë bazat teorike të lëndës.

b) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të japë një përshkrim të përgjithshëm të lëndës duke përdorur, sipas rastit, shembujt tipikë.

c) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të përdorë formulat matematikore së bashku me ligjet fizike që përshkruajnë lëndën.

d) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të lexojë

dhe kuptojë skicat, vizatimet dhe skemat që përshkruajnë lëndën.

e) Aplikanti duhet të jetë në gjendje t'i aplikojë këto njohuri në një mënyrë praktike duke përdorur procedurat e detajuara.

- *NIVELI 3. Njohuri të detajuara të aspekteve teorike dhe praktike të lëndës dhe një aftësi për të kombinuar dhe aplikuar elementet e ndarë të njohurive në një mënyrë logjike dhe gjithëpërfshirëse.*

Objektivat:

a) Aplikanti duhet të njohë teorinë e lëndës dhe marrëdhëniet me lëndët e tjera.

b) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të japë një përshkrim të detajuar të lëndës duke përdorur bazat teorike dhe shembuj specifikë.

c) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të kuptojë dhe të jetë në gjendje të përdorë formulat matematikore në lidhje me lëndën.

d) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të lexojë, kuptojë, përgatisë skica, vizatime të thjeshta dhe skema që përshkruajnë lëndën.

e) Aplikanti duhet të jetë të gjendje të aplikojë njohuritë e tij në një mënyrë praktike duke përdorur udhëzimet e prodhuesit.

f) Aplikanti duhet të jetë në gjendje të interpretojë rezultatet nga burime të ndryshme dhe matjet, si dhe të aplikojë veprimin korrigjues sipas rastit.

2. Modularizimi

Kualifikimi mbi lëndët bazë për secilën kategori ose nënkategori të licencës së mirëmbajtjes së avionit duhet të jetë në përputhje me matricën e mëposhtme, ku lëndët e aplikueshme tregohen me një "X":

Për kategoritë A, B1 dhe B3:

Moduli i lëndës	**Aeroplan A ose B1 me:**		**Helikopter A ose B1 me**		**B3**
	Motor me turbine	**Motor me piston**	**Motor me turbine**	**Motor me piston**	**Aeroplanët me motor me piston të papresorizuar 2000 kg MTOM ose nën**
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	
7B					X
8	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	
9B					X
10	X	X	X	X	X
11A	X				
11B		X			
11C					X
12			X	X	
13					
14					
15	X		X		
16		X		X	X
17A	X	X			
17B					X

Për kategoritë B2 dhe B2L:

Modulet/nënmodulet e lëndës	B2	B2L
1	X	X
2	X	X
3	X	X
4	X	X
5	X	X
6	X	X
7A	X	X
7B		
8	X	X
9A	X	X
9B		
10	X	X
11A		
11B		
11C		
12		
13.1 dhe 13.2	X	X
13.3 (a)	X	X (për kategorizimet e sistemit "Fluturim automatik")
13.3 (b)	X	
13.4 (a)	X	X (për kategorizimet e sistemit "Com/Nav")
13.4 (b)	X	X (për kategorizimet e sistemit, "Mbi këqyrje")
13.4 (c)	X	
13.5	X	X
13.6	X	
13.7	X	X (për kategorizimet e sistemit "Fluturim automatik")
13.8	X	X (për kategorizimet e sistemit "Instrumente")

13.9	X	X
13.10	X	
13.11 deri 13.18	X	X (për kategorizimet e sistemit "Struktura e avionit")
13.19 deri 13.22	X	
14	X	X (për kategorizimet e sistemit "Instrumente" dhe "Sistemet e strukturës së avionit")
15		
16		
17A		
17B		

MODULI 1. MATEMATIKA

	NIVELI			
	A	**B1**	**B2, B2L**	**B3**
1.1 Aritmetika Termat dhe shenjat aritmetike, metodat e shumëzimit dhe pjesëtimit, thyesat dhe numrat dhjetorë, faktorët dhe shumëfishet, peshat, masat dhe faktorët e konvertimit, raporti dhe proporcioni, mesataret dhe përqindjet, sipërfaqet dhe vëllimet, ngritja në katror/kub, rrënjët katror dhe kubike.	1	2	2	2
1.2 Algjebra a) Vlerësimi i shprehjeve të thjeshta algjebrike, mbledhja, zbritja, shumëzimi dhe pjesëtimi, përdorimi i kllapave, thyesat e thjeshta algjebrike; b) Ekuacionet lineare dhe zgjidhjet e tyre; Indekset dhe fuqitë, indekset negative dhe thyesore; sistemet binare dhe të tjera të aplikueshme numëruese; Ekuacionet simultane dhe ekuacionet e shkallës së dytë me një ta panjohur; Logaritmet.	1 -	2 1	2 1	2 1
1.3 Gjeometria a) Ndërtimet gjeometrike të thjeshta; b) Paraqitja grafike; lloji dhe përdorimi i grafikëve, grafikët e ekuacioneve/funksioneve; c) Trigonometria e thjeshtë; marrëdhëniet trigonometrike, përdorimi i tabelave dhe koordinatat drejtkëndëshe dhe polare.	- 2 -	1 2 2	1 2 2	1 2 2

MODULI 2. FIZIKA

	NIVELI			
	A	**B1**	**B2, B2L**	**B3**
2.1 Lënda Natyra e lëndës: elementet kimike, struktura e atomeve, molekulave: lidhjet kimike; Gjendjet: e ngurtë, e lëngshme, e gaztë; Ndryshimet ndërmjet gjendjeve.	1	1	1	1
2.2 Mekanika				
2.2.1 Statika	1	2	1	1
Forcat, momentet dhe lidhjet, paraqitja si vektorë; Qendra e gravitetit; Elementet e teorisë së tensionit, tendosjes dhe elasticitetit: tensioni, ngjeshja dhe përdredhja; Natyra dhe tiparet e të ngurtave, lëngut dhe gazit; Presioni dhe aftësia për të notuar në lëngje (barometrat).				
2.2.2 Kinetika	1	2	1	1

Lëvizja lineare: lëvizja uniforme në një vijë të drejtë, lëvizja nën nxitim konstant (lëvizja nën gravitet); Lëvizja rrotulluese: lëvizja rrethore uniforme (forcat *centrifugal/centripetal*); Lëvizja periodike: lëvizja pendulare; Teoria e thjeshtë e dridhjes, harmonikës dhe rezonancës; Raporti i shpejtësisë, avantazhi mekanik dhe eficienca.				
2.2.3 Dinamika				
a) Masa: Forca, inercia, puna, fuqia, energjia (potenciale, kinetike dhe energjia totale), nxehtësia, eficienca; b) Lëvizja, ruajtja e lëvizjes; Impulsi; Parimet gjiroskopike; Fërkimi: natyra dhe efektet, koeficienti i fërkimit (rezistenca rrokullisëse).	1 1	2 2	1 2	1 1
2.2.4 Dinamika e lëngjeve				
a) Graviteti dhe densiteti specifik; b) Viskoziteti, rezistenca e lëngut, efektet e formës aerodinamike: efektet e ngjeshjes së lëngjeve; Statika, dinamika dhe presioni total; teorema e Bernoulli, venturi.	2 1	2 2	2 1	2 1
2.3Termodinamika				
a)Temperatura: termometrat dhe shkallët e temperaturës: Celsius, Fahrenheit dhe Kelvin; përkufizimi i nxehtësisë; b)Kapaciteti i nxehtësisë, nxehtësia specifike; Transferimi i nxehtësisë, konveksioni, rrezatimi dhe përçueshmëria; Zgjerimi volumetrik; Ligji i parë dhe i dytë i termodinamikës; Gazet: ligjet e gazeve ideale: nxehtësia specifike në vëllim konstant dhe presion konstant, puna e bërë nga zgjerimi i gazeve; Zgjerimi dhe ngjeshja izotermale, adiabatike, ciklet e motorit, vëllimi konstant dhe presioni konstant, pompat ftohëse dhe të nxehjes; Nxehtësitë e fshehura të shkrirjes dhe avullimit, energjia termale, nxehtësia e djegies.	2 -	2 2	2 2	2 1
2.4Optika (drita)	-	2	2	-
Natyra e dritës; shpejtësia e dritës; Ligjet e reflektimit dhe përthyerjes: reflektimi në sipërfaqe të rrafshëta, reflektimi nga pasqyrat sferike, përthyerja, lentet; Fibrat optike.				
2.5Lëvizja dhe tingulli i valës Lëvizja e valës: valët mekanike, lëvizja sinusoidale e valës, fenomenet e interferencës, valët e pozicionit. Tingulli: shpejtësia e tingullit, prodhimi i tingullit, intensiteti, niveli dhe cilësia. Efekti Doppler.	-	2	2	-

MODULI 3. BAZAT ELEKTRIKE

	A	**B1**	**B2, B2L**	**B3**
3.1 Teoria e elektronit Struktura dhe shpërndarja e ngarkesave elektrike brenda: atomeve, molekulave, joneve, përzierjet; Struktura molekulare e përcjellësve, gjysmëpërcjellësve dhe izolatorëve.	1	1	1	1
3.2 Elektriciteti statik dhe përçueshmëria Elektriciteti statik dhe shpërndarja e ngarkesave elektrostatike Ligjet e elektrostatikës të tërheqjes dhe shtytjes; Njësitë e ngarkesave, ligji i Kulombit; Përçueshmëria e elektricitetit në të ngurtat, lëngje, gaze dhe një vakum.	1	2	2	1
3.3 Terminologjia elektrike Termat e mëposhtëm, njësitë e tyre dhe faktorët që i prekin ata; diferenca potenciale, forca elektromotive, tensioni, rezistenca, përçueshmëria, ngarkesa, rrjedha konvencionale e rrymës, rrjedha e elektronit.	1	2	2	1
3.4 Gjenerimi i elektricitetit	1	1	1	1

Prodhimi i elektricitetit nga metodat e mëposhtme: drita, nxehtësia, fërkimi, veprimi kimik, magnetizimi dhe lëvizja.				
3.5 Burimet DC të elektricitetit Ndërtimi dhe veprimi kimik bazë i: qelizave kryesore, qelizave dytësore, qelizave acide, qelizave nikel kadmium, qeliza të tjera alkaline; Qelizat e lidhura në seri dhe paralel; Rezistenca e brendshme dhe efekti i saj në bateri; Ndërtimi, materialet dhe funksionimi i lidhjeve termike; Funksionimi i foto-qelizave	1	2	2	2
3.6 Qarqet e rrymës së vazhduar (DC) Ligji i Omit; ligjet e tensionit dhe rrymës të Kirchoff; Llogaritjet duke përdorur ligjet e mësipërme për të gjetur rezistencën, tensionin dhe rrymën; Rëndësia e rezistencës së brendshme të një furnizimi.	-	2	2	1
3.7*Rezistenca/rezistori* a) Rezistenca dhe faktorët ndikues; Rezistenca specifike; Kodi i ngjyrës së rezistorit, vlerat dhe tolerancat, vlerat e preferuara, vlerësimet vat; Rezistorët në seri dhe paralel; Llogaritja e rezistencës totale duke përdorur seritë, kombinimeve paralele dhe paralele të serive; Funksionimi dhe përdorimi i voltmetrave dhe reostatëve; Funksionimi i Urës së Wheatstone; b) Përçueshmëria pozitive dhe negative e koeficientit të temperaturës; Rezistorët e fiksuar, qëndrueshmëria, toleranca dhe kufizimet, metodat e ndërtimit; Rezistorët e ndryshueshëm, termistorët, rezistorët e varur nga tensioni; Ndërtimi i voltmetrave dhe reostatëve; Ndërtimi i urës Wheatstone.	- - 	2 1 	2 1 	1 -
3.8Fuqia Fuqia, puna dhe energjia (kinetike dhe potenciale); Shpërndarja e fuqisë nga një resistor; Formula e fuqisë; Llogaritjet që përfshijnë fuqinë, punën dhe energjinë.	-	2	2	1
3.9*Vëllimi/kondensatori* Operimi dhe funksioni i një kondensatori Faktorët që prekin zonën e vëllimit të anodës, distanca ndërmjet anodave, numri i anodave, konstantja dielektrike, tensioni i punës, vlerësimi i tensionit; Llojet e kondensatorit, ndërtimi dhe funksioni; Kodi i ngjyrës së kondensatorit; Llogaritjet e vëllimit dhe tensionit në qarqe në seri dhe paralele; Ngarkesa eksponentiale dhe shkarkimi i një kondensatori, konstantet kohore; Testimi i kondensatorëve.	-	2	2	1
3.10 Magnetizimi a) Teoria e magnetizimit; Tiparet e një magneti; Veprimi i një magneti të varur në një fushë magnetike të Tokës; Magnetizimi dhe demagnetizimi; Mburoja magnetike; Lloje të ndryshme të materialit të magnetit; Ndërtimi i elektromagneteve dhe parimet e funksionimit; Rregullat për të përcaktuar fushën magnetike rreth përçuesit që mban rrymë b) Forca magnetomotive, fuqia e fushës, densiteti i fluksit magnetik, përshkueshmëria, lakoret e ciklit të histerezës, aftësia për t'i rezistuar magnetizimit, hezitimi i forcës, pika e ngopjes, rrymat elektrike;	- -	2 2	2 2	1 1
3.11 Induktanca/induktori Ligji i Faraday-it; Veprimi i induktimit të tensionit në një përçues që lëviz në një fushë magnetike; Parimet e induktimit; Efektet e të mëposhtmeve mbi magnitudën e një tensioni të induktuar: fuqia e fushës magnetike, norma e ndryshimit të fluksit, numri i kthimeve të konduktorit;	-	2	2	1

Induktimi i përbashkët; Efekti që norma e ndryshimit të rrymës primare dhe induktancës së përbashkët ka mbi tensionin e induktuar; Faktorët që prekin induktancën e përbashkët: numri i kthimeve në spirale, përshkueshmëria e spirales, pozicioni i spiraleve në lidhje me njëra-tjetrën; Ligji i Lenz-it dhe rregullat që përcaktojnë polaritetin; Forca kundër elektromotore (*Back emf)* vetë induktimi; Pika e ngopjes; Përdorimet e parimit të induktorëve.				
3.12 Teoria e rrymës së vazhduar (DC)/ motor/ gjenerator Teoria bazë e motorit dhe gjeneratorit; Ndërtimi dhe qëllimi i komponentëve në gjenerator DC; Funksionimi dhe faktorët që prekin rezultatin dhe drejtimin e rrjedhës së rrymës në gjeneratorët DC; Funksionimi dhe faktorët që prekin fuqinë, përdredhjen, shpejtësinë dhe drejtimin e rrotullimit të motorëve DC; Seritë, devijimi dhe motorët e përzier; Ndërtimi i gjeneratorit fillestar.	-	2	2	1
3.13 Teoria e rrymës alternative (AC) Forma e valës sinusoidale: faza, periudha, frekuenca, cikli; Vlerat e menjëhershme, mesatare, në rrënjë katrore, pik, nga piku në pik dhe llogaritjet e këtyre vlerave në lidhje me tensionin, rrymën dhe fuqinë; Valët trekëndëshe/katrore; Parimet e vetme/3 faza	1	2	2	1
3.14 *Qarqet rezistive (R), kapacitive (C) dhe induktive (L)* Marrëdhënia e fazës së tensionit dhe rrymës në qarqet L, C dhe R, paralele, seri dhe seri paralele; Shpërndarja e fuqisë në qarqet L, C dhe R; Rezistenca e plotë, këndi i fazës, faktori fuqi dhe llogaritjet e rrymës; Llogaritjet e fuqisë së vërtetë, fuqisë së dukshme dhe fuqisë reaktive. *3.15 Transformatorët* Parimet e ndërtimit dhe funksionimi i transformatorit; Humbjet e transformatorit dhe metodat për t'i kaluar ato; Veprimi i transformatorit nën kushte ngarkese dhe jongarkese; Transferimi i fuqisë, eficienca, shënimet e polaritetit; Llogaritja e tensioneve dhe rrymave linjë dhe bazë; Llogaritja e fuqisë në sistemin me tri faza; Rryma primare dhe sekondare, tensioni, raporti i kthimeve, fuqia, eficienca. Auto transformatorët.	- -	2 2	2 2	1 1
3.16 Filtrat Funksionimi, aplikimi dhe përdorimet e filtrave të mëposhtëm: transmetim i ulët, i lartë, transmetim grupi, ndalim grupi.	-	1	1	-
3.17 *Gjeneratorët AC* Rrotullimi i një laku në një fushë magnetike dhe formë vale të prodhuar; Operimi dhe ndërtimi i armaturës rrotulluese dhe tipit të fushës rrotulluese të gjeneratorëve AC; Alternatorët me një fazë, dy faza dhe tri faza; Avantazhet dhe përdorimet e lidhjeve trefazore *star* dhe *delta*; Gjeneratorët magnet të përhershëm.	-	2	2	1
3.18 *Motorët AC* Ndërtimi, parimet e operimit dhe karakteristikat e: motorëve AC sinkron dhe të induktimit me një fazë dhe shumë faza; Metodat e kontrollit të shpejtësisë dhe drejtimit të rrotullimit; Metodat e prodhimit të një fushe rrotulluese: kondensatori, induktori, motori njëfazor me pole mbrojtëse ose ndarëse.	-	2	2	1

MODULI 4. BAZAT ELEKTRONIKE

	A	B1	B2, B2L	B3
4.1 Gjysmë-përcjellësit 4.1.1 Diodat a) Simbolet e diodës; Karakteristikat dhe tiparet e diodës; Diodat në seri dhe paralel; Karakteristikat kryesore dhe përdorimi i rafinuesve të kontrolluar (*tiristori*), diodës që lëshon dritë, diodës përcjellëse, varistor, diodave rafinuese; Testimi funksional i diodave. b) Materialet, konfigurimi i elektronit, tiparet elektrike; Materialet e tipit P dhe N: efektet e papastërtive në përcjellje, karakteristikat e shumicës dhe pakicës; Bashkimi PN në një gjysmëpërcjellës, zhvillimi i një potenciali gjatë një bashkimi PN në kushte të paanshme, të njëanshme përpara dhe të njëanshme në anë të kundërt; Parametrat e diodës: tension invers pik, rryma maksimale e përparme, temperatura, frekuenca, rryma e rrjedhjes, shpërndarja e fuqisë; Operimi dhe funksioni i diodave në qarqet e mëposhtme: aeroplan i shpejtë, rafinuesit e valës, rafinuesit urë, dyfishuesit e tensionit dhe trefishuesit; Operimi dhe karakteristikat e detajuara të pajisjeve të mëposhtme: rafinuesi i kontrolluar se silikon (tiristor), diode që lëshon dritë, diode Schottky, dioda përcjellëse, diode varactor, varistor, diodat rafinuese, diode Zener.	- -	2 -	2 2	1 -
4.12 Tranzitorët a) Simbolet e tranzitorit; Përshkrimi dhe orientimi i komponentit; Karakteristikat dhe tiparet e tranzitorit. b) Ndërtimi dhe operimi i tranzitorëve PNP dhe NPN; Konfigurimet bazë, të kolektorit dhe emetuesit; Testimi i tranzitorëve; Vlerësimi bazë i llojeve të tjera të tranzitorit dhe përdorimet e tyre; Aplikimi i tranzitorëve: klasat e amplifikuesit (A, B, C); Qarqet e thjeshta duke përfshirë: pjerrësinë, shkëputjen, reagimin dhe stabilizimin; Parimet e qarkut me shumë faza: kaskadat, shtytje-tërheqje, lëkundësit, qarqet flip-flop.	**-** **-**	**1** **-**	**2** **2**	**1** **-**
4.1.3 Qarqet e integruara a) Përshkrimi dhe operimi i qarqeve logjike dhe amplifikuesve linear të qarqeve/operacional; b) Përshkrimi dhe operimi i qarqeve logjike dhe qarqeve lineare; Hyrje në operimin dhe funksionin e një amplifikuesi të përdorur si integrator, diferenciator, ndjekës tensioni, krahasues; Operimi dhe fazat e amplifikuesit që lidhin metodat: rezistive, kapacitive, induktive (transformues), induktive rezistive (IR, direkt; Avantazhet dhe disavantazhet e reagimit pozitiv dhe negativ.	**-** **-**	**1** **-**	**-** **2**	**1** **-**
4.2 Bordet e shtypura të qarkut Përshkrimi dhe përdorimi i bordeve të shtypura të qarkut. 4.3 Mekanizmat ndihmës a) Të kuptuarit e termave të mëposhtëm: sistemet e hapura dhe të mbyllura të shtrëngimit, reagimi, ndjekja, shndërruesit analogë; Parimet e operimit dhe përdorimit të komponentëve/tipareve të sistemit sinkro: zgjidhësit, diferenciali, kontrolli dhe përdredhja, transformuesit, induktimi dhe transmetuesit e vëllimit; b) Të kuptuarit e termave të mëposhtëm: shtrëngimi i hapur dhe i mbyllur, ndjekja, mekanizmi ndihmës, analog, shndërruesi, nul, zhurmë mbytja, reagimi, zona e vdekur/neutrale; Ndërtimi, operimi dhe përdorimi i komponentëve të sistemit sinkro të mëposhtëm: zgjidhësit, diferenciali, kontrolli dhe përdredhja, transformuesit E dhe I, transmetuesit e induktimit, transmetuesit e vëllimit; transmetuesit sinkron; Defektet e mekanizmave ndihmës, ndryshimi i drejtimeve sinkro, ndjekja.	**-** **-** **-**	**1** **1** **-**	**2** **-** **2**	**-** **-** **-**

MODULI 5. TEKNIKAT DIGJITALE/SISTEMET INSTRUMENTALE ELEKTRONIKE

	NIVELI				
	A	**B1-1 B1-3**	**B1-2 B1-4**	**B2 B2L**	**B3**
5.1 Sistemet instrumentale elektronike Rregullimet e sistemeve tipike dhe paraqitja e kabinës së sistemeve instrumentale elektronike	1	2	2	3	1
5.2 Sistemet numërues Sistemet numërues: binare, oktale, heksadecimale; Demonstrimi i konvertimeve ndërmjet sistemeve decimale dhe binare, oktale dhe heksadecimale dhe anasjellas.	-	1	-	2	-
5.3 Konvertimi i të dhënave Të dhënat analoge, të dhënat digjitale; Operimi dhe aplikimi i konvertuesve nga analog në digjital dhe digjital në analog, inputet dhe autputet, kufizimet e llojeve të ndryshme.	-	1	-	2	-
5.4 Bazat e të dhënave Operimi i bazës së të dhënave në sistemet e avionit, duke përfshirë njohuritë e ARINC-së dhe specifikimeve të tjera. *Network/Ethernet* të Avionit.	-	2	-	2	-
5.5 Qarqet logjike a) Identifikimi i simboleve të referimit logjik të përbashkëta, tabelat dhe qarqet ekuivalente; Aplikimet e përdorura për sistemet e avionit, diagramët skematikë. b) Interpretimi i diagramëve logjikë.	-	2	-	2	-
5.6 Struktura bazë e kompjuterit a) Terminologjia e kompjuterit (duke përfshirë *bit, byte, software, hardware*, CPU, IC dhe pajisje të ndryshme memorie, si: RAM, ROM, PROM); Teknologjia e kompjuterit (siç aplikohet në sistemet e avionit).	-	-	-	2	-
b) Terminologjia e lidhur me kompjuterin: Operimi, paraqitja dhe programi i komponentëve të mëdhenj në një mikrokompjuter duke përfshirë sistemet e tyre përkatëse; Informacionet që përfshihen në fjalët udhëzuese me adresë të vetme dhe multiadresë; Termat e lidhur me memorien; Operimi i pajisjeve tipike të memories; Operimi, avantazhet dhe disavantazhet e sistemeve të ndryshme të ruajtjes së të dhënave.	1 - -	2 - -	- - -	- 2 -	- - -
5.7 Mikroprocesorët Funksionet e kryera dhe operimi i përgjithshëm i një mikroprocesori; Operimi bazë i secilit prej elementeve të mëposhtme të mikroprocesorit: kontrolli dhe njësia përpunuese, ora, regjistri, njësia logjike aritmetike.					
5.8 Qarqet e integruara Operimi dhe përdorimi i enkoderave dhe dekoderave; Funksioni i llojeve të enkoderit; Përdorimet e integrimit të shkallës mesatar, të madhe dhe shumë të madhe.	-	-	-	2	-
5.9 Multipleksimi Operimi, aplikimi dhe identifikimi në diagramë logjikë i multipleksuesve dhe demultipleksuesve.					
5.10 Fibrat optike Avantazhet dhe disavantazhet e transmetimit të të dhënave të fibrave optike në përhapjen me tel elektrik; Baza e të dhënave e fibrave optike; Termat e lidhur me fibrat optike; Përfundimet; Bashkuesit, terminalet e kontrollit, terminalet e largëta. Aplikimi i fibrave optike në sistemet e avionit.	- -	- -	- -	2 2	- -
5.11 Ekranet elektronike Parimet e operimit të llojeve të zakonshme të ekrave të përdorura në avionin modern duke përfshirë tubat me rreze të katodës, diodat që lëshojnë dritë dhe	-	1	1	2	-

Ekranin kristal të lëngshëm. 5.12 Pajisjet sensitive elektrostatike Trajtimi i veçantë i komponentëve sensitiv ndaj shkarkimeve elektrostatike; Të diturit e rreziqeve dhe dëmit të mundshëm, pajisjet mbrojtëse antistatike të personelit dhe komponentëve. 5.13 Kontrolli i menaxhimit *software* Të diturit e kufizimeve, kërkesave të përshtatshmërisë për fluturim dhe efektet katastrofike të mundshme të ndryshimeve të pamiratuara në programet software. 5.14 Mjedisi elektromagnetik Influenca e fenomeneve të mëposhtme në praktikat e mirëmbajtjes për sistemin elektronik: Kompatibiliteti elektromagnetik EMC Interferenca elektromagnetike EMI Fusha e rrezatuar e intensitetit të lartë HIRF Mbrojtja e ndriçimit. 5.15 Sistemet tipike elektronike/digjitale të avionit Rregullimi i përgjithshëm i sistemeve tipike elektronike/digjitale të avionit dhe BITE përkatës (pajisjet *Built in Test*), si: a) Vetëm për B1 dhe B2: Komunikimi dhe adresimi dhe sistemi raportues ACARS-ARINC Indikacioni dhe sistemi njoftues i ekuipazhit EICAS FBW-Fly-by-Wire Sistemi i menaxhimit të fluturimit FMS Sistemi i referencës inerciale IRS b) Për B1, B2 dhe B3: Monitorimi elektronik i centralizuar i avionit ECAM Sistemi instrumental elektronik i fluturimit EFIS Sistemi i pozicionimit global GPS Sistemi i shmangies së përplasjes së trafikut TCAS Avionika modulare e integruar Sistemet e kabinës Sistemet e informacionit.	- 1 - -	2 2 2 2	1 2 2 2	2 2 2 2	1 1 - -

MODULI 6. MATERIALET DHE *HARDWARE*

	NIVELI			
	A	**B1**	**B2 B2L**	**B3**
6.1 Materialet e avionit – prej hekuri a) Karakteristikat, tiparet dhe identifikimi i çelikut aliazh të zakonshëm i përdorur në avion; Trajtimi me nxehtësi dhe aplikimi i çelikut aliazh.	1	2	1	2
b) Testimi i materialeve prej hekuri për ngurtësinë, forcën elastike, forcën e lodhjes dhe rezistencën e impaktit.	-	1	1	1
6.2 Materialet e avionit – jo prej hekuri a) Karakteristikat, tiparet dhe identifikimi i materialeve jo prej hekuri të zakonshme të përdorura në avion; Trajtimi me nxehtësi dhe aplikimi i materialeve jo prej hekuri.	1	2	1	2
b) Testimi i materialeve jo prej hekuri për ngurtësinë, forcën elastike, forcën e lodhjes dhe rezistencën e impaktit.	-	1	1	1
6.3 Materialet e avionit – kompozite dhe jometalike 6.3.1 Kompozite dhe jometalike të ndryshme nga druri dhe copa a) Karakteristikat, tiparet dhe identifikimi i materialeve kompozite dhe jometalike të zakonshme të ndryshme nga druri të përdorura në avion; Agjentët e mbylljes dhe lidhjes; b) Zbulimi i defekteve/përkeqësimit në materialin kompozit dhe jometalik; Riparimi i materialit kompozit dhe jometalik.	1	2	2	2
6.3.2 Strukturat prej druri Metodat e ndërtimit të strukturave prej druri të avionit; Karakteristikat, tiparet dhe llojet e drurit dhe ngjitësit të përdorur në aeroplanë; Ruajtja dhe mirëmbajtja e strukturës prej druri;	1 1	2 2	- -	2 2

Llojet e defekteve në materialin e drurit dhe strukturat e drurit; Zbulimi i defekteve në strukturën e drurit; Riparimi i strukturës së drurit. 6.3.3 Mbulimi me copë Karakteristikat, tiparet dhe llojeve e copave të përdorura në aeroplanë; Metodat e inspektimit për copën; Llojet e defekteve në copë; Riparimi i mbulimit të copës.	1	2	-	2
6.4 Gërryerja a) Bazat kimike; Formimi nga procesi galvanik i veprimit, mikrobiologjik, tensioni; b) Llojet e gërryerjes dhe identifikimi i tyre; Shkaqet e gërryerjes; Llojet e materialit, dyshimi për gërryerje.				
6.5 Kapëset	1	1	1	1
6.5.1 Filetaturat Nomenklatura e vidës: Format e filetaturës, dimensionet dhe tolerancat për filetaturat standarde të përdorura në avion; Matja e filetaturave.	2	3	2	2
6.5.2 Bulonat, prizhonjeret dhe vidat Llojet e bulonave: specifikimi, identifikimi dhe shënimi i bulonave të avionit, standardet ndërkombëtare; Dadot: vetë bllokuese, të ankoruar, llojet standarde; Vidat e pajisjeve: specifikimet e avionit; Prizhonjeret, llojet dhe përdorimet, futja dhe heqja; Vidat me vetëfiletim, kunjat.	2	2	2	2
6.5.3 Pajisjet mbyllëse Rondelet, pllakat mbyllëse, kopilet, dadot, tela bllokues, element mbërthyes me lejim të shpejtë, çelësat, siguresat.	2	2	2	2
6.5.4 Perçinat e avionit Llojet e percinave të ngurtë dhe pa dalje: specifikimet dhe identifikimi, trajtimi me nxehtësi.				
6.6 Tubat dhe bashkueset a) Identifikimi dhe llojet e tubave të fortë dhe fleksibël dhe lidhësit e tyre të përdorura në një avion; b) Bashkueset standarde për tubat hidraulik, të karburantit, vajit, pneumatik dhe të sistemit ajror të avionit.	2	2	2	2
6.7 Sustat Llojet e sustave, materialet, karakteristikat dhe aplikimet.	1	2	1	2
6.8 Kushinetat Qëllimi i kushinetave, ngarkesat, materiali, ndërtimi; Llojet e kushinetave dhe aplikimi i tyre.	2	2	2	2
6.9 Transmisionet Llojet e ingranazheve dhe aplikimi i tyre; Raportet e ingranazheve, reduktimi dhe sistemet e shtimit të ingranazheve, ingranazhet lëvizëse, ingranazhet boshe, modelet rrjetë; Rripat dhe pulexhat, zinxhirët dhe rrotat me dhëmbë.	2 - 1	2 2 2	1 1 2	2 1 1
6.10 Kabllot e kontrollit Llojet e kabllove; Pajisjet fundore, vidat dhe pajisjet e kompensimit; Pulexhat dhe komponentët e sistemit kabllor; Kabllot *Bowden*; Sistemet e kontrollit fleksibël të avionit.	1 1	2 2	2 1	1 2
6.11 Kabllot dhe konektorët elektrikë Llojet e kabllove, ndërtimi dhe karakteristikat; Kabllot e tensionit të lartë dhe ko-aksial; Shtrënguesit Llojet e konektorëve, gjilpërat, prizat, bazat, izolantët, vlerësimi i rrymës dhe tensionit, çiftimi, kodet e identifikimit.	1	2	2	2

MODULI 7A. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Shënim. Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Çështjet përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulin 7B.

	NIVELI		
	A	**B1**	**B2 B2L**
7.1 Masat e sigurisë – Avioni dhe reparti Aspektet e praktikave të sigurta të punës duke përfshirë masat paraprake për të t'u marrë kur punohet me energji elektrike, gaze veçanërisht oksigjen, vajra dhe kimikate. Gjithashtu, urdhri në veprimin korrigjues për t'u ndërmarrë në rast të një zjarri ose aksidenti tjetër me një ose më shumë prej këtyre rreziqeve duke përfshirë njohuritë mbi agjentët fikës.	3	3	3
7.2 Praktikat e punës Kujdesi i mjeteve, kontrolli i mjeteve, përdorimi i materialeve; Dimensionet, lejet dhe tolerancat, standardet e mjeshtërisë; Kalibrimi i mjeteve dhe pajisjeve, standardet e kalibrimit.	3	3	3
7.3 Mjetet Llojet e mjeteve të zakonshme me dorë; Llojet e mjeteve të zakonshme me fuqi; Operimi dhe përdorimi i mjeteve matëse të sakta; Pajisjet dhe metodat e lubrifikimit; Operimi, funksioni dhe përdorimi i pajisjeve të testit të përgjithshëm elektrik;	3	3	3
7.4 Pajisjet e testit të përgjithshëm të avionit; Operimi, funksioni dhe përdorimi i pajisjeve të testit të përgjithshëm të avionit;	-	2	3
7.5 Vizatimet inxhinierike, diagramët dhe standardet Llojet e vizatimit dhe diagramët, simbolet e tyre, dimensionet, tolerancat dhe projektimet; Identifikimi i informacioneve të bllokut të titullit; Mikrofilmi, mikrofishet dhe paraqitjet e kompjuterizuara; Specifikimi 100 i Shoqatës Amerikane të Transportit Ajror (ATA); Standardet aeronautike dhe të tjera të aplikueshme duke përfshirë ISO, AN, MS, NAS dhe MIL; Diagramet rrjetë dhe diagramet skematike.	1	2	2
7.6 Pajisjet dhe lejet Madhësitë e shpimit për vrimat e bulonit, klasat e pajisjeve; Sistemi i zakonshëm i pajisjeve dhe lejeve; Programi i pajisjeve dhe lejeve për avionin dhe motorët; Limitet për harkun, kthesën dhe mbajtjen; Metodat standarde për kontrollin e boshteve, kushinetave dhe pjesëve të tjera.	1	2	1
7.7 Sistemi i interkoneksionit të rrjetit elektrik Vazhdimësia, izolimi dhe teknikat dhe testimi i lidhjes; Përdorimi i mjeteve dredhëse: që operojnë me dorë dhe hidraulike; Testimi i bashkimeve dredhëse; Heqja dhe futja e gjilpërës së konektorit; Kabllot me aks të përbashkët; testimi dhe masat e instalimit; Identifikimi i llojeve të telave, kriteret e inspektimit të tyre dhe toleranca e dëmtimit. Teknikat e mbrojtjes së telave: përvijimi i kabllos, grumbujt e kabllos, teknikat mbrojtëse mbështjellëse duke përfshirë tkurrjen mbështjellëse të nxehtësisë, mbrojtja; Instalimet EWIS, inspektimi, riparimi, mirëmbajtja dhe standardet e pastërtisë.	1	3	3
7.8 Përçinimi Perçinat bashkuese, hapësira e percinimit dhe shkalla; Mjetet e përdorura për percinim dhe gropëzimi; Inspektimi i bashkimeve të percinuara.	1	2	-
7.9 Tubat dhe gypat Lakimi i tubave të avionit; Inspektimi dhe testimi i tubave dhe gypave të avionit; Instalimi dhe grumbullimi i tubave.	1	2	-
7.10 Elasticiteti Inspektimi dhe testimi i elasticitetit	1	2	-
7.11 Kushinetat Testimi, pastrimi dhe inspektimi i kushinetave; Kërkesat e lubrifikimit të kushinetave;	1	2	-

Defektet në kushineta dhe shkaqet e tyre.			
7.12 Transmisionet Inspektimi i ingranazheve, lëkundja; Inspektimi i rripave dhe pulexhave, zinxhirëve dhe rrotave më dhëmbë; Inspektimi i vidave, pajisjeve me levë, sistemeve me shufër tërhiq-shtyj.	1	2	-
7.13 Kabllot e kontrollit Përkulja e pajisjeve fundore; Inspektimi dhe testimi i kabllove të kontrollit; Kabllot *Bowden*: sistemet e kontrollit fleksibël të avionit.	1	2	-
7.14 Trajtimi i materialit 7.14.1 Fleta metalike Shënimi dhe llogaritja e lejimit të përkuljes; Puna e fletës metalike duke përfshirë përkuljen dhe formimin; Inspektimi i punës së fletës metalike. 7.14.2 Kompozite dhe jometalike Praktikat e lidhjes. Kushtet mjedisore; Metodat e inspektimit.	- -	2 2	- -
7.15 Saldimi, ngjitja, bashkimi dhe lidhja a) Metodat e bashkimit: inspektimi i pikave të bashkimit. b) Metodat e saldimit dhe ngjitjes; Inspektimi i pjesëve të salduara dhe ngjitura; Metodat e lidhjes dhe inspektimi i pikave të lidhura.	- -	2 2	2 -
7.16 Pesha dhe balanca e avionit a) Llogaritja e Qendrës së Gravitetit/limiteve të balancës: përdorimi i dokumenteve përkatëse; b)Përgatitja e avionit për peshim; peshimi i avionit.	- -	2 2	2 -
7.17 Trajtimi dhe ruajtja e avionit Lëvizja ngadalë/rimorkimi i avionit dhe masat përkatëse të sigurisë; Ngritja, ndalimi, sigurimi i avionit dhe masat përkatëse të sigurisë; Metodat e ruajtjes së avionit; Procedurat e mbushjes/zbrazjes së karburantit; Procedurat antingricë; Furnizimet tokësore elektrike, hidraulike dhe pneumatike. Efektet e kushteve mjedisore mbi trajtimin dhe operimin e avionit.	2	2	2
7.18 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit a) Llojet e defekteve dhe teknikat e inspektimit vizual; Heqja e gërryerjes, vlerësimi dhe rimbrojtja; b) Metodat e riparimit të përgjithshëm, Manuali i Riparimit Strukturor; Programet e kontrollit të vjetërimit, lodhjes dhe gërryes; c) Teknikat jodestruktive të inspektimit duke përfshirë metodat penetruese, radiografike, të rrymës, ultrasonike dhe mjeti i inspektimit; d) Teknikat e çmontimit dhe montimit; e) Teknikat e mënjanimit të problemeve.	2 - - 2 -	3 2 2 2 2	3 - 1 2 2
7.19 Ngjarje jonormale a) Inspektimet pas goditjes së vetëtimës dhe penetrimit HIRF; b) Inspektimet pas ngjarjeve jonormale si uljet e rënda dhe fluturimi përmes turbulencës.	2 2	2 2	2 -
7.20 Procedurat e mirëmbajtjes Planifikimi i mirëmbajtjes; Procedurat e modifikimit. Procedurat e ruajtës; Procedurat e certifikimit/lejimit; Programi me operimin e avionit; Inspektimi i mirëmbajtjes/kontrolli i cilësisë/sigurimi i cilësisë; Procedurat shtesë të mirëmbajtjes; Kontrolli i komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar.	1	2	2

MODULI 7B. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Shënim. Objekti i këtij moduli do të reflektojë teknologjinë e aeroplanëve në lidhje me kategorinë B3.

	NIVELI
	B3
7.1 Masat e sigurisë – Avioni dhe reparti Aspektet e praktikave të sigurta të punës duke përfshirë masat paraprake për të t'u marrë kur punohet me energji elektrike, gaze veçanërisht oksigjen, vajra dhe kimikate. Gjithashtu, urdhri në veprimin korrigjues për t'u ndërmarrë në rast të një zjarri ose aksidenti tjetër me një ose më shumë prej këtyre rreziqeve duke përfshirë njohuritë mbi agjentët fikës.	3
7.2 Praktikat e punës Kujdesi i mjeteve, kontrolli i mjeteve, përdorimi i materialeve; Dimensionet, lejet dhe tolerancat, standardet e mjeshtërisë; Kalibrimi i mjeteve dhe pajisjeve, standardet e kalibrimit.	3
7.3 Mjetet Llojet e mjeteve të zakonshme me dorë; Llojet e mjeteve të zakonshme me fuqi; Operimi dhe përdorimi i mjeteve matëse të sakta; Pajisjet dhe metodat e lubrifikimit; Operimi, funksioni dhe përdorimi i pajisjeve të testit të përgjithshëm elektrik;	3
7.4 Pajisjet e testit të përgjithshëm të avionit; Operimi, funksioni dhe përdorimi i pajisjeve të testit të përgjithshëm të avionit;	
7.5 Vizatimet inxhinierike, diagramet dhe standardet Llojet e vizatimit dhe diagramet, simbolet e tyre, dimensionet, tolerancat dhe projektimet;	1
Identifikimi i informacioneve të bllokut të titullit; Mikrofilmi, mikrofishet dhe paraqitjet e kompjuterizuara; Specifikimi 100 i Shoqatës Amerikane të Transportit Ajror (ATA); Standardet aeronautike dhe të tjera të aplikueshme duke përfshirë ISO, AN, MS, NAS dhe MIL; Diagramet rrjetë dhe diagramet skematike.	2
7.6 Pajisjet dhe lejet Madhësitë e shpimit për vrimat e bulonit, klasat e pajisjeve; Sistemi i zakonshëm i pajisjeve dhe lejeve; Programi i pajisjeve dhe lejeve për avionin dhe motorët; Limitet për harkun, kthesën dhe mbajtjen; Metodat standarde për kontrollin e boshteve, kushinetave dhe pjesëve të tjera.	2
7.7 Kabllot elektrikë dhe konektorët Vazhdimësia, izolimi dhe teknikat dhe testimi i lidhjes; Përdorimi i mjeteve dredhëse: që operojnë me dorë dhe hidraulike; Testimi i bashkimeve dredhëse; Heqja dhe futja e gjilpërës së konektorit; Kabllot me aks të përbashkët; testimi dhe masat e instalimit; Teknikat e mbrojtjes së telave: përvijimi i kabllos, grumbujt e kabllos, teknikat mbrojtëse mbështjellëse duke përfshirë tkurrjen mbështjellëse të nxehtësisë, mbrojtja.	2
7.8 Gozhdimi Bashkueset e gozhdimit, hapësira e gozhdimit dhe shkalla; Mjetet e përdorura për gozhdim dhe gropëzimi; Inspektimi i bashkimeve të gozhduara.	
7.9 Tubat dhe gypat Lakimi i tubave të avionit; Inspektimi dhe testimi i tubave dhe gypave të avionit; Instalimi dhe grumbullimi i tubave.	2
7.10 Elasticiteti Inspektimi dhe testimi i elasticitetit	
7.11 Kushinetat Testimi, pastrami dhe inspektimi i kushinetave; Kërkesat e lubrifikimit të kushinetave; Defektet në kushineta dhe shkaqet e tyre.	2
7.12 Transmisionet Inspektimi i ingranazheve, lëkundja; Inspektimi i rripave dhe pulexhave, zinxhirëve dhe rrotave më dhëmbë;	2

Inspektimi i vidave, pajisjeve me levë, sistemeve me shufër tërhiq–shtyj.	
7.13 Kabllot e kontrollit	
Përkulja e pajisjeve fundore;	
Inspektimi dhe testimi i kabllove të kontrollit;	2
Kabllot *Bowden*: sistemet e kontrollit fleksibël të avionit.	
7.14 Trajtimi i materialit	
7.14.1 Fleta metalike	
Shënimi dhe llogaritja e lejimit të përkuljes;	2
Puna e fletës metalike duke përfshirë përkuljen dhe formimin;	
Inspektimi i punës së fletës metalike.	
7.14.2 Kompozite dhe jometalike	
Praktikat e lidhjes.	
Kushtet mjedisore;	2
Metodat e inspektimit.	
7.15 Saldimi, ngjitja, bashkimi dhe lidhja	
a) Metodat e bashkimit: inspektimi i pikave të bashkimit.	
b) Metodat e saldimit dhe ngjitjes;	2
Inspektimi i pjesëve të salduara dhe ngjitura;	
Metodat e lidhjes dhe inspektimi i pikave të lidhura.	
7.16 Pesha dhe balanca e avionit	
a) Llogaritja e Qendrës së Gravitetit/limiteve të balancës: përdorimi i dokumenteve përkatëse;	
b) Përgatitja e avionit për peshim; Peshimi i avionit.	2
7.17 Trajtimi dhe ruajtja e avionit	2
Lëvizja ngadalë/rimorkimi i avionit dhe masat përkatëse të sigurisë;	
Ngritja, ndalimi, sigurimi i avionit dhe masat përkatëse të sigurisë;	
Metodat e ruajtjes së avionit;	
Procedurat e mbushjes/zbrazjes së karburantit;	2
Procedurat anti ngricë;	
Furnizimet tokësore elektrike, hidraulike dhe pneumatike.	2
Efektet e kushteve mjedisore mbi trajtimin dhe operimin e avionit.	2
7.18 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit	
a) Llojet e defekteve dhe teknikat e inspektimit vizual;	
Heqja e gërryerjes, vlerësimi dhe rimbrojtja;	
b) Metodat e riparimit të përgjithshëm, Manuali i Riparimit Strukturor;	
Programet e kontrollit të plakjes, lodhjes dhe gërryes;	
c) Teknikat jodestruktive të inspektimit duke përfshirë metodat penetruese, radiografike, të rrymës, ultrasonike dhe mjeti i inspektimit;	
d) Teknikat e çmontimit dhe montimit;	
e) Teknikat e mënjanimit të problemeve;	3
7.19 Ngjarje jonormale	
a) Inspektimet pas goditjes së vetëtimës dhe penetrimit HIRF;	2
b) Inspektimet pas ngjarjeve jonormale, si uljet e rënda dhe fluturimi përmes turbulencës.	
7.20 Procedurat e mirëmbajtjes	2
Planifikimi i mirëmbajtjes;	
Procedurat e modifikimit.	2
Procedurat e ruajtës;	2
Procedurat e certifikimit/lejimit;	
Programi me operimin e avionit;	2
Inspektimi i mirëmbajtjes/kontrolli i cilësisë/sigurimi i cilësisë;	2
Procedurat shtesë të mirëmbajtjes;	
Kontrolli i komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar.	2

MODULI 8. AERODINAMIKA BAZË

	NIVELI			
	A	B1	B2 B2L	B3
8.1 Fizika e atmosferës Atmosfera Standarde Ndërkombëtare (ISA), aplikimi në aerodinamikë.	1	2	2	1
8.2 Aerodinamika Rrjedha e ajrit përreth një trupi; Shtresa kufitare, rrjedhja njëtrajtshme dhe turbulente, rrjedhja e lirë, rrjedhja e ajrit relative, fluksi i ajrit sipër dhe poshtë krahut të avionit, vorbulla, ndalesa; Termat: formë konvekse, kordë, kordë mesatare aerodinamike, rrjet profili (parazit), rrjetë e induktuar, qendër presioni, kënd i rrahjes, raporti i kualitetit të lartë, forma e krahëve dhe raporti i aspektit; Goditja, pesha, rezultante aerodinamike; Gjenerimi i ngritjes dhe tërheqjes; këndi i rrahjes, koeficienti i ngritjes, kurba polare, ngecja (*stall*); Ndotja e sipërfaqes aerodinamike duke përfshirë akullin, borën, ngricën.	1	2	2	1
8.3 Teoria e fluturimit Marrëdhënia ndërmjet ngritjes, peshës, goditjes dhe tërheqjes; Raporti i rrëshqitjes; Fluturimet në gjendje të qëndrueshme, performanca; Teoria e kthimit; Influenca e faktorit të ngarkesës: ngecja (*stall*), mbulesa e fluturimit dhe kufizimet strukturore; Rritja e ngritjes.	1	2	2	1
8.4 Qëndrueshmëria dhe dinamika e fluturimit Qëndrueshmëria gjatësore, anësore dhe direksionale (aktive dhe pasive).	1	2	2	1

MODULI 9A. FAKTORËT NJERËZORË

Shënim. Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Çështjet përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulin 9B.

	NIVELI		
	A	B1	B2 B2L
9.1 Të përgjithshme Nevoja për të marrë parasysh faktorët njerëzorë; Incidentet që i atribuohen faktorëve njerëzorë/gabimit njerëzor; Ligji i Murphy-it.	1	2	2
9.2 Performanca njerëzore dhe kufizimet Shikimi; Dëgjimi; Përpunimi i informacioneve; Vëmendja dhe perceptimi; Memoria; Klaustrofobia dhe aksesi fizik;	1	2	2
9.3 Psikologjia sociale Përgjegjësia: individuale dhe në grup; Motivimi dhe demotivimi; Presioni i barabartë; Çështjet e "kulturës"; Ekipi i punës; Menaxhimi, mbikëqyrja dhe drejtimi.	1	1	1
9.4 Faktorët që prekin performancën Fitnesi/shëndeti; Stresi: i brendshëm dhe i lidhur me punën; Presioni i kohës dhe afatet;	2	2	2

Ngarkesa e punës: mbingarkesa dhe nënngarkesa; Gjumi dhe lodhja, orari i punës; Alkooli, mjekimi, abuzimi me drogën. 9.5 Mjedisi fizik Zhurma dhe tymi; Ndriçimi; Klima dhe temperatura; Lëvizja dhe dridhja; Mjedisi i punës. 9.6 Detyrat Puna fizike; Detyrat e përsëritura; Inspektimi vizual; Sistemet komplekse. 9.7 Komunikimi Brenda dhe ndërmjet ekipeve; Hyrja dhe regjistrimi i punës; Përditësimi, përdorimi; Shpërndarja e informacioneve. 9.8 Gabimi njerëzor Modelet e gabimit dhe teoritë; Llojet e gabimit në detyrat e mirëmbajtjes; Implikimet e gabimeve (d.m.th. aksidentet); Shmangia dhe menaxhimi i gabimeve. 9.9 Rreziqet në vendin e punës Njohja dhe shmangia e rreziqeve; Trajtimi i emergjencave.	1 1 2 1 1 	1 1 2 2 2 	1 1 2 2 2

MODULI 9B. FAKTORËT NJERËZORË

Shënim. Objekti i këtij moduli do të reflektojë mjedisin më pak kërkues të mirëmbajtjes për mbajtësit e licencës B3.

	NIVELI
	B3
9.1 Të përgjithshme Nevoja për të marrë parasysh faktorët njerëzorë; Incidentet që i atribuohen faktorëve njerëzorë/gabimit njerëzor; Ligji i Murphy-it.	2
9.2 Performanca njerëzore dhe kufizimet Shikimi; Dëgjimi; Përpunimi i informacioneve; Vëmendja dhe perceptimi; Memoria; Klaustrofobia dhe aksesi fizik;	2
9.3 Psikologjia sociale Përgjegjësia: individuale dhe në grup; Motivimi dhe demotivimi; Presioni i barabartë; Çështjet e "kulturës"; Ekipi i punës; Menaxhimi, mbikëqyrja dhe drejtimi.	1
9.4 Faktorët që prekin performancën Fitnesi/shëndeti; Stresi: i brendshëm dhe i lidhur me punën; Presioni i kohës dhe afatet; Ngarkesa e punës: mbingarkesa dhe nënngarkesa; Gjumi dhe lodhja, orari i punës; Alkooli, mjekimi, abuzimi me drogën.	2
9.5 Mjedisi fizik	1

Zhurma dhe tymi; Ndriçimi; Klima dhe temperatura; Lëvizja dhe dridhja; Mjedisi i punës.	
9.6 Detyrat Puna fizike; Detyrat e përsëritura; Inspektimi vizual; Sistemet komplekse.	1
9.7 Komunikimi Brenda dhe ndërmjet ekipeve; Hyrja dhe regjistrimi i punës; Përditësimi, përdorimi; Shpërndarja e informacioneve.	2
9.8 Gabimi njerëzor Modelet e gabimit dhe teoritë; Llojet e gabimit në detyrat e mirëmbajtjes; Implikimet e gabimeve (d.m.th. aksidentet); Shmangia dhe menaxhimi i gabimeve.	2
9.9 Rreziqet në vendin e punës Njohja dhe shmangia e rreziqeve; Trajtimi i emergjencave.	2

MODULI 10. LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

	NIVELI			
	A	**B1**	**B2 B2L**	**B3**
10.1 Kuadri rregullatore Roli i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil; Roli i Komisionit Evropian; Roli i EASA-së; Roli i vendeve anëtare dhe Autoriteteve Kombëtare të Aviacionit; Urdhri i ministrit nr. 3 datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit" dhe rregullat e saj zbatuese, të rregullores së miratuar me UM-në nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", dhe këtë Rregullore; Marrëdhënia ndërmjet anekseve (pjesëve) të ndryshme si pjesa 21, pjesa M, pjesa 145, pjesa 66, pjesa 147 dhe urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 59, datë 31.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore";	1	1	1	1
10.2 Stafi certifikues – Mirëmbajtja Të kuptuarit e detajuar të pjesës 66.	2	2	2	2
10.3 Organizatat e miratuara të mirëmbajtjes Të kuptuarit e detajuar të pjesës 145 dhe pjesës M, nënpjesa F.	2	2	2	2
10.4 Operacionet ajrore Të kuptuarit e përgjithshëm të urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 59, datë 31.1.2020, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore"; Certifikatat e operatorëve ajrorë; Përgjegjësitë e operatorit; në veçanti në lidhje me përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim dhe mirëmbajtjen; Programi i Mirëmbajtjes së Avionit; MEL/CDL; Dokumentet për t'u mbajtur në bord; Shënimet e avionit.	1	1	1	1
10.5 Certifikimi i avionit, pjesët dhe pajisjet a) Të përgjithshme	-	1	1	1

Të kuptuarit e përgjithshëm të pjesës 21 dhe specifikimet e certifikimit EASA CS-23, 25, 27, 29. b) Dokumentet Certifikata e vlefshmërisë ajror; certifikatat e refuzuara të vlefshmërisë ajrore dhe leja për fluturim; Certifikata e regjistrimit; Certifikata e zhurmës; Programi i peshës; Licenca dhe miratimi i stacionit të radios.	-	2	2	2
10.6 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore Të kuptuarit e detajuar të dispozitave të pjesës 21 të lidhura me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore. Të kuptuarit e detajuar të pjesës M. 10.7 Kërkesat e aplikueshme kombëtare dhe ndërkombëtare (nëse nuk zëvendësohen nga kërkesat e BE-së). a) Programet e mirëmbajtjes, kontrollet e mirëmbajtjes dhe inspektimet; Direktivat e përshtatshmërisë për fluturim; Buletinet e shërbimit, informacionet e shërbimit të prodhuesve; Modifikimet dhe riparimet; Dokumentacioni i mirëmbajtjes: manualet e mirëmbajtjes, manuali i riparimit strukturor, katalogu i pjesëve të ilustruara etj.; Vetëm për licencat A në B2; Listat minimale udhëzuese të pajisjeve, lista minimale e pajisjeve, listat e devijimit të lëshimit. b) Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore; Kërkesat minimale të pajisjeve – fluturimet e testit; Vetëm për licencat B1 dhe B2. Kërkesat ETOPS, të mirëmbajtjes dhe dërgimit; Të gjitha operacionet e motit, operacionet e kategorisë 2/3.	2 1 -	2 2 1	2 2 1	2 2 1

MODULI 11A. AERODINAMIKA E AEROPLANIT ME TURBINË, STRUKTURAT DHE SISTEMET

	NIVELI	
	A1	**B1.1**
11.1.Teoria e fluturimit 11.1.1 Aerodinamika e aeroplanit dhe kontrollet e fluturimit Operimi dhe efekti i: - kontrolli rrotullimit sipas boshtit x: aileron dhe spoiler (frena aerodinamike); - kontrolli i fushës: elevatorët, stabilizatorët, stabilizuesit me incidencë të ndryshme dhe pjesa e aeroplanit për kontroll; - kontrolli i shmangies nga kursi, kufizuesit e timonit; Kontrolli duke përdorur pjesët e lëvizshme, timoni; Pajisjet e ngritjes në lartësi, korridoret lidhëse, flatrat, flaperon; Pajisjet e nxitjes së tërheqjes, spoilerat (frenat aerodinamike), ngritësit, frenat e shpejtësisë; Efektet e rregullatorëve të krahut, rregullatorët formë sharrë të krahut; Kontrolli i shtresës kufitare duke përdorur gjeneratorët e vorbullës, shufrat ose pajisjet drejtuese; Operimi dhe efekti i sipërfaqeve dytësore të kontrollit të fluturimit, balancës dhe antibalancës (drejtues), pajisjet ndihmëse, pajisjet ndihmëse me sustë, balancuesit e masës, dyanësia e kontrollit, panelet aerodinamike të balancës.	1 -	2 -
11.1.2Fluturim në shpejtësi të madhe Shpejtësia e zërit, fluturimi subsonik, fluturimi transonik, fluturimi supersonik; Numër m, numër m kritik, goditja e ngjeshjes, valë shoku, nxehtësia aerodinamike, rregulli i zonës; Faktorët që ndikojnë në rrjedhjen e ajrit në pjesën hyrëse të motorit të avionit me shpejtësi të lartë; Efektet e zhvendosjes së këndit të krahut të avionit në numrin kritik m.	1	2
11.2 Strukturat e korpusit të aeroplanit – konceptet e përgjithshme a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për forcën strukturore; Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe terciar; Siguri e dështuar, jetë e sigurt, konceptet e tolerancës së dëmit;	2	2

Sistemet e identifikimit zonal dhe stacionit; Përkulja, tendosja, lakimi, ngjeshja, rrotullimi, tensioni, stresi, lodhja; Dispozitat e kullmeve dhe ventilimit; Dispozitat e instalimit të sistemit; Dispozita e mbrojtjes ndaj vetëtimës; Lidhja e avionit.		
b) Metodat e ndërtimit: trupi i avionit, formuesit, trarët, komponent gjatësor, barrierat, kornizat, dyfishuesit, traversat, lidhjet, trarët, strukturat e dyshemesë, përforcimi, metodat e mbulimit, mbrojtja antigërryese, krahët, pendë bishti dhe shtojcat e motorit; Teknikat e montimit të strukturës: gozhdimi, shtrëngimi me bulona, lidhja; Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, si kromimi, anodizimi, lyerja me bojë/ngjyrosja; Pastrimi i sipërfaqes; Simetria e korpusit të aeroplanit: metodat e caktimit dhe kontrollet e simetrisë.	1	2
11.3 Strukturat e trupit të aeroplanit – aeroplanët 11.3.1Trupi i avionit (ATA 52/53/56) Ndërtimi dhe mbyllja e presionit (hermetizimi); Krahët, stabilizuesi, elementi mbajtës i motorit dhe pjesa e poshtme e avionit; Instalimi i vendeve dhe sistemi i ngarkimit të ngarkesës; Dyert dhe daljet e emergjencës: ndërtimi, mekanizmat, operimi dhe pajisjet e sigurisë; Ndërtimi dhe mekanizmat e dritareve dhe xhamave mbrojtës.	1	2
11.3.2Krahët (ATA 57) Ndërtimi; Ruajtja e karburantit; Pajisja ulëse, kulla e drejtimit, sipërfaqja e kontrollit dhe pjesët shtesë të ngritjes në lartësi.	1	2
11.3.3Stabilizuesit (ATA 55) Ndërtimi; Pjesa e sipërfaqes së kontrollit.		
11.3.4 Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57) Ndërtimi dhe lidhja; Balancimi – masa dhe aerodinamika.	1	2
11.3.5 Mbështjellja e motorit/elementi mbajtës i motorit (ATA 54) Mbështjellja e motorit/elementi mbajtës i motorit; - Ndërtimi, - Muret mbrojtëse, - Mbajtëset e motorit.	1 1 -	4 2 -
11.4 Ajri i kondicionuar dhe presiorizimi i kabinës (ATA 21) 11.4.1 Furnizimi me ajër Burimet e furnizimit me ajër duke përfshirë motorin, APU dhe njësinë në tokë. 11.4.2 Ajri i kondicionuar Sistemet e ajrit të kondicionuar; Makinat me cikël pneumatik/me ajër dhe me cikël avulli; Sistemet e shpërndarjes; Sistemi i kontrollit të rrjedhjes, temperaturës dhe lagështisë.	1 1	2 3
11.4.3 Presorizimi Sistemet e presorizimit; Kontrolli dhe indikacioni duke përfshirë valvulat e sigurisë dhe kontrollit; Kontrolluesit e presionit të kabinës.		
11.4.4 Pajisjet e sigurisë dhe njoftimit Pajisjet mbrojtëse dhe njoftuese 11.5 Instrumentet/sistemet e avionit 11.5.1 Sistemet instrumentale (ATA 31) Tubi pitostatik: lartësimatësi, indikatori i shpejtësisë ajrore, indikatori i shpejtësisë vertikale; Gjiroskopi: horizonti artificial, treguesi i pozicionit, treguesi i drejtimit, treguesi i situatës horizontale, treguesi i kthesave dhe rrëshqitjes, koordinatori i kthimit; Kompaset: lexim direkt, lexim distant; Treguesi i këndit të sulmit, sistemet e njoftimit të ndalimit; Kabina prej xhami e pilotit; Tregues të tjerë të sistemit të avionit. 11.5.2 Sistemet e avionit Bazat e paraqitjes së sistemit dhe operimi i:	1 1 1	3 3 2

- autofluturimit (ATA 22),		
- komunikimeve (ATA 23),		
- sistemeve të navigacionit (ATA 34).		
11.6 Fuqia elektrike (ATA 24)		
Instalimi dhe operimi i baterive;		
Gjenerimi i fuqisë DC.	1	1
Gjenerimi i fuqisë AC;	-	-
Gjenerimi i fuqisë së emergjencës;		
Rregullimi i tensionit;		
Shpërndarja e fuqisë;		
Shndërruesit, transformuesit, korrigjuesit;	1	3
Mbrojtja e qarkut;		
Burim energjie i jashtëm/njësia furnizuese në tokë.		
11.7 Pajisjet dhe orenditë (ATA 25)		
a) Kërkesat e pajisjeve të emergjencës;		
Vendet, pajimet dhe rripat.		
b) Plani i kabinës;		
Plani i pajisjeve;		
Instalimi i pajisjeve të kabinës;		
Pajisjet argëtuese të kabinës;		
Instalimi i kuzhinës;		
Trajtimi i ngarkesës dhe pajisjet e mbajtjes;	2	2
Shkallët e avionit.		
11.8 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	1	1
a) Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet lajmëruese;		
Sistemet fikëse të zjarrit;		
Testet e sistemit;		
b) Fikësit e zjarrit, portativ.		
11.9 Kontrollet e fluturimit (ATA 27)		
Kontrollet primare: aileron, elevator, timon, spoiler;		
Kontrolli i pjerrësisë;	1	3
Kontrolli i ngarkesës aktive;		
Pajisjet e ngritjes në lartësi;		
Ngritja, frenat e shpejtësisë;		
Operimi i sistemit: manual, hidraulik, pneumatik, elektrik, gjysëmautomatik.	1	2
Forca kundërvepruese, shmangia nga kursi, rregullatori i numrit m, limituesi i timonit, mekanizmi bllokues i sipërfaqes së kontrollit;	1	3
Balancimi dhe rregullimi;		
Sistemi njoftues/mbrojtës nga ndalesa.		
11.10 Sistemet e karburantit (ATA 28)		
Konfigurimi/planifikimi i sistemit;		
Serbatorët/cisternat e karburantit;		
Sistemet e furnizimit;		
Hedhja, ajrosja dhe derdhja;		
Furnizimi i kryqëzuar dhe transferimi;		
Treguesit/udhëzuesit dhe paralajmërimet;		
Mbushja dhe zbrazja me karburant;		
Sistemi balancues i shpërndarjes	1	3
11.11Fuqia hidraulike (ATA 29)		
Konfigurimi/planifikimi i sistemit;		
Lëngjet hidraulike;		
Rezervuarët hidraulik dhe akumulatorët;		
Gjenerimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik;		
Gjenerimi i presionit të emergjencës;		
Filtrat;		
Kontrolli i presionit;		
Shpërndarja e fuqisë;	1	3
Sistemet lajmëruese/treguese;		
Ndërveprimi me sistemet e tjera.		
11.12 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30)		

Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi; Sistemet antiakull: elektrike, me ajër të nxehtë dhe kimike; Sistemet e heqjes së akullit: elektrike, me ajër të nxehtë, pneumatike dhe kimike; Kundër shiut; Sistemet ngrohëse të kullimit dhe sondave; Sistemet fshirëse të xhamave.		
11.13 Pajisja ulëse (ATA 32) Ndërtimi, amortizimi i goditjes; Shtrirja dhe sistemet e tërheqjes; normale dhe të emergjencës; Lajmëruesit/treguesit; Rrotat, frenat, pajisjet kundër rrëshqitjes dhe auto frenimi; Gomat; Timoni; Sensorët ajër-tokë.	1	3
11.14 Dritat (ATA 33) E jashtme: navigacioni, kundër përplasjes, uljes, lëvizjes/rulimit, akullit; E brendshme: kabina, kabina e pilotit, ngarkesa; Emergjenca.	2	3
11.15 Oksigjeni (ATA 35) Konfigurimi/planifikimi i sistemit: kabina e pilotit, kabina; Burimet, ruajtja, ngarkimi dhe shpërndarja; Rregullimi i furnizimit; Lajmëruesit/treguesit;.		
11.16 Pneumatike/vakum (ATA 36) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Burimet: motori/APU (Njësia Ndihmëse e Energjisë),kompresorët, rezervuarët, njësia furnizuese në tokë;	2	3
Pompat e presionit dhe vakumit Kontrolli i presionit; Shpërndarja; Lajmëruesit/treguesit;. Ndërveprimi me sistemet e tjera.	1	3
11.17 Uji/mbetjet (ATA 38) Konfigurimi dhe planifikimi i sistemit të ujit, furnizimi, shpërndarja, shërbimi dhe kullimi; Konfigurimi dhe planifikimi i sistemit të tualetit, shpëlarja dhe shërbimi; Aspektet e gërryerjes.	1	3
11.18 Sistemet e mirëmbajtjes në Bord (ATA 45) Kompjuterët e mirëmbajtjes qendrore; Sistemi i ngarkimit të të dhënave; Sistemi i librarisë elektronike; Printimi; Monitorimi i strukturës (monitorimi i tolerancës së dëmit).	2	3
11.19 Avionika modulare e integruar (ATA 42) Funksionet që mund të integrohen në mënyrë specifike në modulet e Avionikës Modulare të Integruar (IMA) janë mes të tjerash: Menaxhimi i rrjedhjes, kontrolli i presionit ajror, ventilimi dhe kontrolli ajror, avionika dhe kontrolli i ventilimit të kabinës, kontrolli i temperaturës, komunikimi i trafikut ajror, ruteri i komunikimit të avionikës, menaxhimi i ngarkesës elektrike, monitorimi i qarkut, sistemi elektrik bite, menaxhimi i karburantit, kontrolli i frenimit, kontrolli i timonit, zgjatja dhe tërheqja e pajisjes ulëse, indikacioni i presionit të gomës, indikacioni i presionit oleo, monitorimi i temperaturës së frenimit etj. Sistemi bazë: Komponentët e rrjetit.	1	2
11.20 Sistemet e kabinës (ATA 44) Njësitë dhe komponentët që furnizojnë mjetet e argëtimit të pasagjerëve dhe ofrimin e komunikimit brenda avionit (Sistemi i të Dhënave të Ndërkomunikimit të Kabinës (CIDS)) dhe ndërmjet kabinës së avionit dhe stacioneve tokësore (Shërbimi i Rrjetit të Kabinës (CNS)). Ato përfshijnë zërin, të dhënat, muzikën dhe transmetuesit me video. Sistemi i të Dhënave të Ndërkomunikimit të Kabinës (CIDS) ofron një program ndërveprimi ndërmjet ekuipazhit të kabinës dhe sistemeve të kabinës. Këto sisteme mbështesin shkëmbimin e të dhënave midis njësive të ndryshme të zëvendësueshme të linjës (LRU) dhe operojnë në mënyrë tipike përmes paneleve të asistenteve të fluturimit (FAP).	1	2

Shërbimi i Rrjetit të Kabinës (CNS) konsiston në mënyrë tipike në një server, që programohet mes të tjerash, me sistemet e mëposhtme: - Komunikimi të dhënave/radios: - Sistemi kryesor i kabinës (CCS); - Sistemi i argëtimit në fluturim (IFES); - Sistemi i komunikimit të jashtëm (ECS); - Sistemi i memories së kabinës (CMMS); - Sistemi i monitorimit të kabinës (CMS); - Sistemi i përzier i kabinës (MCS). Shërbimi i rrjetit të kabinës (CNS) mund të kryeje funksione, si: - Aksesi në raportet para nisjes/nisjes, - Aksesi në e-mail/intranet/internet; bazën e të dhënave të pasagjerit.	1	2
11.21 Sistemet e informacionit (ATA 46) Njësitë dhe komponentët që mundësojnë ruajtjen, përditësimin dhe rimarrjen e informacioneve digjitale tradicionalisht të ofruara në format letre, mikrofilm apo mikrofishe. Përfshin njësitë që dedikohen për ruajtjen e informacioneve dhe funksionin e rikthimit si ruajtja e librarisë elektronike dhe kontrolluesi. Nuk përfshin njësitë ose komponentët e instaluar për përdorime të tjera dhe të ndara me sistemet e tjera, si printeri i kabinës ose ekrani i përdorimit të përgjithshëm. Shembuj tipikë përfshijnë sistemet e menaxhimit të informacioneve dhe trafikut ajror dhe sistemet e serverit të rrjetit Sistemi i informacioneve të përgjithshme të avionit: Sistemi i informacioneve të fluturimit; Sistemi i informacioneve të mirëmbajtjes; Sistemi i informacioneve të kabinës së pasagjerëve; Sistemi i përzier i informacioneve.	-	-
	1	2

MODULI 11B. AERODINAMIKA E AEROPLANIT ME PISTON, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Shënim 1. Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Çështjet përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulin 11C.

Shënim 2. Objekti i këtij moduli do të reflektojë teknologjinë e aeroplanëve që i përkasin nënkategorisë A2 dhe B1.2

	NIVELI	
	A2	**B1.2**
11.1 Teoria e fluturimit 11.1.1 Aerodinamika e aeroplanit dhe kontrollet e fluturimit	1	2
Operimi dhe efekti i: - kontrolli rrotullimit sipas boshtit x: aileron dhe spoiler, - kontrolli i fushës: elevatorët, stabilizatorët, stabilizuesit me incidencë të ndryshme dhe pjesa e aeroplanit për control, - kontrolli i shmangies nga kursi, kufizuesit e timonit; Kontrolli duke përdorur pjesët e lëvizshme, timoni; Pajisjet e ngritjes në lartësi, korridoret lidhëse, flatrat, flaperon; Pajisjet e nxitjes së tërheqjes, spoilerat, ngritësit, frenat e shpejtësisë; Efektet e rregullatorëve të krahut, rregullatorët formë sharrë të krahut; Kontrolli i shtresës kufitare duke përdorur gjeneratorët e vorbullës, shufrat ose pajisjet drejtuese; Operimi dhe efekti i sipërfaqeve dytësore të kontrollit të fluturimit, balancës dhe antibalancës (drejtues), pajisjet ndihmëse, pajisjet ndihmëse me sustë, balancuesit e masës, dyanësia e kontrollit, panelet aerodinamike të balancës. 11.1.2 Fluturimi me shpejtësi të lartë – nuk ka	-	-
11.2 Strukturat e korpusit të aeroplanit – konceptet e përgjithshme a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për forcën strukturore;	-	-

Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe terciar; Siguri e dështuar, jetë e sigurt, konceptet e tolerancës së dëmit; Sistemet e identifikimit zonal dhe stacionit; Përkulja, tendosja, lakimi, ngjeshja, rrotullimi, tensioni, stresi, lodhja; Dispozitat e kullmeve dhe ventilimit; Dispozitat e instalimit të sistemit; Dispozita e mbrojtjes ndaj vetëtimës; Lidhja e avionit.	2	2
b) Metodat e ndërtimit: trupi i avionit, formuesit, trarët, komponent gjatësor, barrierat, kornizat, dyfishuesit, traversat, lidhjet, trarët, strukturat e dyshemesë, përforcimi, metodat e mbulimit, mbrojtja antigërryese, krahët, pendë bishti dhe shtojcat e motorit; Teknikat e montimit të strukturës: gozhdimi, shtrëngimi me bulona, lidhja; Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, si kromimi, anodizimi, lyerja me bojë; Pastrimi i sipërfaqes; Simetria e korpusit të aeroplanit: metodat e caktimit dhe kontrollet e simetrisë.	1	2
11.3 Strukturat mekanike të aeroplanit – aeroplanët 11.3.1 Trupi i avionit (ATA 52/53/56) Ndërtimi; Krahët, stabilizuesi, elementi mbajtës i motorit dhe pjesa e poshtme e avionit; Instalimi i vendeve dhe sistemi i ngarkimit të ngarkesës; Dyert dhe daljet e emergjencës: ndërtimi, mekanizmat, operimi dhe pajisjet e sigurisë; Ndërtimi dhe mekanizmat e dritareve dhe xhamave mbrojtës.		
11.3.2 Krahët (ATA 57) Ndërtimi; Depozitat e karburantit; Pajisja ulëse, elementi mbajtës i motorit, sipërfaqja e kontrollit dhe pjesët shtesë të ngritjes në lartë.	1	2
11.3.3 Stabilizuesit (ATA 55) Ndërtimi; Pjesa e sipërfaqes së kontrollit.		
11.3.4 Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57) Ndërtimi dhe lidhja; Balancimi – masa dhe aerodinamika.	1	2
11.3.5 Mbështjellja e motorit/elementi mbajtës i motorit (ATA 54) Mbështjellja e motorit/elementi mbajtës i motorit; - Ndërtimi, - Muret mbrojtëse, - Mbajtëset e motorit.	1	2
11.4 Ajri i kondicionuar dhe presurizimi i kabinës (ATA 21) Mbajtja nën presion dhe sistemet e kondicionimit ajror; Kontrolluesit e presionit të kabinës, mbrojtja dhe pajisjet lajmëruese; Sistemet e nxehjes.	1	2
11.5 Instrumentet/sistemet e avionit	1	2
11.5.1 Sistemet instrumentale (ATA 31) Statika e pilotit: lartësimatësi, indikatori i shpejtësisë ajrore, indikatori i shpejtësisë vertikale; Gjiroskopi: horizonti artificial, drejtimi i qëndrimit, indikatori i drejtimit, indikatori i situatës horizontale, indikatori i kthimit dhe rrëshqitjes, koordinatori i kthimit; Kompaset: lexim direkt, lexim distant; Treguesi i këndit të sulmit, sistemet e njoftimit të ndalimit; Instrumentet elektronik të Kabinës; Tregues të tjerë të sistemit të avionit.	- 1	- 3
11.5.2 Sistemet e avionit Bazat e paraqitjes së sistemit dhe operimi i: - Autofluturimit (ATA 22), - Komunikimeve (ATA 23), - Sistemeve të navigacionit (ATA 34).	1	2
11.6 Fuqia elektrike (ATA 24) Instalimi dhe Operimi i Baterive; Gjenerimi i fuqisë DC. Rregullimi i tensionit; Shpërndarja e fuqisë;		

Mbrojtja e qarkut; Shnderruesit, transformuesit;	1	1
11.7 Pajisjet dhe orenditë (ATA 25)	-	-
a) Kërkesat e pajisjeve të emergjencës; Vendet, pajimet dhe rripat.		
b) Plani i kabinës; Plani i pajisjeve;	1	3
Instalimi i orendive të kabinës; Pajisjet argëtuese të kabinës; Instalimi i kuzhinës; Trajtimi i ngarkesës dhe pajisjet e mbajtjes; Shkallët e avionit.		
11.8 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)		
a) Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet lajmëruese; Sistemet fikëse të zjarrit;	2	2
Testet e sistemit; b) Fikësit e zjarrit, portativ.	1	1
11.9 Kontrollet e fluturimit (ATA 27) Kontrollet primare: aileron, elevator, timon, spoiler; Kontrolli i pjerrësisë; Kontrolli i ngarkesës aktive; Pajisjet e ngritjes së lartë; Ngritja, frenat e shpejtësisë; Operimi i sistemit: manual, hidraulik, pneumatik, elektrik, gjysmautomatik. Forca kundërvepruese, shmangia nga kursi, rregullatori i numrit m, limituesi i timonit, mekanizmi bllokues i sipërfaqes së kontrollit;	1	3
Balancimi dhe rregullimi; Sistemi njoftues/mbrojtës nga ndalesa.	1	2
11.10 Sistemet e karburantit (ATA 28) Paraqitja e sistemit; Tanket e karburantit; Sistemet e furnizimit; Transferimi; Treguesit/lajmëruesit; Mbushja dhe zbrazja me karburant; Sistemi i balancimit të shpërndarjes së karburantit.	1	3
11.11 Fuqia hidraulike (ATA 29) Konfigurimi dhe planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike; Rezervuarët hidraulik dhe akumulatorët; Gjenerimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik;	1	3
Gjenerimi i presionit të emergjencës; Filtrat; Kontrolli i presionit; Shpërndarja e fuqisë; Sistemet treguese dhe lajmëruese		
11.12 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30) Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi; Sistemet antiakull: elektrike, me ajër të nxehtë dhe kimike;	1	3
Sistemet e heqjes së akullit: elektrike, me ajër të nxehtë, pneumatike dhe kimike; Sistemet e kontrollit dhe kullimit; Sistemet fshirëse.		
11.13 Pajisja ulëse (ATA 32) Ndërtimi, absorbimi i shokut; Shtrirja dhe sistemet e tërheqjes; normale dhe të emergjencës; Treguesit/lajmëruesit Rrotat, frenat dhe autofrenim; Gomat; Timoni;	1	3
Sensorët ajër-tokë.		

11.14 Dritat (ATA 33)		
E jashtme: navigacioni, kundër përplasjes, uljes, rulimit, akullit;		
E brendshme: kabina, kabina e pilotit, ngarkesa;		
Emergjenca.		
11.15 Oksigjeni (ATA 35)	2	3
Paraqitja e sistemit: kabina e pilotit, kabina;		
Burimet, ruajtja, ngarkimi dhe shpërndarja;		
Rregullimi i furnizimit;		
Indikacionet dhe paralajmërimet.		
11.16 Pneumatike/vakum (ATA 36)		
Paraqitja e sistemit;		
Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi tokësor;		
Pompat e presionit dhe vakumit;	2	3
Kontrolli i presionit;		
Shpërndarja;		
Indikacionet dhe paralajmërimet;		
Ndërveprimi t me sistemet e tjera.	1	3
11.17 Uji/mbeturina (ATA 38)		
Paraqitja e sistemit të ujit, furnizimi, shpërndarja, shërbimi dhe kullimi;		
Paraqitja e sistemit të tualetit, shpëlarja dhe shërbimi;		
Aspektet e gërryerjes.		
	1	3
	2	3

MODULI 11C. AERODINAMIKA E AEROPLANIT ME PISTON, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Shënim. Objekti i këtij moduli do të reflektojë teknologjinë e aeroplanëve që i përkasin kategorisë B3.

	NIVELI
	B3
11.1 Teoria e fluturimit	
Aerodinamika e aeroplanit dhe kontrollet e fluturimit	1
Operimi dhe efekti i:	-
- kontrolli i rrotullimit sipas boshtit x: aileron dhe spoiler,	
- kontrolli i fushës: elevatorët, stabilizatorët, stabilizuesit me incidencë të ndryshme dhe pjesa e aeroplanit për control,	
- kontrolli i shmangies nga kursi, kufizuesit e timonit;	
Kontrolli duke përdorur pjesët e lëvizshme, timoni;	
Pajisjet e ngritjes në lartësi, korridoret lidhëse, flatrat, flaperon;	
Pajisjet e nxitjes së tërheqjes, spoilerat, ngritësit, frenat e shpejtësisë;	
Efektet e rregullatorëve të krahut, rregullatorët formë sharrë të krahut;	
Kontrolli i shtresës kufitare duke përdorur gjeneratorët e vorbullës, shufrat ose pajisjet drejtuese;	
Operimi dhe efekti i sipërfaqeve dytësore të kontrollit të fluturimit, balancës dhe antibalancës (drejtues), pajisjet ndihmese, pajisjet ndihmese me suste, balancuesit e masës, dyanësia e kontrollit, panelet aerodinamike të balancës.	
11.2 Strukturat e korpusit të aeroplanit – konceptet e përgjithshme	
a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për forcën strukturore;	2
Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe terciar;	
Siguri e dështuar, jetë e sigurt, konceptet e tolerancës së dëmit;	
Sistemet e identifikimit zonal dhe stacionit;	
Përkulja, tendosja, lakimi, ngjeshja, rrotullimi, tensioni, stresi, lodhja;	
Dispozitat e kullmeve dhe ventilimit;	
Dispozitat e instalimit të sistemit;	
Dispozita e mbrojtjes ndaj vetëtimës;	

Lidhja e avionit. b) Metodat e ndërtimit: trupi i avionit, formuesit, trarët, komponent gjatësor, barrierat, kornizat, dyfishuesit, traversat, lidhjet, trarët, strukturat e dyshemesë, përforcimi, metodat e mbulimit, mbrojtja antigërryese, krahët, pendë bishti dhe shtojcat e motorit; Teknikat e montimit të strukturës: gozhdimi, shtrëngimi me bulona, lidhja; Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, si kromimi, anodizimi, lyerja me bojë; Pastrimi i sipërfaqes; Simetria e korpusit të aeroplanit: metodat e caktimit dhe kontrollet e simetrisë.	2
11.3 Strukturat mekanike të aeroplanit – aeroplanët 11.3.1 Trupi i avionit (ATA 52/53/56) Ndërtimi; Krahët, stabilizuesi, elementi mbajtës i motorit dhe pjesa e poshtme e avionit; Instalimi i vendeve dhe sistemi i ngarkimit të ngarkesës; Dyert dhe daljet e emergjencës: ndërtimi, mekanizmat, operimi dhe pajisjet e sigurisë; Ndërtimi dhe mekanizmat e dritareve dhe xhamave mbrojtës.	1
11.3.2 Krahët (ATA 57) Ndërtimi; Depozitat e karburantit; Pajisja ulëse, elementi mbajtës i motorit, sipërfaqja e kontrollit dhe pjesët shtesë të ngritjes në lartësi.	
11.3.3 Stabilizuesit (ATA 55) Ndërtimi; Pjesa e sipërfaqes së kontrollit.	
11.3.4 Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57) Ndërtimi dhe lidhja; Balancimi – masa dhe aerodinamika.	1
11.3.5 Mbështjellja e motorit/elementi mbajtës i motorit (ATA 54) Mbështjellja e motorit/elementi mbajtës i motorit; - Ndërtimi, - Muret mbrojtëse, - Mbajtëset e motorit.	1
11.4 Ajri i kondicionuar dhe presurizimi i kabinës (ATA 21) Mbajtja nën presion dhe sistemet e kondicionimit ajror; Kontrolluesit e presionit të kabinës, mbrojtja dhe pajisjet lajmëruese; Sistemet e nxehjes.	1 1
11.5 Instrumentet/sistemet e avionit 11.5.1 Sistemet instrumentale (ATA 31) Statika e pilotit: lartësimatësi, indikatori i shpejtësisë ajrore, indikatori i shpejtësisë vertikale; Gjiroskopi: horizonti artificial, drejtimi i qëndrimit, indikatori i drejtimit, indikatori i situatës horizontale, indikatori i kthimit dhe rrëshqitjes, koordinatori i kthimit; Kompaset: lexim direkt, lexim distant; Treguesi i këndit të sulmit, sistemet e njoftimit të ndalimit; Instrumentet elektronik të kabinës; Tregues të tjerë të sistemit të avionit.	1
11.5.2 Sistemet e avionit Bazat e paraqitjes së sistemit dhe operimi i: - Autofluturimit (ATA 22), - Komunikimeve (ATA 23), - Sistemeve të navigacionit (ATA 34).	1
11.6 Fuqia elektrike (ATA 24) Instalimi dhe operimi i baterive; Gjenerimi i fuqisë DC. Rregullimi i tensionit; Shpërndarja e fuqisë; Mbrojtja e qarkut; Shnderruesit, transformuesit;	1 -
11.7 Pajisjet dhe orenditë (ATA 25) a) Kërkesat e pajisjeve të emergjencës; Vendet, pajimet dhe rripat.	
11.8 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26) a) Fikësit e zjarrit, portativ.	2

11.9 Kontrollet e fluturimit (ATA 27) Kontrollet primare: aileron, elevator, timon, spoiler; Kontrolli i pjerrësisë; Kontrolli i ngarkesës aktive; Pajisjet e ngritjes së lartë; Ngritja, frenat e shpejtësisë; Operimi i sistemit: manual, hidraulik, pneumatik, elektrik, gjysmautomatik. Forca kundërvepruese, shmangia nga kursi, rregullatori i numrit m, limituesi i timonit, mekanizmi bllokues i sipërfaqes së kontrollit; Balancimi dhe rregullimi; Sistemi njoftues/mbrojtës nga ndalesa. 11.9 Sistemet e karburantit (ATA 28) Paraqitja e sistemit; Tanket e karburantit; Sistemet e furnizimit; Transferimi; Treguesit/lajmëruesit; Mbushja dhe zbrazja me karburant; Sistemi i balancimit të shpërndarjes së karburantit. 11.10 Fuqia hidraulike (ATA 29) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike; Rezervuarët hidraulik dhe akumulatorët; Gjenerimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik; Gjenerimi i presionit të emergjencës; Filtrat; Kontrolli i presionit; Shpërndarja e fuqisë; Sistemet treguese dhe lajmëruese 11.11 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30) Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi; Sistemet antiakull: elektrike, me ajër të nxehtë dhe kimike; Sistemet e heqjes së akullit: elektrike, me ajër të nxehtë, pneumatike dhe kimike; Sistemet e kontrollit dhe kullimit; Sistemet fshirëse. 11.12 Pajisja ulëse (ATA 32) Ndërtimi, absorbimi i shokut; Shtrirja dhe sistemet e tërheqjes; normale dhe të emergjencës; Treguesit/lajmëruesit Rrotat, frenat dhe auto frenim; Gomat; Timoni; Sensorët ajër–tokë. 11.13 Dritat (ATA 33) E jashtme: navigacioni, kundër përplasjes, uljes, rulimit, akullit; E brendshme: kabina, kabina e pilotit, ngarkesa; Emergjenca. 11.14 Oksigjeni (ATA 35) Paraqitja e sistemit: kabina e pilotit, kabina; Burimet, ruajtja, ngarkimi dhe shpërndarja; Rregullimi i furnizimit; Indikacionet dhe paralajmërimet. 11.15 Pneumatike/vakum (ATA 36) Paraqitja e sistemit; Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi tokësor; Pompat e presionit dhe vakumit; Kontrolli i presionit; Shpërndarja; Indikacionet dhe paralajmërimet; Ndërveprimi t me sistemet e tjera.	2 2 2 3 2 1 2 2

11.16*Pneumatik/vakum (ATA 36)* Sistemi i shtrirjes; Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi me tokë; Pompa presioni dhe vakumi Kontrolli i presionit; shpërndarjes; Tregimet dhe paralajmërimet; Ndërfaqe me sistemet e tjera.	 2 2

MODULI 12. AERODINAMIKA E HELIKOPTERIT. STRUKTURAT DHE SISTEMET

	NIVELI	
	A3 A4	**B1.3 B1.4**
12.1 Teoria e fluturimit – aerodinamika e krahëve rrotullues Terminologjia; Efektet e precesionit xhiroskopik; Reagimi i çiftit rrotullues dhe kontrolli i drejtimit; Disimetria e ngritjes; Tendenca e transmetimit dhe korrigjimi i saj; Efekti Coriolis dhe kompensimi; Gjendja e unazës Vortex, konfigurimi i fuqisë, mbi ngritja; Autorrotullimi; Efekti në tokë.	1	2
12.2 Sistemet e kontrollit të fluturimit. Kontrolli ciklik; Kontrolli kolektiv; Disku i transmetimit të lëvizjes; Kontrolli i shmangies nga kursi: kontrolli antipërdredhje, rotori i pjesës së pasme, ajri rrjedhës; Koka e rotorit kryesor: tiparet e dizenjimit dhe operimit; Zvogëluesi i lëkundjeve të helikës: funksioni dhe ndërtimi; Helikat e rotorit: ndërtimi dhe ngjitja e fletës së rotorit të pjesës së pasme dhe kryesore; Kontrolli i shpërndarjes së barabartë të ngarkesës, stabilizuesit fiks dhe të rregullueshëm; Operimi i stsemit: manual, hidraulik, elektrik dhe gjysmautomatik. Forca kundërvepruese; Balancimi dhe rregullimi;	2	3
12.3 Gjurmimi dhe analiza e dridhjes së tehut/helikës Kalibrimi i rotorit; Gjurmimi i rotorit kryesor dhe të pjesës së pasme; Balancimi statik dhe dinamik; Llojet e dridhjes, metodat e reduktimit të dridhjes; Rezonanca në tokë.	1	3
12.4 Transmisioni Kutitë e marsheve/ingranazheve, rotorët kryesor dhe të pjesës së pasme. Friksionet, njësitë e lira të rrotës dhe frenat e rotorit; Boshtet e rotorit të pjesës së pasme, xhuntat fleksibël, kushinetat, antivibruesit/amortizuesit e dridhjeve dhe suportet e gançios.	1	3
12.5 Strukturat mekanike të aeroplanit a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për forcën strukturore; Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe terciar; Siguri e dështuar, jetë e sigurt, konceptet e tolerancës së dëmit; Sistemet e identifikimit zonal dhe stacionit; Përkulja, tendosja, lakimi, ngjeshja, rrotullimi, tensioni, stresi, lodhja; Dispozitat e kullmeve dhe ventilimit; Dispozitat e instalimit të sistemit; Dispozita e mbrojtjes ndaj vetëtimës; b) Metodat e ndërtimit: trupi i avionit, formuesit, trarët, komponentët gjatësorë, barrierat, kornizat, dyfishuesit, traversat, lidhjet, trarët, strukturat e dyshemesë, përforcimi, metodat e mbulimit, mbrojtja antigërryese, krahët, pendë bishti dhe shtojcat e motorit;	2	2

Instalimi i ndenjësve; Dyert: ndërtimi, mekanizmat, funksioni dhe pajisjet e sigurisë; Dritaret dhe ndërtimi i xhamave mbrojtës/të përparmë; Ruajtja e karburantit; Muret mbrojtëse; Suportet/mbajtëset e motorit; Teknikat e montimit të strukturës: gozhdimi, shtrëngimi me bulona, lidhja; Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, si kromimi, anodizimi, lyerja me bojë; Pastrimi i sipërfaqes; Simetria e trupit të aeroplanit: metodat e kalibrimit dhe kontrollet e simetrisë.	1	2
12.6 Ajri i kondicionuar (ATA 21) 12.6.1 Furnizimi me ajër Burimet e furnizimit me ajër duke përfshirë motorin, APU-ja dhe njësinë në tokë. 12.6.2 Ajri i kondicionuar Sistemet e ajrit të kondicionuar; Sistemet e shpërndarjes; Sistemi i kontrollit të rrjedhjes dhe temperaturës. Pajisjet mbrojtëse dhe njoftuese.		
12.7 Instrumentet/sistemet e avionit 12.7.1 Sistemet instrumentale (ATA 31) Tubi pitostatik: lartësimatësi, indikatori i shpejtësisë ajrore, indikatori i shpejtësisë vertikale;	1	2
Xhiroskopi: horizonti artificial, drejtimi i qëndrimit, indikatori i drejtimit, indikatori i situatës horizontale, indikatori i kthimit dhe rrëshqitjes, koordinatori i kthimit; Kompaset: lexim direkt, lexim distant; Sistemet treguese të dridhjes – HUMS; Instrumentet elektronik të kabinës së pilotit; Sisteme të tjerë tregues të avionit.	1	3
12.7.2 Sistemet e avionit Bazat e paraqitjes së sistemit dhe operimi i: - Autofluturimit (ATA 22), - Komunikimeve (ATA 23), - Sistemeve të navigacionit (ATA 34).	1	2
12.8 Fuqia elektrike (ATA 24) Instalimi dhe operimi i baterive; Gjenerimi i fuqisë DC. Gjenerimi i fuqisë AC; Gjenerimi i fuqisë së emergjencës; Rregullimi i tensionit; mbrojtja e qarkut; Shpërndarja e fuqisë; Shndërruesit, transformuesit, korrigjuesit; Burim energjie i jashtëm/njësia furnizuese në tokë tokësore.	1	1
12.9 Pajisjet dhe orenditë (ATA 25) a) Kërkesat e pajisjeve të emergjencës; Vendet, pajimet dhe rripat; Sistemet ngritëse; b) Sistemet e emergjencës; Plani i kabinës; mbajtja e ngarkesës; Plani i pajisjeve; Instalimi i orendive të kabinës;	1	3
12.10 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26) Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet lajmëruese; Sistemet fikëse të zjarrit; Testet e sistemit;	2	2
12.11 Sistemet e karburantit (ATA 28) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Serbatorët/çisternat e karburantit; Sistemet e furnizimit; Hedhja/shkarkimi, ajrosja dhe kullimi; Furnizimi i kryqëzuar dhe transferimi;	1	1
Treguesit/udhëzuesit dhe paralajmërimet; Mbushja dhe zbrazja me karburant;	1	3

12.12 Fuqia hidraulike (ATA 29) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike; Rezervuarët hidraulik dhe akumulatorët; Gjenerimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik; Gjenerimi i presionit të emergjencës; Filtrat; Kontrolli i presionit; Shpërndarja e fuqisë; Sistemi tregues dhe lajmërues; Ndërveprimi me sistemet e tjera.	1	3
12.13 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30) Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi; Sistemet antiakull: elektrike, me ajër të nxehtë dhe kimike; Sistemet e heqjes së akullit: elektrike, me ajër të nxehtë, pneumatike dhe kimike; Kundër shiut; Sistemet ngrohëse të kullimit dhe sondave; Sistemet fshirëse të xhamave.	1	3
12.14 Pajisjet e uljes (ATA 32) Ndërtimi, amortizimi i goditjes; Shtrirja dhe sistemet e tërheqjes; normale dhe të emergjencës; Treguesit dhe lajmëruesit Rrotat, frenat, gomat; Timoni; Sensorët ajër–tokë. Pajisjet rrëshqitëse, notuese.	1	3
12.15 Dritat (ATA 33) E jashtme: navigacioni, kundër përplasjes, uljes, rulimit, akullit; E brendshme: kabina, kabina e pilotit, ngarkesa; Emergjenca.	2	3
12.16 Pneumatike/vakum (ATA 36) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, njësia furnizuese në tokë; Pompat e presionit dhe vakumit; Kontrolli i presionit; Shpërndarja; Treguesit dhe lajmëruesit; Ndërveprimi me sistemet e tjera.	2	3
12.17 Avionika Modulare e Integruar (ATA 42) Funksionet që mund të integrohen në mënyrë specifike në modulet e Avionikës Modulare të Integruar (IMA) janë mes të tjerash:		
Menaxhimi i rrjedhjes, kontrolli i presionit ajror, ventilimi dhe kontrolli ajror, avionika dhe kontrolli i ventilimit të kabinës, kontrolli i temperaturës, komunikimi i trafikut ajror, ruteri i komunikimit të avionikës, menaxhimi i ngarkesës elektrike, monitorimi i qarkut, sistemi elektrik bite, menaxhimi i karburantit, kontrolli i frenimit, kontrolli i timonit, zgjatja dhe tërheqja e pajisjes ulëse, indikacioni i presionit të gomës, indikacioni i presionit oleo, monitorimi i temperaturës së frenimit etj. Sistemi bazë: komponentët e rrjetit.	1	3
12.18 Sistemet e mirëmbajtjes në bord (ATA 45) Kompjuterët e mirëmbajtjes qendrore; Sistemi i ngarkimit të të dhënave; Sistemi i librarisë elektronike; Printimi; Monitorimi i strukturës (monitorimi i tolerancës së dëmit).	1	2
12.19 Sistemet e informacionit (ATA 46) Njësitë dhe komponentët që mundësojnë ruajtjen, përditësimin dhe rimarrjen e informacioneve digjitale tradicionalisht të ofruara në format letre, mikrofilm apo mikrofishe. Përfshin njësitë që dedikohen për ruajtjen e informacioneve dhe funksionin e rikthimit si ruajtja e librarisë elektronike dhe kontrolluesi. Nuk përfshin njësitë ose komponentët e instaluar për përdorime të tjera dhe të ndara me sistemet e tjera, si printeri i kabinës ose ekrani i përdorimit të përgjithshëm.		
Shembuj tipikë përfshijnë Sistemet e Menaxhimit të Informacioneve dhe Trafikut Ajror dhe Sistemet e	1	2

Serverit të Rrjetit Sistemi i Informacioneve të Përgjithshme të Avionit; Sistemi i Informacioneve të Fluturimit; Sistemi i Informacioneve të Mirëmbajtjes; Sistemi i Informacioneve të Kabinës së Pasagjerëve; Sistemi i Përzier i Informacioneve.	1	2

MODULI 13. AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

	NIVELI B2 B2L
13.1 Teoria e fluturimit *a) Aerodinamika e aeroplanit dhe kontrollet e fluturimit* Operimi dhe efekti i: - kontrollit të rrotullimit sipas boshtit x: aileron dhe spoiler (frenat aerodinamike), - kontrollit të rrotullimit të boshtit y, elevatorët, stabilizatorët, stabilizuesit me incidencë të ndryshme - kontrollit të rrotullimit sipas boshtit z, kufizuesit e timonit; Kontrolli duke përdorur pjesët e lëvizshme, timoni; Pajisjet e ngritjes në lartësi, slotet,slats, flatrat; Pajisjet e nxitjes së tërheqjes, spoilerat, ngritësit, frenat e shpejtësisë; Operimi dhe efekti i sipërfaqeve dytësore të kontrollit të fluturimit, pajisjet ndihmëse, dyanësia e kontrollit. *b) Fluturimi me shpejtësi të lartë* Shpejtësia e zërit, fluturimi subsonik, fluturimi transonik, fluturimi supersonik; Numër m, numër m kritik. *c) Aerodinamika e helikave*; Terminologjia; Operimi dhe efekti i kontrolleve ciklike, kolektive dhe antipërdredhje.	1 1 1
13.2 Strukturat – konceptet e përgjithshme Bazat e sistemeve strukturore; Sistemet e identifikimit zonal dhe stacionit; Lidhja elektrike; Dispozita e mbrojtjes ndaj vetëtimës.	 1 2 2 2
13.3 Fluturimi automatik (ATA 22) *a)* Bazat e kontrollit të fluturimit automatik duke përfshirë parimet e punës dhe terminologjinë aktuale; Përpunimi i sinjalit të komandës;	 3

Modalitetet e operimit: sipas boshteve gjatësore, horizontale dhe shmangies nga kursi; Damperat e shmangies nga kursi; Sistemi i Rritjes së Qëndrueshmërisë te Helikopterët; Kontrolli automatik i trimerit; Ndërfaqja e navigimit të autopilotit; *b)* Sistemi automatik i shtytjes; Sistemet automatike të uljes: parimet dhe kategoritë, modalitetet e operimit, afrimi, rrëshqitja, ulja, rrotullimi, monitorimet e sistemit dhe kushtet e avarisë.	3
13.4 Komunikimi/navigacioni (ATA 23/34) *a)* Bazat e përhapjes së valëve të radios, antenat, linjat e transmetimit, komunikimi, marrësi dhe transmetuesi; Parimet e punës së sistemeve të mëposhtme: - Komunikimi me frekuencë shumë të lartë (VHF), - Komunikimi me frekuencë të lartë (HF), - Audio, - Transmetuesi emergjent i vendndodhjes (ELT), - Regjistruesi i zërit të kabinës (CVR), - Diapazoni i transmetimit me një drejtim në frekuenca shumë të larta (VOR), - Kërkimi automatik i drejtimit (ADF). - Sistemi i uljes instrumentale (ILS). - Sistemi i uljes me anë të instrumenteve (MLS). - Sistemet drejtuese të fluturimit (FDS), pajisjet matëse të distancës (DME); - Navigacioni i zonës, sistemet RNAV; - Sistemet e menaxhimit të fluturimit (FMS);. - Sistemi i pozicionimit global (GPS), sistemet satelitore të navigacionit global (GNSS); Ndërlidhja e të dhënave. *b)* - Transponderi i kontrollit të trafikut ajror, radari i mbikëqyrjes sekondare; - Sistemi i njoftimit të trafikut dhe shmangies së përplasjes (TCAS); - Radari i shmangies së motit të keq; - Radio lartësimatësi; - Mbikëqyrja automatike e varur-transmetimi (ADS-B). *c)* - Sistem uljeje mikrovalë (MLS); - Navigacioni me frekuencë shumë të ulët dhe hiperbolik (VLF/omega); - Navigacioni Doppler; - Sistemi inercial i navigacionit (INS); - Komunikimi dhe raportimi ARINC (radio e avionit e inkorporuar).	
13.5 Fuqia elektrike (ATA 24) Instalimi dhe operimi i baterive; Gjenerimi i vazhdueshëm i fuqisë/rrymës elektrike të drejtpërdrejtë (DC); Gjenerimi i fuqisë/rrymës alternuese (AC); Gjenerimi i fuqisë/energjisë së emergjencës; Rregullimi i tensionit; Shpërndarja e fuqisë; Inverterat, transformuesit, korrigjuesit; Mbrojtja e qarkut; Fuqia e jashtme/njësia e energjisë në tokë.	
13.6 Pajisjet dhe orenditë (ATA 25) Kërkesat e pajisjeve elektronike të emergjencës; Pajisjet argëtuese të kabinës;	3
13.7 Kontrollet e fluturimit (ATA 27) *a)* Kontrollet primare: aileron, elevator, timon, spoiler; Kontrolli i pjerrësisë; Kontrolli i ngarkesës aktive; Pajisjet e ngritjes në lartësi; Ngritja, frenat e shpejtësisë; Operimi i sistemit: manual, hidraulik, pneumatik:	2

Forca kundërvepruese, shmangia nga kursi, rregullatori i numrit m, limituesi i timonit, mekanizmi bllokues i sipërfaqes së kontrollit Sistemi mbrojtës i ndalesës *b)* Sistemi operimit: elektrik, gjysmautomatik.	3
13.8 Instrumentet (ATA 31) Klasifikimi; Atmosfera; Terminologjia; Pajisjet dhe sistemet e matjes së presionit; Sistemi pitostatik; Lartësimatësit; Indikatori i shpejtësisë ajrore; Indikatori i shpejtësisë vertikale; Matësi i numrit M; Sistemet e raportimit/njoftimit të lartësisë; Kompjuterët e të dhënave ajrore; Sistemet pneumatike instrumentale; Matësit e presionit dhe temperaturës me lexim direkt; Sistemet treguese të temperaturës; Sistemet treguese të sasisë së karburantit; Parimet xhiroskopike; Horizontet artificiale; Indikatorët e rrëshqitjes; Xhiro direksionale; Sistemet e njoftimit të afërsimit me tokën (GPW); Sistemet kompas; Sistemet e regjistrimit të të dhënave të fluturimit (FDRS); Sistemet instrumentale elektronike të fluturimit (EFIS); Sistemet paralajmëruese instrumentale duke përfshirë sistemet paralajmëruese master dhe panelet e centralizuara paralajmëruese; Sistemet e njoftimit të ndalesës dhe sistemi që tregon këndin e sulmit; Matja dhe treguesi i dridhjes Instrumentet elektronik të kabinës së pilotit.	3
13.9 Dritat (ATA 33) E jashtme: navigacioni, uljes, rulimit, akullit; E brendshme: kabina, kabina e pilotit, ngarkesa; Emergjenca.	3
13.10 Sistemet e mirëmbajtjes në bord (ATA 45) Kompjuterët e mirëmbajtjes qendrore; Sistemi i ngarkimit të të dhënave; Sistemi i librarisë elektronike; Sistemi i printimit; Monitorimi i strukturës (monitorimi i tolerancës së dëmit).	3
13.11 Ajri i kondicionuar dhe presurizimi/ruajtja e presionit të kabinës (ATA 21) *13.11.1 Furnizimi me ajër* Burimet e furnizimit me ajër duke përfshirë rrjedhjen e motorit, APU-ja dhe njësia në tokë. *13.11.2 Ajri i kondicionuar* Sistemet e ajrit të kondicionuar; Makinat me cikël pneumatik/me ajër dhe me cikël avulli; Sistemet e shpërndarjes; Sistemi i kontrollit të rrjedhjes, temperaturës dhe lagështisë. *13.11.3 Mbajtja nën presion* Sistemet e mbajtjes nën presion; Kontrolli dhe indikacioni duke përfshirë valvulat e sigurisë dhe kontrollit; Kontrolluesit e presionit të kabinës. *13.11.4 Pajisjet e sigurisë dhe ato paralajmëruese* Pajisjet mbrojtëse dhe paralajmëruese	2 2 3 1 3 3 3
13.12 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	

a) Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet lajmëruese; Sistemet fikëse të zjarrit; Testet e sistemit; *b)* Fikësit e zjarrit, portativ.	3 1
13.13 Sistemet e karburantit (ATA 28) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Serbatorët/çisternat e karburantit; Sistemet e furnizimit; Hedhja/shkarkimi, ajrosja dhe kullimi; Furnizmi i kryqëzuar dhe transferimi; Treguesit/lajmëruesit; Mbushja dhe zbrazja me karburant; Sistemet gjatësore të balancës së karburantit.	 1 1 1 1 2 3 2 3
13.14 Fuqia hidraulike (ATA 29) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike; Rezervuarët hidraulik dhe akumulatorët; Gjenerimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik; Gjenerimi i presionit të emergjencës; Filtrat; Kontrolli i presionit; Shpërndarja e fuqisë; Sistemet treguese dhe lajmëruese; Ndërveprimi me sistemet e tjera.	 1 1 1 3 3 1 3 1 3 3
13.15 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30) Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi; Sistemet antiakull: elektrike, me ajër të nxehtë dhe kimike; Sistemet e heqjes së akullit: elektrike, me ajër të nxehtë, pneumatike dhe kimike; Kundër shiut; Ngrohja e sistemit të kullimit dhe sondave; Sistemet fshirëse të xhamave.	 2 2 3 1 3 1
13.16 Pajisjet ulëse (ATA 32) Ndërtimi, amortizimi i goditjes; Shtrirja dhe sistemet e tërheqjes; normale dhe të emergjencës; Treguesit dhe paralajmërimi. Rrotat, frenat, sistemet kundër rrëshqitjes dhe auto frenimit; Gomat; Timoni; Sensorët ajër–tokë.	 1 3 3 3 1 3 3
13.17 Oksigjeni (ATA 35) Konfigurimi/planifikimi i sistemit: kabina e pilotit, kabina; Burimet, ruajtja, ngarkimi dhe shpërndarja; Rregullimi i furnizimit; Treguesit dhe paralajmërimi.	 3 3 3 3
13.18 Pneumatike/vakum (ATA 36) Konfigurimi/planifikimi i sistemit; Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi në tokë; Kontrolli i presionit; Shpërndarja; Treguesit dhe paralajmërimi. Ndërveprimi me sistemet e tjera.	 2 2 3 1 3 3
13.19 Uji/mbeturina (ATA 38) Konfigurimi/planifikimi i sistemit të ujit, furnizimi, shpërndarja, shërbimi dhe kullimi; Konfigurimi/planifikimi i sistemit të tualetit, shpëlarja dhe shërbimi.	 2
13.20 Avionika modulare e integruar (IMA) (ATA 42) Sistemi bazë; Komponentët e rrjetit.	3

Shënim. Funksionet që mund të integrohen në mënyrë specifike në modulet e Avionikës Modulare të Integruar (IMA) janë mes të tjerash: *- menaxhimi i rrjedhjes;* *- kontrolli i presionit të ajrit;* *- ventilimi dhe kontrolli ajror;* *- avionika dhe kontrolli i ventilimit të kabinës, kontrolli i temperaturës;* *- komunikimi i trafikut ajror;* *- ruteri i komunikimit të avionikës;* *- menaxhimi i ngarkesës elektrike;* *- monitorimi i qarkut;* *- pajisja e testimit e inkorporuar në sistemin elektrik (BITE);* *- menaxhimi i karburantit;* *- kontrolli i frenimit;* *- kontrolli i timonit;* *- zgjatja dhe tërheqja e pajisjes ulëse;* *- indikacioni i presionit të gomës;* *- indikacioni i presionit të qetësuesit (shuarësi i vibracioneve);* *-monitorimi i temperaturës së frenimit etj.*	
13.21 Sistemet e kabinës (ATA 44) Njësitë dhe komponentët që furnizojnë mjetet e argëtimit të pasagjerëve dhe ofrimin e komunikimit brenda avionit (Sistemi i të Dhënave të Ndërkomunikimit të Kabinës (CIDS)) dhe ndërmjet kabinës së avionit dhe stacioneve tokësore (Shërbimi i Rrjetit të Kabinës (CNS)). Ato përfshijnë zërin, të dhënat, muzikën dhe transmetuesit me video. Sistemi i të Dhënave të Ndërkomunikimit të Kabinës (CIDS) ofron një program ndërveprimi ndërmjet ekuipazhit të kabinës dhe sistemeve të kabinës. Këto sisteme mbështesin shkëmbimin e të dhënave midis njësive të ndryshme të zëvendësueshme të linjës (LRU) dhe operojnë në mënyrë tipike përmes Panelit të ekuipazhit të kabinës. (FAP). Shërbimi i rrjetit të kabinës (CNS) konsiston në mënyrë tipike në një server, që ndërvepron mes të tjerash, me sistemet e mëposhtme: - Komunikimi të dhënave/radios; - Sistemi kryesor i kabinës (CCS); - Sistemi i argëtimit në fluturim (IFES); - Sistemi i komunikimit të jashtëm (ECS); - Sistemi i memories së kabinës (CMMS); - Sistemi i monitorimit të kabinës (CMS); - Sistemi i përzier i kabinës (MCS). Shërbimi i rrjetit të kabinës (CNS) mund të kryejë/mbartë funksione, si: - aksesi në raportet para nisjes/nisjes, - aksesi në e-mail/intranet/internet; Baza e të dhënave të pasagjerit.	3
13.22 Sistemet e informacionit (ATA 46) Njësitë dhe komponentët mundësojnë ruajtjen, përditësimin dhe rimarrjen e informacioneve digjitale tradicionalisht të ofruara në format letre, mikrofilm apo mikrofishe. Ato përfshijnë njësitë që dedikohen për ruajtjen dhe tërheqjen e informacioneve si ruajtja dhe kontrolli në librarinë elektronike, por ato nuk përfshijnë njësitë ose komponentët e instaluar për përdorime të tjera dhe të ndara me sistemet e tjera, si printeri i kabinës ose ekrani i përdorimit të përgjithshëm. Shembujt tipikë përfshijnë: - Sistemet e menaxhimit të informacioneve dhe trafikut ajror dhe sistemet e serverit të rrjetit. - Sistemi i informacioneve të përgjithshme të avionit; - Sistemi i informacioneve të fluturimit; - Sistemi i informacioneve të mirëmbajtjes; - Sistemi i informacioneve të kabinës së pasagjerëve; - Sistemi i përzier i informacioneve.	3

MODULI 14. FORCA SHTYTËSE

	NIVELI
	B2 B2L
14.1 Motorët me turbinë a) Rregullimi ndërtimor dhe operimi i motorëve turboreaktiv, turbofan, turboshaft dhe turbohelikë; b) Kontrolli i motorit elektronik dhe sistemet matëse të karburantit (FADEC). 14.2. Sistemet që monitorojnë motorin Temperatura e gazit në dalje/sistemet e temperaturës në fazat e ndërmjetme të turbinës Shpejtësia e motorit; Indikacioni i shtytjes së motorit: Raporti i Presionit të Motorit, sistemet e presionit të shkarkimit të turbinës së motorit ose presionit të tubit të avionit; Presioni dhe temperatura e vajit; Presioni, temperatura dhe rrjedhja e karburantit; Presioni i kolektorit të shkarkimit; Çifti rrotullues i motorit; Shpejtësia e helikës. 14.3 Sistemet startuese dhe të ndezjes Operimi i sistemeve dhe komponentëve të fillimit të motorit; Sistemet dhe komponentët e ndezjes; Kërkesat e sigurisë së mirëmbajtjes.	1 2 2 2

MODULI 15. MOTORI ME TURBINË GAZI

	NIVELI	
	A	B1
15.1 Bazat Energjia potenciale, energjia kinetike, ligjet e Njutonit të lëvizjes, cikli Brayton; Marrëdhënia ndërmjet forcës, punës, fuqisë, energjisë, shpejtësisë, nxitimit; Pozicionimi konstruktiv dhe operimi i motorëve turbojet, turbofan, turboshaft, turbohelikë. 15.2 Performanca e motorit Shtytja bruto, shtytja neto, shtytja mbytëse, shpërndarja e shtytjes, shtytja rezultuese, kuaj fuqi shtytje, fuqia ekuivalente (kuaj fuqi) në bosht, konsumimi i karburantit specifik; Eficiencat e motorit; Raporti *by-pass* dhe raporti i presionit të motorit; Presioni, temperatura dhe shpejtësia e rrjedhjes së gazit; Vlerësimet e motorit, goditja statike, influenca e shpejtësisë, lartësia dhe klima e nxehtë, vlerësimi i sheshtë, kufizimet. 15.3 Hyrja Kanalet hyrëse të kompresorit Efektet e konfigurimeve të ndryshme të hyrjes; Mbrojtja ndaj akullit. 15.4 Kompresorët Llojet aksiale dhe centrifugale; Tiparet ndërtimore dhe parimet operuese dhe aplikimet; Balancimi i ventilatorit; Operimi; Shkaqet dhe efektet e bllokimit dhe shtimit të kompresorit; Metodat e kontrollit të rrjedhjes ajrore: valvulat e rrjedhjes, tehet (lopatat) variabël të hyrjes, tehet (lopatat) variabël të statorit, tehet rrotulluese të statorit; Raporti i kompresorit. 15.5 Seksioni i djegies Tiparet ndërtimore dhe parimet e operimit. 15.6 Seksioni i turbinës Operimi dhe karakteristikat e teheve të ndryshme të turbinës; Bashkimi i teheve fletëve në disk; Fletët drejtuese të pajisjes së kontrollit të shkarkimit të gazrave; Shkaqet dhe efektet e stresit dhe krisjes së ngadaltë të tehut (lopatë) të turbinës; 15.7 Shkarkimi Tiparet ndërtimore dhe parimet e operimit;	1 - 2 1 1 2	2 2 2 2 2 2

Pajisja e kontrollit të shkarkimit të gazrave, konvergjente, divergjente dhe e ndryshueshme; Reduktimi i zhurmës së motorit; Ndryshuesit e shtytjes. 15.8 Kushinetat dhe guarnicionet. Tiparet ndërtimore dhe parimet e operimit. 15.9 Lubrifikantët dhe karburantet Vetitë dhe specifikimet; Shtuesit e karburantit; Masat e sigurisë; 15.10 Sistemet e lubrifikimit Operimi i sistemit/konfigurimi dhe komponentët. 15.11 Sistemet e karburantit Operimi i kontrollit të motorit dhe sistemet matëse të karburantit duke përfshirë kontrollin e motorit elektronik (FADEC); Konfigurimi/planifikimi dhe komponentët e sistemit. 15.12 Sistemet ajrore Funksionimi i shpërndarjes së ajrit të motorit dhe sistemet kundër ngrirjes duke përfshirë ftohjen e brendshme,hermetizimin dhe shërbimet e jashtme ajrore. 15.13 Sistemet e lëshimit dhe të ndezjes Operimi i sistemeve dhe komponentëve startues të motorit; Sistemet e ndezjes dhe komponentët; Kërkesat e sigurisë së mirëmbajtjes; 15.14 Sistemet e indikacionit të motorit. Temperatura e gazit në dalje/temperatura në fazat e ndërmjetme të turbinës Treguesi i shtytjes së motorit: Raporti i Presionit të Motorit, sistemet e shkarkimit të presionit të motorit ose presionit të tubit të avionit; Presioni dhe temperatura e vajit; Presioni dhe rrjedhja e karburantit; Shpejtësia e motorit; Matja dhe treguesi i vibrimit; Përdredhja; Fuqia. 15.15 Sistemet e rritjes së fuqisë Operimi dhe aplikimet; Injektimi i ujit, ujë metanol; Sistemet sprucuese të karburantit në pjesën e pasme të motorit. 15.16 Motorët me turbohelikë Turbinat me gaz/të lira dhe turbinat me ingranazhe të bashkuara; Ingranazhet e reduktimit; Kontrollet e integruara të motorit dhe helikës; Pajisjet e sigurisë së mbi shpejtësisë. 15.17 Motorët me turbinë Pajisjet, sistemet e drejtimit, marshet e reduktimit, bashkueset/xhuntat, sistemet e kontrollit; 15.18 Njësitë ndihmëse të fuqisë (APU) Qëllimi, operimi, sistemet mbrojtëse. 15.19 Instalimi i motorit Konfigurimi i mureve mbrojtëse, mbulesave, paneleve akustike, mbajtësve të motorit, mbajtësve antidridhje, tubave, tubacioneve, ushqyesve, konektorëve, tehet me tela, kabllot e kontrollit dhe litarët, pikat ngritëse dhe kullimet. 15.20 Sistemet e mbrojtjes ndaj zjarrit Funksioni i sistemit të dedektimit dhe sistemet fikëse. 15.21 Monitorimi i motorit dhe operimi në tokë Procedurat për fillimin dhe lëshimin në tokë; Interpretimi i rezultatit dhe parametrave të fuqisë së motorit; Monitorimi i parametrave (duke përfshirë analizën e vajit, dridhjes dhe instrumentit inspektues) Inspektimi i motorit dhe komponentëve për kriteret, tolerancat dhe të dhënat e specifikuara nga prodhuesi i motorit; Larja/pastrimi i kompresorit; Dëmtimi i objektit të huaj. 15.22 Magazinimi dhe ruajtja e motorit Ruajtja dhe mungesa e ruajtjes për motorin dhe aksesorët/sistemet.	1 - 1 1 1 1 - 1 1 1 -	2 2 2 2 2 2 1 2 2 3 2

MODULI 16. MOTORI ME PISTON

	NIVELI		
	A	B1	B3
16.1 Bazat	1	2	2
Efiçencat mekanike, termike dhe volumetrike;			
Parimet operuese – 2 kohë, 4 kohë, benzinë dhe diesel;			
Zhvendosja e pistonit dhe raporti i ngjeshjes;			
Konfigurimi i motorit dhe rendi i ndezjes.			
16.2 Performanca e motorit	1	2	2
Llogaritja dhe matja e fuqisë;			
Faktorët që prekin fuqinë e motorit;			
Përzierjet, parandezja;			
16.3 Ndërtimi i motorit	1	2	2
Bosht me gunga, shufër me gunga, ullukë shkarkimi;			
Kutia e shpejtësisë;			
Montimet e cilindrit dhe pistonit;			
Biellat, kolektorët e hyrjes dhe shkarkimit;			
Mekanizmat e valvulës;			
Ingranazhet reduktuese të helikës.			
16.4 Sistemet e karburantit të motorit			
16.4.1 Karburatorët	1	2	2
Llojet, ndërtimi dhe parimet e operimit;			
Ngrirja dhe nxehja.			
16.4.2 Sistemet e injektimit të karburantit	1	2	2
Llojet, ndërtimi dhe parimet e operimit			
16.4.3 Kontrolli elektronik i motorit	1	2	2
Operimi i kontrollit të motorit dhe sistemet matëse të karburantit duke përfshirë kontrollin elektronik të motorit (FADEC);			
Konfigurimi/planifikimi dhe komponentët e sistemeve.			
16.5 Sistemet e lëshimit dhe të ndezjes	1	2	2
Sistemet e lëshimit, sistemet e paranxehjes;			
Llojet e magnetit, ndërtimi dhe parimet e operimit;			
Pajimet e ndezjes; kandelat elektrike;			
Sistemet e tensionit të ulët dhe të lartë;			
16.6 Sistemet e induktimit, shkarkimit dhe ftohjes	1	2	2
Ndërtimi dhe operimi i sistemeve të induktimit duke përfshirë sistemet ajrore alternative;			
Sistemet e shkarkimit, sistemet e ftohjes së motorit – ajri dhe lëngu.			
16.7 Mbingarkimi/turbongarkimi			
Parimet dhe qëllimi i mbingarkimit dhe efektet e tij mbi parametrat e motorit;	1	2	2
Ndërtimi dhe operimi i sistemeve të mbingarkimit/turbongarkimit;			
Terminologjia e sistemit;			
Sistemet e kontrollit;			
Mbrojtja e sistemit.			
16.8 Lubrifikantët dhe karburantet			
Vetitë dhe specifikimet;			
Aditivët e karburantit;	1	2	2
Masat e sigurisë.			
16.9 Sistemet e lubrifikimit			
Operimi i sistemit/paraqitja dhe komponentët.			
16.10 Sistemet e treguesit të motorit	1	2	2
Shpejtësia e motorit;			
Temperatura e kokës së cilindrit;	1	2	2
Temperatura e ftohësit;			
Presioni dhe temperatura e vajit;			
Temperatura e gazit të shkarkimit;			
Presioni dhe rrjedhja e karburantit;			
Presioni i kolektorit të shkarkimit;			
16.11 Instalimi i motorit			
Konfigurimi i mureve mbrojtëse, mbulesave, paneleve akustike, mbajtësve të motorit, mbajtësve antidridhje, tubave, tubacioneve, ushqyesve, konektorëve, tehet me tela, kabllot e kontrollit dhe	1	2	2

litarët, pikat ngritëse dhe kullimet. *16.12 Monitorimi i motorit dhe operimi në tokë* Procedurat për fillimin dhe lëshimin në tokë; Interpretimi i rezultatit dhe parametrave të fuqisë së motorit; Inspektimi i motorit dhe komponentëve për kriteret, tolerancat dhe të dhënat e specifikuara nga prodhuesi i motorit; *16.13 Magazinimi dhe ruajtja e motorit* Ruajtja dhe mungesa e ruajtjes për motorin dhe aksesorët/sistemet.	1 - -	3 2 2	2 1 1

MODULI 17A. HELIKA

Shënim. Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Çështjet përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulin 17B.

	NIVELI	
	A	**B1**
17.1 Bazat Teoria e elementit të tehut; Këndi i lartë/i ulët i tehut, këndi i kundërt, këndi si sulmit, shpejtësia rrotulluese; Rrëshqitja e helikës; Forcat aerodinamike, centrifugale dhe të shtytëse; Momenti i përdredhjes; Rrjedhja ajrore relative në këndin e sulmit të tehut; Dridhja dhe rezonanca.	1	2
17.2 Ndërtimi i Helikës Metodat dhe materialet e ndërtimit të përdorura në helikat prej druri, kompozite dhe metali; Stacioni i tehut, sipërfaqja e tehut, pjesa e pasme e tehut dhe montimi i bucelës; Fusha e fiksuar, fusha e kontrollueshme, helika me shpejtësi konstante; Instalimi i helikës/fluturës.	1	2
17.3 Kontrolli i fushës së helikës Kontrolli i shpejtësisë dhe metodat e ndryshimit të fushës, mekanike dhe elektrike/elektronike; Fusha e kundërt; Mbrojtja e mbi shpejtësisë.	1	2
17.4 Sinkronizimi i helikës. Pajisjet e sinkronizimit dhe sinkrofazimit.		
17.5 Mbrojtja ndaj ngrirjes e helikës Pajisjet e lëngshme dhe elektrike të shkrirjes.	-	2
17.6 Mirëmbajtja e helikës Balancimi statik dhe dinamik; Gjurmimi i helikës; Vlerësimi i dëmit, gërryerjes, erozionit, dëmit të impaktit, petëzimit; Skemat e trajtimit/riparimit të helikës; Funksionimi i motorit të helikës.	1 1	2 3
17.7 Magazinimi dhe ruajtja e helikës Ruajtja dhe mungesa e ruajtjes së helikës.	1	2

MODULI 17B. HELIKA

Shënim. Objekti i këtij moduli do të reflektojë teknologjinë e helikës së aeroplanëve që i përkasin kategorisë B3.

	NIVELI
	B3
17.1 Bazat Teoria e elementit të fletës (helikës); Këndi i lartë/i ulët i fletës, këndi i kundërt, këndi i sulmit, shpejtësia rrotulluese; Rrëshqitja e helikës; Forcat aerodinamike, centrifugale dhe të shtytëse; Momenti i përdredhjes; Rrjedhja ajrore relative në këndin e fletës (helikës) të sulmit; Dridhja dhe rezonanca.	2

17.2 Ndërtimi i helikës Metodat dhe materialet e ndërtimit të përdorura në helikat prej druri, kompozite dhe metali; Stacioni i tehut, sipërfaqja e tehut, pjesa e pasme e tehut dhe montimi i bucelës; Fusha e fiksuar, fusha e kontrollueshme, helika me shpejtësi konstante; Instalimi i helikës/fluturës.	2
17.3 Kontrolli i fushës së helikës Kontrolli i shpejtësisë dhe metodat e ndryshimit të fushës, mekanike dhe elektrike/elektronike; Fusha e kundërt; Mbrojtja e mbi shpejtësisë.	2
17.4 Sinkronizimi i helikës. Pajisjet e sinkronizimit dhe sinkrofazimit.	
17.5 Mbrojtja ndaj ngrirjes e helikës Pajisjet e lëngshme dhe elektrike të shkrirjes.	
17.6 Mirëmbajtja e helikës Balancimi statik dhe dinamik; Gjurmimi i helikës; Vlerësimi i dëmit, gërryerjes, erozionit, dëmit të impaktit, petëzimit; Skemat e trajtimit/riparimit të helikës; Funksionimi i motorit të helikës.	2 2 2
17.7 Magazinimi dhe ruajtja e helikës Ruajtja dhe mungesa e ruajtjes së helikës.	2

SHTOJCË II
STANDARDI BAZË I EKZAMINIMIT
(PËRVEÇ LICENCËS SË KATEGORISË L)

1. Të përgjithshme

1.1 Të gjitha ekzaminimet bazë do të kryhen duke përdorur formatin e pyetjeve me shumë zgjedhje dhe pyetjeve ese siç specifikohet më poshtë. Përgjigjet e pasakta do të duken njëlloj bindëse për këdo që nuk e njeh lëndën. Të gjitha alternativat do të lidhen qartësisht me pyetjen dhe me të njëjtin fjalor, ndërtim gramatikor dhe gjatësi të ngjashme. Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta do t'u korrespondojnë gabimeve procedurale si korrigjimet e aplikuara në sensin e gabuar ose konvertimet e pasakta të njësisë: ata nuk do të jenë numra të thjeshtë rastësor.

1.2 Secila pyetje me shumë zgjedhje do të ketë tri përgjigje alternative nga të cilat vetëm një do të jetë përgjigje e saktë dhe kandidatit do t'i lejohet një kohë e caktuar për modul që bazohet në një mesatare nominale prej 75 sekonda për pyetje.

1.3 Secila pyetje ese kërkon përgatitjen e një përgjigjeje me shkrim dhe kandidati do të lejohet 20 minuta për t'ju përgjigjur secilës pyetje të tillë.

1.4 Pyetjet e përshtatshme ese do të hartohen dhe vlerësohen duke përdorur programin e njohurive në shtojcën I, modulet 7A, 7B, 9A, 9B dhe 10.

1.5 Secila pyetje do të ketë një përgjigje model të hartuar për të, që do të përfshijë gjithashtu çdo përgjigje alternative të njohura që mund të jenë relevante për nënndarje të tjera.

1.6 Përgjigja model do të ndahet gjithashtu në një listë të pikave të rëndësishme të njohura si pikat kyçe.

1.7 Nota kaluese për secilin modul dhe nënmodul të pjesës me shumë zgjedhje të ekzaminimit është 75%.

1.8 Nota kaluese për secilën pyetje ese është 75% në atë që përgjigja e kandidatëve do të përmbajë 75% të pikave kyçe të kërkuara nga pyetja dhe asnjë gabim të rëndësishëm në lidhje me çdo pikë kyçe të kërkuar.

1.9 Nëse vetëm pjesa me shumë zgjedhje ose vetëm pjesa e esesë dështohet, atëherë është e nevojshme të rimerret vetëm pjesa me shumë zgjedhje ose pjesa e esesë, sipas rastit.

1.10 Nuk do të përdoren sistemet paralizuese të notave për të vendosur nëse një kandidat ka kaluar.

1.11 Një modul i dështuar mund të mos ripërsëritet për së paku 90 ditë pas datës së ekzaminimit të modulit të dështuar, përveç në rastin e një organizate të trajnimit të mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147), që kryen një kurs të ritrajnimit të përshtatur për lëndët e dështuara në modulin e veçantë kur moduli i dështuar mund të ripërsëritet pas 30 ditësh.

1.12 Periudhat kohore të kërkuara nga pika 66.A.25 aplikohen për secilin ekzaminim individual të modulit, me përjashtim të atyre ekzaminimeve të

moduleve që janë kaluar si pjesë e licencës tjetër të kategorisë, ku licenca është lëshuar tashmë.

1.13 Numri maksimal i përpjekjeve të njëpasnjëshme për secilin modul është tre. Grupe të mëtejshme të tri përpjekjeve lejohen me një periudhë pritjeje 1-vjeçare ndërmjet grupeve.

Aplikanti do të konfirmojë me shkrim për organizatën e miratuar të trajnimit të mirëmbajtjes ose Autoritetin Kompetent për të cilët ata aplikohen për një ekzaminim, numrin dhe datat e përpjekjeve gjatë vitit të fundit dhe organizatën ose Autoritetin Kompetent ku këto përpjekje janë bërë. Organizata trajnuese e mirëmbajtjes ose Autoriteti Kompetent është përgjegjës për kontrollin e numrit të përpjekjeve brenda afateve kohore të aplikueshme.

2. Numri i pyetjeve për modul

2.1 MODULI 1 – MATEMATIKA

Kategoria A: 16 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 20 minuta.

Kategoria B1: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 40 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 40 minuta.

Kategoria B3: 28 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 35 minuta.

2.2 MODULI 2 – FIZIKA

Kategoria A: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 40 minuta.

Kategoria B1: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B3: 28 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 35 minuta.

2.3 MODULI 3 – BAZAT ELEKTRIKE

Kategoria A: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B1: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B3: 24 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 30 minuta.

2.4 MODULI 4 – BAZAT ELEKTRONIKE

Kategoria B1: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 40 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 50 minuta.

Kategoria B3: 8 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 10 minuta.

2.5 MODULI 5 – TEKNIKAT DIGJITALE / SISTEMET ELEKTRONIKE INSTRUMENTALE

Kategoria A: 16 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 20 minuta.

Kategoria B1.1 dhe B1.3: 40 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 50 minuta.

Kategoria B1.2 dhe B1.4: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 72 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B3: 16 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 20 minuta.

2.6 MODULI 6 – MATERIALET DHE *HARDWARE*

Kategoria A: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B1: 72 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 75 minuta.

Kategoria B3: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 75 minuta.

MODULI 7A – PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Kategoria A: 72 pyetje me zgjedhje dhe 2 ese. Koha e lejuar 90 minuta plus 40 minuta.

Kategoria B1: 80 pyetje me zgjedhje dhe 2 ese. Koha e lejuar 100 minuta plus 40 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 60 pyetje me zgjedhje dhe 2 ese. Koha e lejuar 75 minuta plus 40 minuta.

2.7 MODULI 7B – PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Kategoria B3: 60 pyetje me zgjedhje dhe 2 ese. Koha e lejuar 75 minuta plus 40 minuta.

2.8 MODULI 8 – AERODINAMIKA BAZË

Kategoria A: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B1: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B3: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

2.9 MODULI 9A – FAKTORËT NJERËZORË

Kategoria A: 20 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B1: 20 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese.

Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 20 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

MODULI 9B – FAKTORËT NJERËZORË

Kategoria B3: 16 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 20 minuta plus 20 minuta.

2.10 MODULI 10 – LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

Kategoria A: 32 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 40 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B1: 40 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 50 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 40 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 50 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B3: 32 pyetje me zgjedhje dhe 1 ese. Koha e lejuar 40 minuta plus 20 minuta.

2.11 MODULI 11A – AERODINAMIKA E AEROPLANIT ME TURBINË, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria A: 108 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 135 minuta.

Kategoria B1: 140 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 175 minuta.

MODULI 11B – AERODINAMIKA E AEROPLANIT ME PISTON, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria A: 72 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B1: 100 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 125 minuta.

MODULI 11C – AERODINAMIKA E AEROPLANIT ME PISTON, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria B3: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 75 minuta.

2.12 MODULI 12 – AERODINAMIKA E HELIKOPTERIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria A: 100 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 125 minuta.

Kategoria B1: 128 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 160 minuta.

2.13 MODULI 13 – AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria B2: 180 pyetje me zgjedhje të shumëfishta dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 225 minuta. Pyetjet dhe koha e lejuar mund të ndahen në dy ekzaminime, sipas rastit.

Kategoria B2L:

Vlerësimi i sistemit	**Numri i pyetjeve me zgjedhje të shumëfishta**	**Koha e lejuar (minuta)**
Kërkesat bazë (nënmodulet 13.1, 13.2, 13.5 dhe 13.9)	28	35
COM/NAV (nënmoduli 13.4 (a))	24	30
INSTRUMENTET (nënmoduli 13.8)	20	25
SISTEMI I FLUTURIMIT AUTOMATIK (nënmodulet 13.3 (a) dhe 13.7)	28	35
MBIKËQYRJA (nënmoduli 13.4 (b))	8	10
SISTEMET E STRUKTURËS SË AVIONIT (nënmodulet 13.11 deri 13.18)	32	40

2.14 MODULI 14 – FORCA SHTYTËSE

Kategoria B2 dhe B2L: 24 pyetje me zgjedhje të shumëfishta dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 30 minuta.

SHËNIM. Ekzaminimi B2L për modulin 14 është i zbatueshëm vetëm për vlerësimet 'Instrumentet' dhe 'Sistemet e Strukturës së avionit '.

2.15 MODULI 15 – MOTORI ME TURBINË GAZI

Kategoria A: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 75 minuta.

Kategoria B1: 92 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 115 minuta.

2.16 MODULI 16 – MOTORI ME PISTON

Kategoria A: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B1: 72 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B3: 68 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 85 minuta.

2.17 MODULI 17A – HELIKA

Kategoria A: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B1: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 40 minuta.

MODULI 17B – HELIKA

Kategoria B3: 28 pyetje me zgjedhje dhe 0 ese. Koha e lejuar 35 minuta.

SHTOJCË III
TRAJNIMI PËR TIPIN E AVIONIT DHE STANDARDI I EKZAMINIMIT

Në trajnimin në punë

1. Të përgjithshme

Trajnimi i tipit të avionit do të konsistojë në trajnimin teorik dhe ekzaminimin dhe, përveç për kategorizimet e kategorisë C, trajnimin dhe vlerësimin praktik.

a) Trajnimi dhe ekzaminimi teorik do të pajtohet me kërkesat e mëposhtme:

i. do të kryhet nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes e miratuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) ose, kur kryhet nga organizata të tjera, të miratuara drejtpërdrejtë nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

ii. do të pajtohet, përveç kur lejohet nga trajnimi i diferencave i përshkruar në pikën (c), me standardin e përshkruar në pikën 3.1 të kësaj shtojce, dhe, nëse janë në dispozicion, me elementet përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012;

iii. në rastin e një personi të kategorisë C të kualifikuar, duke mbajtur një diplomë universitare siç specifikohet në pikën 66.A.30 (a) (5), trajnimi i parë përkatës teorik i tipit do të jetë në nivelin B1 ose B2;

iv. do të ketë filluar dhe përfunduar brenda 3 vjetëve para aplikimit për një miratim të kategorizimit të tipit.

b) Trajnimi dhe vlerësimi praktik do të pajtohet me kërkesat e mëposhtme:

i. do të kryhet nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes e miratuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) ose, kur kryhet nga organizata të tjera, të miratuara drejtpërdrejtë nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

ii. do të pajtohet, përveç kur lejohet nga trajnimi i diferencave i përshkruar në pikën (c), me standardin e përshkruar në pikën 3.2 të kësaj shtojce, dhe, nëse janë në dispozicion, me elementet përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me të rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 326, datë 29.8.2019, "Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

iii. do të përfshijë një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në lidhje me tipin e avionit.

iv. do të përfshijë demonstrimet duke përdorur pajisjet, komponentët, simulatorët, pajisjet e tjera trajnuese ose avionin.

v. do të fillojë dhe përfundojë brenda 3 vjetëve para aplikimit për një miratim të vlerësimit të tipit.

c) Trajnimi i diferencave

i. Trajnimi i diferencave është trajnimi i kërkuar me qëllim për të mbuluar diferencat ndërmjet dy kategorizimeve të ndryshme të tipit të avionit të të njëjtit prodhues siç vendoset nga Agjencia.

ii. Trajnimi i diferencave duhet të përcaktohet rast pas rasti duke marrë parasysh kërkesat që përfshihen në këtë shtojcë III në lidhje me elementet teorike dhe praktike të trajnimit të kategorizimit të tipit.

iii. Një kategorizim tipi do të miratohet në një licencë vetëm pas trajnimit të diferencave kur aplikanti pajtohet gjithashtu me një prej kushteve të mëposhtme:

- është miratuar tashmë në licencë kategorizimi i tipit të avionit nga i cili diferencat janë identifikuar, ose

- ka përfunduar kërkesat e trajnimit të tipit për avionin nga të cilat diferencat janë identifikuar.

2. Nivelet e trajnimit të tipit të avionit

Tre nivelet e listuar më poshtë përcaktojnë objektivat, thellësinë e trajnimit dhe nivelin e njohurive që trajnimi mendon të arrijë.

- Niveli 1. Një përmbledhje e shkurtër e trupit të avionit, sistemeve dhe motorit, siç theksohet në seksionin e përshkrimit të Sistemeve të Manualit të Mirëmbajtjes së Avionit/udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore.

Objektivat e kursit: pas përfundimit të trajnimit të nivelit 1, studenti do të jetë i aftë të:

a) ofrojë një përshkrim të thjeshtë të të gjithë lëndës, duke përdorur fjalë dhe shembuj të zakonshëm, duke përdorur termat tipikë dhe identifikuar masat e sigurisë të lidhura me kuadrin ajror, sistemet e tij dhe motorin;

b) identifikojë manualet e avionit, praktikat e mirëmbajtjes të rëndësishme për kuadrin ajror, sistemet e tij dhe motorin;

c) përcaktojë paraqitjen e përgjithshme të sistemeve të mëdha të avionit;

d) përcaktojë paraqitjen e përgjithshme dhe karakteristikat e motorit;

e) identifikojë mjetet e veçanta dhe pajisjet e testit të përdorura me avionin.

- Niveli 2. Përmbledhje e sistemit bazë të kontrolleve, indikatorëve, komponentëve kryesor, duke përfshirë vendin dhe qëllimin e tyre, shërbimin dhe zgjidhjen e problemeve të vogla. Njohuritë e përgjithshme të aspekteve teorike dhe praktike të lëndës.

Objektivat e kursit: Përveç informacioneve që përfshihen në trajnimin e nivelit 1, në përfundim të trajnimit të nivelit 2, studenti do të jetë në gjendje të:

a) kuptojë bazat teorike; aplikojë njohuritë në një mënyrë praktike duke përdorur procedurat e detajuara;

b) rikujtojë masat e sigurisë për t'u respektuar kur punohet në ose afër avionit, motorit ose sistemeve;

c) përshkruajë sistemet dhe avionin duke trajtuar veçanërisht aksesin, disponueshmërinë e fuqisë dhe burimet;

d) identifikojë vendet e komponentëve kryesor;

e) shpjegojë funksionimin normal të secilit sistem të madh, duke përfshirë terminologjinë dhe nomenklaturën;

f) kryejë procedurat për mirëmbajtjen e lidhur me avionin për sistemet e mëposhtme: karburanti, motori, impiantet, hidraulika, pajisja ulëse, uji/mbeturina dhe oksigjeni;

g) tregojë aftësinë në përdorimin e raporteve të ekuipazhit dhe sistemeve të raportimit në-bord (mënjanimi i problemeve të vogla) dhe përcaktojë vlefshmërinë e avionit për MEL/CDL;

h) tregojë përdorimin, interpretimin dhe aplikimin e dokumentacionit të përshtatshëm duke përfshirë udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, manualin e mirëmbajtjes, katalogun e pjesëve të ilustruara etj.

- Niveli 3: Përshkrimi i detajuar, operimi, vendi i komponentit, heqja/instalimi dhe procedurat e mënjanimit të problemeve në një nivel të manualit të mirëmbajtjes.

Objektivat e kursit: përveç informacioneve që përfshihen në trajnimin e nivelit 1 dhe nivelit 2, në përfundim të trajnimit të nivelit 3, studenti do të jetë i aftë, të:

a) tregojë njohuritë teorike të sistemeve të avionit dhe strukturave dhe ndërmarrëdhënieve me sistemet e tjera, ofrojë një përshkrim të detajuar të lëndës duke përdorur bazat teorike dhe shembujt specifikë dhe të interpretojë rezultatet nga burimet e ndryshme dhe matjet dhe aplikojë veprimin korrigjues ku është e përshtatshme;

b) kryejë kontrollet e sistemit, motorit, komponentit dhe funksionale siç specifikohet në manualin e mirëmbajtjes së avionit;

c) tregojë përdorimin, interpretojë dhe aplikojë dokumentacionin e përshtatshëm, duke përfshirë manualin e riparimit strukturor, manualin e zgjidhjes së problemeve etj.;

d) lidhë informacionet për qëllime të marrjes së

vendimeve në lidhje me diagnozën e dështimit dhe korrigjimin në nivelin e manualit të mirëmbajtjes;

c) përshkruajë procedurat për zëvendësimin e komponentëve unik për llojin e avionit.

3. Standardi i trajnimit të tipit të avionit

Edhe pse trajnimi i tipit të avionit përfshin elementet teorike dhe praktike, kurset mund të miratohen për elementin teorik, elementin praktik ose për një kombinim të të dyjave.

3.1 Elementi teorik

a) Objektivi:

Me përfundimin e kursit të trajnimit teorik studenti do të jetë i aftë të tregojë, nivelet e identifikuara në programin e shtojcës III, njohuritë teorike të detajuara të sistemeve të aplikueshme të avionit, strukturës, operacioneve, mirëmbajtjes, riparimit dhe mënjanimin e problemeve sipas të dhënave të miratuara të mirëmbajtjes. Studenti do të jetë i aftë të tregojë përdorimin e manualeve dhe procedurave të miratuara, duke përfshirë njohuritë e inspektimeve dhe kufizimeve përkatëse.

b) Niveli i trajnimit:

Nivelet e trajnimit janë ato nivele të përcaktuara në pikën 2 më sipër.

Pas kursit të tipit të parë për stafin certifikues të kategorisë C të gjitha kurset pasuese duhet të jenë vetëm të nivelit të 1-rë.

Gjatë një trajnimi teorik të nivelit të 3-të, materiali trajnues i niveleve 1 dhe 2 mund të përdoret për të mësuar objektin e plotë të kapitullit nëse kërkohet. Megjithatë, gjatë trajnimit pjesa më e madhe e materialit të kursit dhe koha e trajnimit do të jenë të nivelit më të lartë.

c) Kohëzgjatja

Orët e mësimit minimale të trajnimit teorik përfshihen në tabelën e mëposhtme:

Kategoria		**Orët**
Aeroplanët me një masë maksimale nisjeje mbi 30 000 kg:		
B1.1		150
B1.2		120
B2		100
C		30
Aeroplanët me një masë maksimale nisjeje të barabartë ose më pak se 30 000 kg dhe mbi 5 700 kg		
B1.1		120
B1.2		100
B2		100
C		25
Aeroplanët me një masë maksimale nisjeje prej 5 700 kg dhe më poshtë (1)		
B1.1		80
B1.2		60
B2		60
C		15
Helikopterët (2)		
B1.3		**120**
B1.4		**100**
B2		**100**
C		**25**
(1) Për aeroplanët me motor me piston pa presiorizim nën 2 000 kg MTOM kohëzgjatja minimale mund të reduktohet me 50%. (2) Për helikopterët në grupin 2 (siç përcaktohet në pikën 66.A.5) kohëzgjatja minimale mund të reduktohet me 30%.		

Për qëllime të tabelës së mësipërme, ora e mësimit nënkupton 60 minuta mësim dhe përjashton çdo pushim, ekzaminim, rishikim, përgatitje dhe vizitë avioni.

Këto orë aplikohen vetëm për kurset teorike për kombinimet e plota të avionit/motorit sipas vlerësimit të tipit siç përcaktohet nga Agjencia.

d) Justifikimi i kohëzgjatjes së kursit:

Kurset e trajnimit të kryera në një organizatë të trajnimit të mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) dhe kurset e miratuara direkt nga Autoriteti Kompetent do të justifikojnë kohëzgjatjen e tyre dhe mbulimin e programit të plotë nga një analizë e nevojave trajnuese bazuar në:

- projektimin e tipit të avionit, nevojat e tij të mirëmbajtjes dhe llojet e operimit,

- analizën e detajuar të kapitujve të aplikueshëm – shih tabelën e përmbajtjes në pikën 3.1 (e) më poshtë,

- analizën e detajuar të kompetencës që tregon që objektivat siç përcaktohen në pikën 3.1 (a) më sipër janë përmbushur plotësisht.

Kur analiza e nevojave të trajnimit tregon që nevojiten më shumë orë, kohëzgjatjet e kursit do të jenë më të gjata se sa minimumi i specifikuar në tabelë.

Në mënyrë të ngjashme, orët e mësimit të kurseve të diferencave ose kombinimeve të tjera të kursit të trajnimit (si kurset e kombinuara B1/B2) dhe në rastet e kurseve të trajnimit të tipit teorik në shifrat e dhëna në pikën 3.1 (c) më sipër, këto do të justifikohen për Autoritetin Kompetent nga analiza e nevojave të trajnimit siç përshkruhet më sipër.

Veç kësaj, kursi duhet të përshkruajë dhe justifikojë si më poshtë:

Pjesëmarrjen minimale të kërkuar për stazhierin, me qëllim për të përmbushur objektivat e kursit.

Numrin maksimal të orëve të trajnimit në ditë, duke marrë parasysh parimet pedagogjike dhe faktorët njerëzorë.

Nëse pjesëmarrja minimale e kërkuar nuk përmbushet, certifikata e njohjes nuk do të lëshohet. Trajnimi shtesë mund të ofrohet nga organizata e trajnimit me qëllim për të përmbushur kohën minimale të pjesëmarrjes.

e) Përmbajtja

Minimalisht, elementet në Programin më poshtë që janë specifike për llojin e avionit duhet të mbulohen. Elementet shtesë, të futura për shkak të ndryshimeve të tipit, ndryshimeve teknologjike etj., do të përfshihen gjithashtu.

Programi i trajnimit do të fokusohet në aspektet mekanike dhe elektrike për personelin B1 dhe aspektet elektrike dhe elektronike për B2.

Niveli **Kapitujt**	**Aeroplanët me turbina**		**Aeroplanët me piston**		**Helikopter me turbinë**		**Helikopter me piston**		**Avionikët**
Kategoria e licencës	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Moduli hyrës:									
05 Limitet kohore/kontrollet e mirëmbajtjes	1	1	1	1	1	1	1	1	1
06 Dimensionet/zonat (MTOM etj.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
07 Ngritja dhe mbështetja	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 Nivelimi dhe peshimi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 Rimorkimi dhe rulimi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Parkimi/ankorimi, ruajtja dhe kthimi në shërbim	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Pankartat dhe shënimet	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Shërbimi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Praktikat standarde – vetëm lloji i veçantë	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Helikopterët									
18 Analiza e dridhjes dhe zhurmës (gjurmimi i tehut/helikës)	-	-	-	-	3	1	3	1	-
60 Rotori i praktikave standarde	-	-	-	-	3	1	3	1	-
62 Rotorët	-	-	-	-	3	1	3	1	-
62A Rotorët – monitorimi dhe treguesi	-	-	-	-	3	1	3	1	3
63 Disqet e rotorit	-	-	-	-	3	1	3	1	1
63A Disqet e rotorit – monitorimi dhe treguesi	-	-	-	-	3	1	3	1	3
64 Rotori i pjesës së pasme	-	-	-	-	3	1	3	1	1
64A Rotori i pjesës së pasme – monitorimi dhe	-	-	-	-	3	1	3	1	3

treguesi									
65 Disku i rotorit të pjesës së pasme	-	-	-	-	3	1	3	1	1
65A Disku i rotorit të pjesës së pasme – Monitorimi dhe treguesi	-	-	-	-	3	1	3	1	3
66 Helikat/tehet e përthyeshme/elementi mbajtës i motorit	-	-	-	-	3	1	3	1	-
67 Kontrolli i fluturimit të rotorëve	-	-	-	-	3	1	3	1	-
53 Struktura e skeletit (helikopteri)	-	-	-	-	3	1	3	1	-
25 Pajisjet pluskuese emergjente	-	-	-	-	3	1	3	1	1
Strukturat e skeletit									
51 Praktikat dhe strukturat standarde (klasifikimi i dëmit, vlerësimi dhe riparimi)	3	1	3	1	-	-	-	-	1
53 Trupi i avionit	3	1	3	1	-	-	-	-	1
54 Dhomat e motorit/elementi mbajtës i motorit	3	1	3	1	-	-	-	-	1
55 Stabilizuesit	3	1	3	1	-	-	-	-	1
56 Dritaret	3	1	3	1	-	-	-	-	1
57 Krahët	3	1	3	1	-	-	-	-	1
27A Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (të gjitha)	3	1	3	1	-	-	-	-	1
52 Dyert	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Sistemet e identifikimit zonal dhe stacionit	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sistemet e strukturës:									
21 Ajri i kondicionuar	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A Burimet e furnizimit me ajër	3	1	3	1	3	1	3	1	2
21B Presurizimi	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Pajisjet e sigurisë dhe njoftuese	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Autofluturimi	2	1	2	1	2	1	2	1	3
23 Komunikimet	2	1	2	1	2	1	2	1	3
24 Fuqia elektrike	3	1	3	1	3	1	3	1	3
25 Pajisjet dhe orenditë	3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A Pajisjet Elektronike duke përfshirë pajisjet e emergjencës	1	1	1	1	1	1	1	1	3
26 Mbrojtja ndaj zjarrit	3	1	3	1	3	1	3	1	3
27 Kontrollet e fluturimit	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A Sistemet e operimit: elektrik/kontroll elektronik (*Fly-by-wire*)	3	1	-	-	-	-	-	-	3
28 Sistemet e karburantit	3	1	3	1	3	1	3	1	2
28A Sistemet e karburantit – monitorimi dhe treguesi	3	1	3	1	3	1	3	1	3
29 Fuqia hidraulike	3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A Fuqia hidraulike – monitorimi dhe treguesi	3	1	3	1	3	1	3	1	3
30 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31 Sistemet e treguesit/regjistrimit	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A Sistemet instrumentale	3	1	3	1	3	1	3	1	3
32 Pajisja ulëse	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A Pajisja ulëse – monitorimi dhe treguesi	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33 Dritat	3	1	3	1	3	1	3	1	3
34 Navigacioni	2	1	2	1	2	1	2	1	3
35 Oksigjeni	3	1	3	1	-	-	-	-	2
36 Pneumatika	3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A Pneumatika – monitorimi dhe treguesi	3	1	3	1	3	1	3	1	3
37 Vakumi	3	1	3	1	3	1	3	1	2
38 Uji/mbeturinat	3	1	3	1	-	-	-	-	2
41 Uji balast	3	1	3	1	-	-	-	-	1
42 Avionika modulare e integruar	2	1	2	1	2	1	2	1	3
44 Sistemet e kabinës	2	1	2	1	2	1	2	1	3
45 Sistemi i mirëmbajtjes në bord (ose i mbuluar në 31)	3	1	3	1	3	1	-	-	3
46 Sistemet e informacionit	2	1	2	1	2	1	2	1	3

50 Ngarkesa dhe dhomat e ngarkesës dhe Aksesorët ndarës	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Motori me turbinë									
70 Praktikat standarde - Motorët	3	1	-	-	3	1	-	-	1
70A Rregullimi ndërtimor dhe operimi (instalimit i hyrjes, kompresorët, seksioni i djegies, seksioni i turbinës, kushinetat dhe guarnicionet, sistemet e lubrifikimit).	3	1	-	-	3	1	-	-	1
70B Performanca e motorit	3	1	-	-	3	1	-	-	1
71 Motori	3	1	-	-	3	1	-	-	1
72 Turbina e motorit/Helika turbo/ventilator i brendshëm/jashtëm	3	1	-	-	3	1	-	-	1
73 Karburanti dhe kontrolli i motorit	3	1	-	-	3	1	-	-	1
75 Ajri	3	1	-	-	3	1	-	-	1
76 Kontrollet e motorit	3	1	-	-	3	1	-	-	1
78 Shkarkimi	3	1	-	-	3	1	-	-	1
79 Vaji	3	1	-	-	3	1	-	-	1
80 Lëshimi	3	1	-	-	3	1	-	-	1
82 Injektimet e ujit	3	1	-	-	3	1	-	-	1
83 Kutitë aksesore të shpejtësisë	3	1	-	-	3	1	-	-	1
84 Rritja e forcës shtytëse	3	1	-	-	3	1	-	-	1
73A FADEC	3	1	-	-	3	1	-	-	3
74 Ndezja	3	1	-	-	3	1	-	-	3
77 Sistemet që tregojnë motorin	3	1	-	-	3	1	-	-	3
49 Njësitë ndihmëse të fuqisë (APU)	3	1	-	-	-	-	-	-	2
Motori me piston									
70 Praktikat standarde - motorët	-	-	3	1	-	-	3	1	1
70A Rregullimi ndërtimor dhe operimi (instalimi, karburatorët, seksioni i djegies së karburantit, sistemet e shkarkimit dhe freskimit, mbingarkimi/turbongarkimi, sistemet e lubrifikimit).	-	-	3	1	-	-	3	1	1
70B Performanca e motorit	-	-	3	1	-	-	3	1	1
71 Motori	-	-	3	1	-	-	3	1	1
73 Karburanti dhe kontrolli i motorit	-	-	3	1	-	-	3	1	1
76 Kontrolli i motorit	-	-	3	1	-	-	3	1	1
79 Vaji	-	-	3	1	-	-	3	1	1
80 Lëshimi	-	-	3	1	-	-	3	1	1
81 Turbinat	-	-	3	1	-	-	3	1	1
82 Injektimet e ujit	-	-	3	1	-	-	3	1	1
83 Kutitë aksesore të shpejtësisë	-	-	3	1	-	-	3	1	1
84 Rritja e forcës shtytëse	-	-	3	1	-	-	3	1	1
73A FADEC	-	-	3	1	-	-	3	1	1
74 Ndezja	-	-	3	1	-	-	3	1	1
77 Sistemet e tregimit të motorit	-	-	3	1	-	-	3	1	3
Helikat									
60A Praktikat standarde – helika	3	1	3	1	-	-	-	-	1
61 Helikat/forca shtytëse	3	1	3	1	-	-	-	-	1
61A Ndërtimi i helikës	3	1	3	1	-	-	-	-	-
61B Kontrolli i fushës së helikës	3	1	3	1	-	-	-	-	-
61C Sinkronizimi i helikës	3	1	3	1	-	-	-	-	1
61D Kontrolli elektronik i helikës	2	1	2	1	-	-	-	-	3
61E Mbrojtja e helikës ndaj akullit	3	1	3	1	-	-	-	-	-
61F Mirëmbajtja e helikës	3	1	3	1	-	-	-	-	1

f) Metodat e trajnimit me bazë multimediale (MBT) mund të përdoren për të përmbushur elementin trajnues teorik në klasë ose në një mjedis virtual të kontrolluar që i nënshtrohet pranimit të Autoritetit Kompetent që miraton kursin e trajnimit.

3.2 Elementi praktik

a) Objektivi:

Objektivi i trajnimit praktik është të fitojë kompetencën e kërkuar në kryerjen e mirëmbajtjes së sigurt, inspektimeve dhe punës rutinë sipas manualit të mirëmbajtjes dhe udhëzimeve të tjera përkatëse dhe detyrave sipas rastit për llojin e avionit, për shembull zgjidhjen e problemeve, riparimet, rregullimet, zëvendësimet, kontrollet e pajisjeve dhe funksionale. Ai përfshin ndërgjegjësimin e përdorimit të të gjithë literaturës teknike dhe dokumentacionit për avionin, përdorimin e mjeteve të specializuara/të veçanta dhe pajisjet e testit për kryerjen e rinovimit, heqjes dhe zëvendësimit të komponentëve dhe moduleve unike për llojin, duke përfshirë çdo aktivitet mirëmbajtjeje në krah (i motorit, pa e çmontuar).

b) Përmbajtja

Së paku 50% e njësive të shënuara me kryq në tabelën më poshtë, që lidhen me llojin e veçantë të avionit, do të përfundohen si pjesë e trajnimit praktik.

Detyrat e shënuara me kryq përfaqësojnë lëndët që janë të rëndësishme për qëllime të trajnimit praktik për të siguruar që operimi, funksioni, instalimi dhe siguria e detyrave kyçe të mirëmbajtjes adresohet në mënyrë të përshtatshme, veçanërisht kur këto nuk mund të shpjegohen plotësisht vetëm nga trajnimi teorik. Edhe pse lista detajon lëndët minimale praktike të trajnimit, njësi të tjera mund të shtohen ku aplikohet për llojin e veçantë të avionit.

Detyrat për t'u përfunduar do të jenë përfaqësuese të avionit dhe sistemeve në kompleksitetin dhe inputin teknik të kërkuar për të përfunduar atë detyrë. Ndërsa detyrat relativisht të thjeshta mund të përfshihen, detyrat e tjera më komplekse do të përfshihen dhe ndërmerren sipas rastit për llojin e avionit.

Fjalori i tabelës: LOC: vendi; FOT: testi funksional/operacional: SGH: shërbimi dhe shërbimet në tokë; R/I: heqja/instalimi; MEL: lista e pajisjeve minimale; TS: zgjidhja e problemeve.

Kapitujt	**B1/ B2**	**B1**					**B2**				
Kategoria e licencës	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
Moduli hyrës:											
5Limitet kohore/kontrollet e mirëmbajtjes	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6Dimensionet/zonat (MTOM etj.)	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7Ngritja dhe mbështetja	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8Nivelimi dhe peshimi	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
9Rimorkimi dhe rulimi	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
10Parkimi/ankorimi, ruajtja dhe Kthimi në shërbim	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
11Etiketat dhe shënimet	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12Shërbimi	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
20Praktikat standarde – vetëm lloji i veçantë	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Helikopterët:											
18Analiza e dridhjes dhe zhurmës (gjurmimi i tehut/helikës)	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
60Praktikat standarde të rotorit-vetëm lloji i veçantë	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
62Rotorët	X/-	-	X	X	-	X	-	-	-	-	-
62ARotorët – monitorimi dhe treguesi	X/X	X	X	X	X	X	-	-	X	-	X
63Disqet e rotorit	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
63ADisqet e rotorit – Monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X

64Rotori i pjesës së pasme	X/-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-
64ARotori i pjesës së pasme – Monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
65Disku i rotorit të pjesës së pasme	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
65ADisku i rotorit të pjesës së pasme – monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
66Helikat/tehet e përthyeshme/element mbajtës i motorit	X/-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-
67Rotorët e kontrollit të fluturimit	X/-	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
53Struktura mekanike (Helikopteri) Shënime: mbuluar nga struktura e mjetit fluturues											
25Pajisjet pluskuese emergjente	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-
Strukturat mekanike:											
51Praktikat dhe strukturat standarde (klasifikimi i dëmit, vlerësimi dhe riparimi)											
53Trupi i avionit	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
54Dhomat e motorit/elementi mbajtës i motorit	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55Stabilizuesit	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
56Dritaret	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
57Krahët	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27A Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (të gjitha)	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
52 Dyert	X/X	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Sistemet e trupit:											
21 Ajri i kondicionuar	X/X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X
21A Furnizimi me ajër	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
21B Presurizimi	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
21C Pajisjet e sigurisë dhe Njoftuese	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
22 Auto fluturimi	X/X	-	-	-	X	-	X	X	X	X	X
23 Komunikimet	X/X	-	X	-	X	-	X	X	X	X	X
24 Fuqia elektrike	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25 Pajisjet dhe orenditë	X/X	X	X	X	-	-	X	X	X	-	-
25A Pajisjet elektronike duke përfshirë pajisjet e emergjencës	X/X	X	X	X	-	-	X	X	X	-	-
26 Mbrojtja ndaj zjarrit	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
27 Kontrollet e fluturimit	X/X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
27A Sistemet e operimit: elektrik/elektronik *(Fly-by-Wire)*	X/X	X	X	X	X	-	X	-	X	-	X
28 Sistemet e karburantit	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	-
28A Sistemet e karburantit – Monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	-	-	-	X	-	X	-	X
29Fuqia hidraulike	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	-
29A Fuqia hidraulike – monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
30 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut	X/X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X
31Sistemet e tregimit/regjistrimit	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31A Sistemet instrumentale	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
32 Pajisja ulëse	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
32A Pajisja ulëse – monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
33 Dritat	X/X	X	X	-	X	-	X	X	X	X	-
34 Navigacioni	X/X	-	X	-	X	-	X	X	X	X	X
35 Oksigjeni	X/-	X	X	X	-	-	X	X	-	-	-
36 Pneumatika	X/-	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X

36A Pneumatika – monitorimi dhe treguesi	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37 Vakumi	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
38 Uji/mbeturinat	X/-	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-
41 Uji balasti	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42 Avionika modulare e integruar	X/X	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
44 Sistemet e kabinës	X/X	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
45 Sistemi i mirëmbajtjes në bord (ose i mbuluar në 31)	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46 Sistemet e informacionit	X/X	-	-	-	-	-	X	-	X	X	X
50 Ngarkesa dhe ndarja e aksesorëve	X/X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Motori me turbinë											
70 Praktikat standarde - motorët	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
70A Rregullimi ndërtimor dhe operimi (gryka e instalimit, kompresorët, seksioni i djegies, seksioni i turbinës, kushinetat dhe guarnicionet, sistemet e lubrifikimit).	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorët me turbinë											
70B Performanca e motorit	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
71 Motori	X/-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
72 Turbina e motorit/helika turbo/ventilator i brendshëm/jashtëm	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73 Karburanti dhe kontrolli i motorit	X/X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73A Sistemet FADEC	X/X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
74 Ndezja	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
75 Ajri	X/-	-	-	X	-	X	-	-	-	-	-
76 Kontrollet e motorit	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
77 Indikatori i motorit	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
78 Shkarkimi	X/-	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-
79 Vaji	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
80 Lëshimi (ndezja)	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
82 Injektimet e ujit	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
83 Kutitë aksesore të shpejtësisë	X/-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
84 Rritja e forcës shtytëse	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Njësitë ndihmëse të fuqisë (APU):											
49 Njësitë ndihmëse të fuqisë (APU)	X/-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-
Motori me piston											
70 Praktikat standarde – motorët-vetëm lloji i veçantë	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
70ARregullimi ndërtimor dhe operimi (instalimi, karburetorët, seksioni i djegies së karburantit, sistemet e shkarkimit dhe freskimit, mbingarkimi/turbongarkimi, sistemet e lubrifikimit).	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70B Performanca e motorit	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
71 Motori	X/-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
73Karburanti dhe kontrolli i motorit	X/X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73A Sistemet FADEC	X/X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X
74 Ndezja	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
76 Kontrolli i motorit	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
77 Treguesi i motorit	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
78 Shkarkimi	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
79 Vaji	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
80 Fillimi	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
81 Turbinat	X/-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-

82 Injektimet e ujit	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
83 Kutitë aksesore të shpejtësisë	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
84 Rritja e forcës shtytëse	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helikat											
60A Praktikat standarde - helika	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
61 Helikat/forca shtytëse	X/X	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
61A Ndërtimi i helikës	X/X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
61B Kontrolli i fushës së helikës	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
61C Sinkronizimi i helikës	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
61D Kontrolli elektronik i helikës	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
61E Mbrojtja e helikës ndaj akullit	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
61F Mirëmbajtja e helikës	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

4. Standardi i ekzaminimit të trajnimit të tipit dhe vlerësimit

4.1 Standardi i ekzaminimit të elementit teorik

Pasi pjesa teorike e trajnimit të tipit të avionit të ketë përfunduar, do të kryhet një ekzaminim me shkrim, që do të pajtohet si më poshtë:

a) formati i ekzaminimit është i tipit pyetje me shumë zgjedhje. Secila pyetje me shumë zgjedhje do të ketë 3 përgjigje alternative nga të cilat njëra do të jetë përgjigja korrekte. Koha totale bazohet në numrin total të pyetjeve dhe koha për përgjigje bazohet në mesataren nominale prej 90 sekondash për pyetje.

b) Alternativat e pasakta do të duken njëlloj bindëse për këdo që nuk njeh lëndën. Të gjitha alternativat do të lidhen qartësisht me pyetjen dhe me fjalor, ndërtim gramatikor dhe gjatësi të ngjashme.

c) Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta do t'u korrespondojnë gabimeve procedurale si përdorimi i sensit të gabuar (+ ose -) ose njësive të pasakta të matjes. Ato nuk do të jenë numra të thjeshtë rastësor.

d) Niveli i ekzaminimit për secilin kapitull do të jetë ai i përcaktuar në pikën 2 'Nivelet e trajnimit të tipit të avionit'. Megjithatë, përdorimi i një numri të kufizuar pyetjesh në një nivel më të ulët është i pranueshëm.

e) Ekzaminimi do të jetë i tipit me libër të mbyllur. Asnjë material referencë nuk lejohet. Një përjashtim do të bëhet për rastin e ekzaminimit të aftësisë së kandidatit B1 ose B2 për të interpretuar dokumentet teknike.

f) Numri i pyetjeve do të jetë së paku 1 pyetje për orë mësimdhënie. Numri i pyetjeve për secilin kapitull dhe nivel do të jetë proporcional me:

- orët efektive të trajnimit të shpenzuara me mësimin në atë kapitull dhe nivel.

- objektivat e të mësuarit siç jepen nga analiza e nevojave të trajnimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vlerësojë numrin dhe nivelin e pyetjeve kur miratohet kursi.

g) Nota minimale kaluese e ekzaminimit është 75%. Kur ekzaminimi i trajnimit të tipit ndahet në disa ekzaminime, secili ekzaminim do të kalohet me së paku një notë 75%. Me qëllim që të jetë e mundur të arrihet ekzaktësisht një notë kaluese 75%, numri i pyetjeve në ekzaminim do të jetë një shumëfish i 4.

h) Vlerësimi me penalitet (pikë negative për pyetjet e pasakta) nuk përdoret.

i) Fundi i ekzaminimeve të fazës së modulit nuk mund të përdoret si pjesë e ekzaminimit përfundimtar përveç nëse përmban numrin korrekt dhe nivelin e pyetjeve të kërkuara.

4.2 Standardi i vlerësimit të elementit praktik

Pasi elementi praktik i trajnimit të tipit të avionit ka përfunduar, një vlerësim duhet të kryhet që duhet të pajtohet si më poshtë:

a) Vlerësimi do të kryhet nga vlerësuesit e caktuar të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

b) Vlerësimi do të vlerësojë njohuritë dhe aftësitë e stazhierit.

Shënim. Për qëllimet e kësaj pike 4, një "kapitull" nënkupton secilin nga rreshtat e paraprirë nga një numër në tabelën e përmbajtjes në pikën 3.1 (e).

5. Standardi i ekzaminimit të tipit

Ekzaminimi i tipit do të kryhet nga organizatat trajnuese të miratuara në mënyrë të përshtatshme sipas pjesës 147 ose nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Ekzaminimi do të jetë me gojë, shkrim ose vlerësim praktik ose një kombinim i tyre dhe do të pajtohet me kërkesat e mëposhtme:

a) Pyetjet e ekzaminimit me gojë do të jenë të hapura.

b) Pyetjet e ekzaminimit me shkrim do të jenë të tipit ese ose pyetje me shumë zgjedhje.

c) Vlerësimi praktik do të përcaktojë kompetencën e një personi për të kryer një detyrë.

d) Ekzaminimet do të jenë një grup kapitujsh ([1]) të hartuara nga programi mësimor i trajnimit/ekzaminimit të tipit të pikës 3, në nivelin e treguar.

e) Alternativat e pasakta do të duken njëlloj bindëse për këdo që nuk njeh lëndën. Të gjitha alternativat do të lidhen qartësisht me pyetjen dhe me fjalor, ndërtim gramatikor dhe gjatësi të ngjashme.

f) Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta do t'u korrespondojnë gabimeve procedurale si korrigjimet e aplikuara në sensin e gabuar ose konvertimeve të njësisë së gabuar: Ato nuk do të jenë numra të thjeshtë rastësorë.

g) Ekzaminimi do të sigurojë që përmbushen objektivat e mëposhtëm:

1. Diskuton siç duhet me besim për avionin dhe sistemet e tij.

2. Siguron kryerjen e sigurt të mirëmbajtjes, inspektimeve dhe punës rutinë sipas manualit të mirëmbajtjes dhe udhëzimeve tjera përkatëse dhe detyrave sipas rastit për llojin e avionit, për shembull zgjidhjen e problemeve, riparimet, rregullimet, zëvendësimet dhe kontrollet funksionale si puna e motorit etj., nëse kërkohet.

3. Përdor në mënyrë korrekte të gjithë literaturën teknike dhe dokumentacionin për avionin.

4. Përdor në mënyrë korrekte mjetet e specializuara/të veçanta dhe pajisjet e testit, kryen heqjen dhe zëvendësimin e komponentëve dhe moduleve unike për llojin, duke përfshirë çdo aktivitet mirëmbajtjeje.

h) Për ekzaminimin aplikohen kushtet e mëposhtme:

1. Numri maksimal i përpjekjeve të njëpasnjëshme për secilin modul është tre. Grupe të mëtejshme të tri përpjekjeve lejohen me një periudhë pritjeje 1-vjeçare ndërmjet grupeve. Një periudhë pritjeje prej 30 ditë kërkohet pas përpjekjes së parë të dështuar brenda një grupi dhe një periudhe pritje prej 60 ditësh kërkohet pas përpjekjes së dytë të dështuar.

Aplikanti do të konfirmojë me shkrim për organizatën e miratuar të trajnimit të mirëmbajtjes ose Autoritetin e Aviacionit Civil për të cilët ata aplikohen për një ekzaminim, numrin dhe datat e përpjekjeve gjatë vitit të fundit dhe organizatën ose Autoritetin e Aviacionit Civil ku këto përpjekje janë bërë. Organizata trajnuese e mirëmbajtjes ose Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për kontrollin e numrit të përpjekjeve brenda afateve kohore të aplikueshme.

Shënim. 1. Për qëllimet e kësaj pike 5, një "kapitull" nënkupton secilën nga rreshtat e paraprirë nga një numër në tabelat e përmbajtura në pikat 3.1 (e) dhe 3.2 (b).

2. Ekzaminimi i tipit do të kalohet dhe eksperienca e kërkuar praktike do të përfundojë brenda 3 vjetëve para aplikimit për miratimin e vlerësimit në licencën e mirëmbajtjes së avionit.

3. Ekzaminimi i tipit do të kryhet me së paku një ekzaminues prezent. Ekzaminuesi nuk do të jetë i përfshirë në trajnimin e aplikantit.

i) Një raport me shkrim dhe i nënshkruar do të bëhet nga ekzaminuesi për të shpjeguar pse kandidati ka kaluar ose ka dështuar.

6. Trajnimi në punë

Trajnimi në punë (OJT) do të miratohet nga Autoriteti Kompetent që ka lëshuar licencën.

Ai do të kryhet nën kontrollin e një organizate mirëmbajtjeje të miratuar në mënyrë të përshtatshme për mirëmbajtjen e tipit të veçantë të avionit dhe do të vlerësohet nga vlerësuesit e caktuar të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

Ai duhet të fillojë dhe përfundojë brenda 3 vjetëve para aplikimit për një miratim të kategorizimit të tipit.

a) Objektivi:

Objektivi i OJT-së është të fitojë kompetencën e kërkuar dhe eksperiencën në kryerjen e mirëmbajtjes së sigurt.

b) Përmbajtja:

OJT-ja do të mbulojë një seksion të detyrave të pranueshme për autoritetin kompetent. Detyrat e OJT-së për t'u përfunduar do të jenë përfaqësuese të avionit dhe sistemeve në kompleksitet dhe në inputin teknik të kërkuar për të përfunduar atë detyrë. Ndërsa detyrat relativisht të thjeshta mund të përfshihen, detyrat e tjera të mirëmbajtjes më komplekse do të përfshihen gjithashtu dhe ndërmerren sipas rastit për llojin e avionit.

Secila detyrë do të firmoset nga studenti dhe kundër firmoset nga një mbikëqyrës i caktuar. Detyrat e listuar do t'i referohen një karte pune/regjistri teknik etj.

Vlerësimi përfundimtar i OJT-së është i detyrueshëm dhe do të kryhet nga një vlerësues i caktuar i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

Të dhënat e mëposhtme do të trajtohen në listën e punës së trajnimit në punë/regjistrin teknik:

1. emri i stazhierit;
2. data e lindjes;
3. organizata e miratuar e mirëmbajtjes;
4. vendi;
5. emri i mbikëqyrësit dhe vlerësuesit (duke përfshirë numrin e licencës sipas rastit);
6. data e përfundimit të detyrës;
7. përshkrimi i detyrës dhe kartës së punës/urdhrit të punës/regjistrit teknik etj.;
8. tipi i avionit dhe regjistrimi i avionit;
9. kategorizimi i avionit për të cilin aplikohet.

Me qëllim për të lehtësuar verifikimin nga Autoriteti Kompetent, demonstrimi i OJT-së konsiston në: i) listën e punës të detajuara/regjistrin (MERL); dhe ii) një raport përputhshmërie që tregon se si OJT-ja përmbush kërkesën e kësaj pjese.

SHTOJCË IV
KËRKESAT E EKSPERIENCËS PËR ZGJATJEN E NJË LICENCE MIRËMBAJTJEJE TË AVIONIT TË PJESËS 66

Tabela më poshtë tregon kërkesat e eksperiencës për shtimin e një kategorie ose nënkategorie të re për një licencë ekzistuese të pjesës 66.

Eksperienca do të jetë eksperienca praktike e mirëmbajtjes në avionin operues në nënkategorinë e lidhur me aplikimin.

Kërkesa e eksperiencës do të reduktohet me 50% nëse aplikanti ka përfunduar një kurs të miratuar të pjesës 147 të lidhur me nënkategorinë.

Për Nga	**A1**	**A2**	**A3**	**A4**	**B1.1**	**B1.2**	**B1.3**	**B1.4**	**B2**	**B2L**	**B3**
A1	-	6 muaj	6 muaj	6 muaj	2 vjet	6 muaj	2 vjet	1 vit	2 vjet	1 vit	6 muaj
A2	6 muaj	-	6 muaj	6 muaj	2 vjet	6 muaj	2 vjet	1 vit	2 vjet	1 vit	6 muaj
A3	6 muaj	6 muaj	-	6 muaj	2 vjet	1 vit	2 vjet	6 muaj	2 vjet	1 vit	1 vit
A4	6 muaj	6 muaj	6 muaj	-	2 vjet	1 vit	2 vjet	6 muaj	2 vjet	1 vit	1 vit
B1.1	Asnjë	6 muaj	6 muaj	6 muaj	-	6 muaj	6 muaj	6 muaj	1 vit	1 vit	6 muaj
B1.2	6 muaj	Asnjë	6 muaj	6 muaj	2 vjet	-	2 vjet	6 muaj	2 vjet	1 vit	Asnjë
B1.3	6 muaj	6 muaj	snjë	6 muaj	6 muaj	6 muaj	-	6 muaj	1 vit	1 vit	6 muaj
B1.4	6 muaj	6 muaj	6 muaj	Asnjë	2 vjet	6 muaj	2 vjet	-	2 vjet	1 vit	6 muaj
B2	6 muaj	6 muaj	6 muaj	6 muaj	1 vit	1 vit	1 vit	1 vit	-	-	1 vit
B2L	6 muaj	6 muaj	6 muaj	6 muaj	1 vit	1 vit	1 vit	1 vit	1 vit	-	1 vit
B3	6 muaj	Asnjë	6 muaj	6 muaj	2 vjet	6 muaj	2 vjet	1 vit	2 vjet	1 vit	-

SHTOJCË V
FORMA E APLIKIMIT – FORMA 19 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

1. Kjo shtojcë përmban një shembull të formës të përdorur për aplikimin për licencën e mirëmbajtjes së avionëve të përmendur në aneksin III (pjesa 66).

2. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të modifikojë formën19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së vetëm për të përfshirë informacionin shtesë të nevojshëm për të mbështetur rastin kur kërkesat kombëtare lejojnë ose kërkojnë që licenca e mirëmbajtjes së avionëve e lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66) të përdoret jashtë kërkesave të shtojcës I (pjesa M) dhe aneksit II (pjesa 145).

APLIKIMI PËR LICENCËN FILLESTARE TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT/NDRYSHIMIN/RINOVIMIN PJESA 66 (AML)	**FORMA 19 e RSH-Së, sipas EASA-së**
DETAJET E APLIKANTIT: Emri:…….....…… Adresa:…….....…… Tel:.....E-mail:..... Kombësia:……...…Data dhe vendi i lindjes:.....……	
DETAJET E AML PJESA 66 (nëse aplikohet): Licenca nr.:……..Data e lëshimit: …….....……	
DETAJET E PUNËDHËNËSVE: Emri: …….....…… Adresa:….....…… Referenca e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes: …….....…..... Tel: ……..… Fax: ……...…….....	
APLIKIMI PËR: (Shënoni kutitë përkatëse) AML fillestare☐Ndryshimi i AML☐Rinovimi i AML ☐ (Nën)kategoritëAB1B2B2LB3CL (shih më poshtë) Aeroplan turbine☐☐ Aeroplan pistoni☐☐ Helikopter turbine☐☐ Helikopter piston☐☐ Sisteme elektronike☐☐ Shih vlerësimet e sistemit më poshtë Aeroplanët me motor me piston pa presion me MTOM prej 2 t dhe nën☐ Avioni kompleks me fuqi motorike☐ Avion i ndryshëm nga avioni kompleks me fuqi motorike☐ Sistemi i klasifikimit për licencën B2L: 1.Fluturim automatik☐ 2.Intrumente☐ 3. Com/nav☐ 4.Mbikqyrje☐ 5.Sistemet e strukturës së avionit☐ Nënkategoritë e licencës L: L1C:Planerët e përzier☐ L1: Planerët☐ L2C:Planerët e fuqishëm të përzier dhe aeroplanët ELA1 të përzier☐ L2: Planerët e fuqishëm dhe aeroplanët ELA1 ☐ L3H Balonat me ajër të nxehtë ☐ L3G: Balonat me gaz ☐ L4H: Aerostatet me ajër të nxehtë ☐ L4G:Aerostat me gaz ELA2 ☐ L5: Aerostatet me gaz të ndryshëm nga ELA 2 ☐ Miratimi i tipit/miratimi i shkallëzimit/heqja e kufizimit (nëse aplikohet): .....……......	
Unë dua të aplikoj për AML fillestare/ndryshimin/rinovimin pjesa 66, siç tregohet dhe konfirmoj që informacionet që përfshihen në këtë formular janë të sakta në kohën e aplikimit. Unë konfirmoj që: 1. Unë nuk mbaj një AML pjesa 66 të lëshuar në një vend tjetër anëtar të ZPEA-së, 2. Unë nuk kam aplikuar për AML Pjesa 66 në një vend tjetër anëtar të ZPEA-së dhe	

3. Unë nuk kam pasur asnjëherë një AML Pjesa 66 të lëshuar në një vend tjetër anëtar i ZPEA-së që është revokuar ose pezulluar në çdo vend tjetër anëtar të ZPEA-së. Unë gjithashtu kuptoj që çdo informacion i pasaktë mund të më skualifikojë nga mbajtja e një AML pjesa 66. Nënshkruar: …… Emri: ….....……..……Data:……..
Unë dua të pretendoj për kreditet e mëposhtme (nëse aplikohet): …….. …….. Krediti i eksperiencës për trajnimin e pjesës 147 ……... ……... Krediti i ekzaminimit për certifikatat ekuivalente të ekzaminimit …… Ju lutem bashkëngjisni të gjitha certifikatat përkatëse
Rekomandimi (nëse aplikohet): Vërtetohet përmes kësaj që aplikanti ka përmbushur kërkesat përkatëse të njohurive dhe eksperiencës në mirëmbajtje të pjesës 66 dhe rekomandohet që Autoriteti i Aviacionit Civil të japë ose miratojë AML e pjesës 66. Nënshkruar: ……..…….…… Emri: …….....…… Pozicioni: ……....…… Data: ….....……

Forma 19 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

SHTOJCË VI
LICENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT E REFERUAR NË ANEKSIN III (PJESA 66) - FORMA 26 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

1. Një shembull i licencës për mirëmbajtjen e avionëve të përmendur në aneksin III (pjesa 66) mund të gjendet në faqet në vijim.

2. Dokumenti duhet të printohet në formën e standardizuar të paraqitur, por mund të reduktohet në madhësi për të lejuar gjenerimin e tij nga kompjuteri. Kur të zvogëlohet madhësia, duhet të bëhet kujdes që të garantohet hapësira e mjaftueshme në ato vende ku kërkohen vulat ose nënshkrimet zyrtare. Dokumentet e gjeneruara nga kompjuteri nuk duhet të kenë të gjitha kutitë e inkorporuara/përfshira kur ndonjë kuti e tillë mbetet bosh, për aq kohë sa dokumenti mund të dallohet qartë si një licencë e mirëmbajtjes së avionit e lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66).

3. Dokumenti mund të plotësohet në gjuhën shqipe dhe në gjuhën angleze. Në rastin e fundit, një kopje e dytë në gjuhën angleze i bashkëngjitet dokumentit për çdo mbajtës licence i cili duhet të përdorë licencën jashtë RSH-së për të siguruar mirëkuptimin me qëllim njohjen reciproke.

4. Secili mbajtës i licencës do të ketë një numër unik mbajtës licence, të vendosur mbi bazën e një identifikuesi kombëtar dhe një përcaktuesi alfanumerik.

5. Dokumenti mund t'i ketë faqet në një rend të ndryshëm nga ky shembull dhe nuk ka nevojë të ketë disa ose ndonjë linjë ndarëse për aq kohë sa informacioni i përmbajtur është i pozicionuar në mënyrë të tillë që çdo formatim faqeje të mund të identifikohet qartë me formatin e shembullit të licencës për mirëmbajtjen e avionit këtu të përfshirë.

6. Dokumenti duhet të përgatitet nga AAC-ja. Megjithatë, mund të përgatitet nga çdo organizatë e mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), aty ku AAC-ja pajtohet me këtë dhe përgatitja kryhet në përputhje me një procedurë të përcaktuar në ekspozimin/manualin e organizatës mirëmbajtëse të përmendur në pikën 145.A.70 të shtojcës II (pjesa 145). Në të gjitha rastet, AAC-ja do të lëshojë dokumentin.

7. Përgatitja e çdo ndryshimi në një licencë ekzistuese për mirëmbajtjen e avionëve duhet të bëhet nga AAC-ja. Megjithatë, mund të përgatitet nga çdo organizatë e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), aty ku AAC-ja pajtohet me këtë dhe përgatitja kryhet në përputhje me procedurën e përcaktuar në ekspozimin/manualin e organizatës mirëmbajtëse të përmendur në pikën 145.A.70 të shtojcës II (pjesa 145). Në të gjitha rastet, AAC-ja do të ndryshojë dokumentin.

8. Mbajtësi i licencës për mirëmbajtjen e avionit do ta mbajë atë në gjendje të mirë dhe do të sigurojë që të mos bëhen shënime të paautorizuara. Mosrespektimi i këtij rregulli mund ta bëjë licencën

të pavlefshme ose mund të sjellë si pasojë për mbajtësin e licencës moslejimin e mbajtjes të çfarëdo privilegji certifikimi. Gjithashtu, moszbatimi i këtij rregulli mund të çojë në ndjekje penale sipas ligjit kombëtar.

9. Licenca e mirëmbajtjes së avionëve e lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa 66) duhet të njihet në të gjitha shtetet anëtare të ZPEA-së, kur Shqipëria të jetë anëtare sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe nuk kërkohet shkëmbimi i dokumentit kur punohet në një Shtet tjetër Anëtar.

10. Aneksi i formës 26 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së është fakultativ dhe mund të përdoret vetëm për të përfshirë privilegjet kombëtare, aty ku këto privilegje mbulohen nga ligji kombëtar jashtë qëllimit të aneksit III (pjesa 66).

11. Në lidhje me faqen e kategorizimit të tipit të avionit të licencës për mirëmbajtjen e avionëve, AAC-ja mund të vendosë që të mos lëshojë këtë faqe deri sa kategorizimi i tipit të parë të avionit të jetë miratuar dhe mund të jetë e nevojshme të lëshohet më shumë se një faqe të kategorizimit të tipit të avionit në varësi të numrit të kategorizimeve të tipit që janë për t'u listuar.

12. Me përjashtim të pikës 11, secila faqe e lëshuar duhet të jetë në formatin e këtij shembulli dhe duhet të përmbajë informacionin e specifikuar për atë faqe.

13. Licenca për mirëmbajtjen e avionit duhet të tregojë qartazi se kufizimet janë përjashtime nga privilegjet e certifikimit. Nëse nuk ka kufizime të zbatueshme, faqja e KUFIZIMEVE duhet të citojë/tregojë "Asnjë kufizim".

14. Kur përdoret një format i para -printuar për dhënien/lëshimin e licencës për mirëmbajtjen e avionëve, çdo kategori, nënkategori ose kuti kategorizimi të tipit që nuk përmban një hyrje të kategorizimi do të shënohet për të treguar se kategorizimi nuk është mbajtur.

Forma 26 e RSH-së, sipas modelit EASA-së

I.
[SHTETI]
[EMRI DHE LOGOJA E AUTORITETIT]
II.
Pjesa 66
LICENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT
III.
Licenca nr. AL.66.[XXXX]

IVa. Emri i plotë i mbajtësit:

IVb. Data dhe vendi i lindjes:

V. Adresa e mbajtësit:

VI:Kombësia e mbajtësit:

VII. Nënshkrimi i mbajtësit:

III. Licenca nr.:

VIII. KUSHTET:
Kjo licencë do të nënshkruhet nga mbajtësi dhe do të shoqërohet nga një dokument identiteti që përmban një fotografi të mbajtësit të licencës.
Miratimi i çdo kategorie në faqen/et e titulluar vetëm Kategoritë e pjesës 66 nuk lejon mbajtësin të lëshojë një certifikatë të lejimit në shërbim për një avion.
Kjo licencë, kur miratohet me një kategorizim avioni, përmbush synimin e aneksit I të ICAO-s.
Privilegjet e mbajtësit të kësaj licence parashikohen në këtë Rregullore dhe në veçanti në aneksin III të saj (pjesa 66).
Kjo licencë mbetet e vlefshme deri në datën e specifikuar në

IX. Kategoritë Pjesa 66

Vlefshmëria	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Aeroplanë me turbina			n/a		n/a	n/a	n/a
Aeroplanë me piston			n/a		n/a	n/a	n/a
Helikopter me turbinë			n/a		n/a	n/a	n/a
Helikopter me piston			n/a		n/a	n/a	n/a

faqen e kufizimit nëse nuk është pezulluar ose revokuar më parë.
Privilegjet e kësaj licence mund të mos ushtrohen vetëm nëse në periudhën 2 vite përpara, mbajtësi ka pasur 6 muaj eksperiencë mirëmbajtjeje në përputhje me privilegjet e dhëna nga licenca, ose përmbush dispozitën për lëshimin e privilegjeve të përshtatshme.

III. Licenca nr.:

Sisteme elektronike	n/a	n/a			n/a	n/a	n/a
Avioni kompleks me fuqi motorike	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a	
Avion i ndryshëm nga avioni kompleks me fuqi motorike	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a	
Planerët, planerët me fuqi motorike, aeroplanët ELA1, balonat dhe aerostatet	n/a	n/a	n/a		n/a		n/a
Aeroplanë të papresorizuar me motor pistoni me MTOM 2000 kg dhe nën	n/a	n/a	n/a			n/a	n/a

X. Nënshkrimi i nëpunësit lëshues dhe data:
……..
XI: Vula ose pulla e Autoritetit lëshues:

III. Licenca nr.:

XII. KATEGORIZIMI I AVIONIT PJESA 66

Kategorizimi i avionit/kategorizimi i sistemit	**Kategoria/nënkategoria**	**Vula dhe data**

III. Licenca nr.:

XIII. KUFIZIMET PJESA 66

E vlefshme deri:

III. Licenca nr.:

Aneksi i formës 26 i RSH-së, sipas modelit të EASA-së
XIV. PRIVILEGJET KOMBËTARE jashtë objektit të pjesës 66, në përputhje me legjislacionin kombëtar të Republikës së Shqipërisë.

Vula zyrtare dhe data:

III. Licenca nr.:

QËLLIMISHT E LËNË BOSH

Forma 26 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

SHTOJCË VII
KËRKESAT E NJOHURIVE BAZË PËR LICENCËN E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT TË KATEGORISË L

Përkufizimet e niveleve të ndryshme të njohurive të kërkuara në këtë shtojcë janë të njëjta me ato të përmbajtura në pikën 1, të shtojcës I, të aneksit III (pjesa 66).

Nënkategoritë	Modulet e kërkuara për çdo nënkategori (referojuni tabelës së planprogramit më poshtë)
L1C: planerë (*sailplanes*) me material kompozit	1L, 2L, 3L, 5L, 7L dhe 12L
L1: planerë (*sailplanes*)	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L dhe 12L
L2C: planerë me motor me material kompozit dhe avionë me material kompozit ELA1	1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L dhe 12L
L2: planerë me motor dhe aeroplanë ELA1	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L dhe 12L
L3H: balona me ajër të nxehtë	1L, 2L, 3L, 9L dhe 12L
L3G: balona me gaz	1L, 2L, 3L, 10L dhe 12L
L4H: aerostate me ajër të nxehtë	1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L dhe 12L
L4G: aerostatet me gaz ELA2	1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L dhe 12L
L5: aerostatet me gaz mbi ELA2	Kërkesat themelore të njohurive për çdo nënkategori B1 plus 8L (për B1.1 dhe B1.3), 10L, 11L dhe 12L

TABELA E PËRMBAJTJES:

Përcaktimi i modulit
1L "Njohuritë bazë"
2L "Faktorët njerëzorë"
3L "Legjislacioni i aviacionit"
4L "Strukturë mekanike druri/metalike/pëlhurë"
5L "Strukturë mekanike me material kompozit/"
6L "Strukturë mekanike metalike"
7L"Strukturë mekanike e përgjithshme"
8L"Motor"
9L"Balonat/aerostatet me ajër të nxehtë"
10L "Balonat/aerostatet me gaz (të palidhura/të lidhura)"
11L "Aerostatet me ajër të nxehtë/gaz"
12L "Radio Komunikimi/ELT/transponderi/instrumentet"

MODULI 1L - NJOHURITË BAZË

	Niveli
1L.1 Matematika Aritmetika - Termat dhe shenjat aritmetike; - Metodat e shumëzimit dhe pjesëtimit; - Fraksionet dhe decimalet; - Faktorët dhe shumëfishët; - Peshat, masat dhe faktorët e konvertimit; - Raporti dhe proporcioni; - Mesataret dhe përqindjet; - Zonat dhe vëllimet, katrorët, kubat. Algjebra - Vlerësimi i shprehjeve të thjeshta algjebrike: shtim, zbritje, shumëzim dhe pjesëtim; - Përdorimi i kllapave; - Fraksione të thjeshta algjebrike. Gjeometria - Ndërtime të thjeshta gjeometrike; - Përfaqësimi grafik: natyra dhe përdorimi i grafikëve.	1
1L.2 Fizika Materia - Natyra e materies: elementet kimike; - Komponimet kimike; - Gjendjet: të ngurta, të lëngëta dhe të gazta; - Ndryshimet midis gjendjeve. Mekanika - Forcat, momentet dhe çiftet, përfaqësimi si vektorë; - Qendra e gravitetit; - Tensioni, ngjeshja, prerja dhe rrotullimi; - Natyra dhe vetitë e lëndëve të ngurta, lëngjeve dhe gazrave. Temperatura - Termometra dhe shkallët e temperaturës: Celsius, Fahrenheit dhe Kelvin; - Përcaktimi i nxehtësisë.	1
1L.3 Elektrika Qarqet DC -Ligji i Ohmit, tensioni i Kirçofit dhe ligjet aktuale; -Rëndësia e rezistencës së brendshme të një furnizimi; -Rezistenca/rezistuesti; -Kodi i ngjyrave të rezistuesit, vlerat dhe tolerancat, vlerat e preferuara, vlerësimet e *wattage*-it; -Rezistuesit në seri dhe paralele.	1
1L.4 Aerodinamika/aerostatika Atmosfera standarde ndërkombëtare (ISA), aplikimi për aerodinamikë dhe aerostatikë. Aerodinamika - Fluksi i ajrit rreth një trupi; - Shtresa kufitare, rrjedhja laminare dhe e turbullt; - Tërheqja, pesha, rezultati aerodinamik; - Gjenerimi i ashensorit dhe zvarritjes: këndi i sulmit, kurba polare, bllokimi. Aerostatika Efekti në zarfet e avionit, efekti i erës, lartësia dhe efektet e temperaturës.	1

1L.5 Siguria në punë dhe mbrojtja e mjedisit - Praktikat e sigurta të punës dhe masat paraprake kur punohet me energji elektrike, gazra (sidomos oksigjen), vajra dhe kimikate; - Etiketimi, ruajtja dhe asgjësimi i materialeve të rrezikshme (për sigurinë dhe mjedisin); - Veprimi korrigjues në rast zjarri ose aksidenti tjetër me një ose më shumë rreziqe, duke përfshirë njohurinë e agjentëve shuarës.	2

MODULI 2L - FAKTORËT NJERËZORË

	Niveli
2L.1 Të përgjithshme - Nevoja për të marrë parasysh faktorët njerëzorë; - Incidentet që u atribuohen faktorëve njerëzorë/gabimeve njerëzore; - Ligji i Murphy-it.	1
2L.2 Performanca njerëzore dhe kufizimet Vizioni, dëgjimi, përpunimi i informacionit, vëmendja dhe perceptimi, kujtesa.	1
2L.3 Psikologjia sociale Përgjegjësia, motivimi, presioni shoqëror, puna në grup.	1
2L.4 Faktorët që ndikojnë në performancën Fitnesi/shëndeti, stresi, gjumi, lodhja, alkooli, mjekimi, abuzimi i drogës.	1
2L.5 Mjedisi fizik Ambienti i punës (klima, zhurma, ndriçimi).	1

MODULI 3L - LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

	Niveli
3L.1 Kuadri rregullator -Roli i Komisionit Evropian, EASA-së dhe i autoriteteve kombëtare të aviacionit (NAA); -Pjesët e aplikueshme të pjesës M dhe pjesës 66.	1
3L.2 Riparimet dhe modifikimet - Miratimi i ndryshimeve (riparimet dhe modifikimet); - Ndryshimet standarde dhe riparimet standarde.	2
3L.3 Të dhënat e mirëmbajtjes - Direktivat e vlefshmërisë ajrore (AD), udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore (ICA) (AMM, IPC etj.); - Manuali i fluturimit; - Të dhënat e mirëmbajtjes.	2

MODULI 4L – TUB DRURI/METALI I STRUKTURËS/SKELETIT TË AVIONIT DHE PËLHURË

	Niveli
4L.1 Skeleti ajror prej druri/kombinimi i tubit metalik dhe pëlhurës - Lënda drusore, kompensata, ngjitësja, ruajtja, linja elektrike, vetitë, punimi me makineri; - Mbulimi (materialet mbuluese, ngjitësit dhe finiturat, materialet mbuluese natyrore dhe sintetike, dhe ngjitësit); - Proceset e ngjyrosjes, montimit dhe riparimit; - Njohja e dëmeve nga mbingarkimi i strukturave prej druri/tubit metalik dhe pëlhurave;	**2**

- Përkeqësimi i komponentëve të drurit dhe të mbulesave; - Testi i plasaritjes (procedura optike, p.sh., lente zmadhimi) i përbërësve metalikë. Korrozioni dhe metodat parandaluese. Mbrojtja e shëndetit dhe mbrojtja nga zjarri.	
4L.2 Materialet - Llojet e drurit, të qëndrueshmërisë dhe vetitë e përpunimit; - Tubat dhe pajisjet e çelikut dhe aliazheve të lehta, inspektimet e thyerjeve të lidhjeve të ngjitura/salduara; - Plastika (rishikim i përgjithshëm, kuptimi i vetive); - Bojërat dhe heqja e bojërave; - Ngjitësit; - Materialet dhe teknologjitë për mbulimin (polimere natyrale dhe sintetike).	**2**
4L.3 Identifikimi i dëmit - Mbingarkesa e drurit/tubave metalikë dhe strukturave të pëlhurave; - Transferimet e ngarkesës; - Forca e lodhjes dhe testimi i plasaritjeve.	**3**
4L.4 Performanca e aktiviteteve praktike - Mbyllja e kunjave, vidave, dadove me unazë metalike, tensionerëve; - Xhuntura me kapuç/këllëf; - Riparimet *Nicopress* dhe *Talurit*; - Riparimi i mbulesave; - Riparimi i transparencave; - Ushtrime të riparimit (kompensatës, traut mbështetës, parmakëve, vrimave/lëkurave); - Pajisjet (litarët, telat, kavot) e avionit. Llogaritja e balancës masive të sipërfaqes së kontrollit dhe të diapazonit/gamës së lëvizjes së sipërfaqeve të kontrollit, matja e forcave vepruese; - Performanca e inspektimeve 100-orëshe/vjetore mbi një dru ose kombinim të tubit metalik të skeletit të avionit dhe pëlhurës.	**2**

MODULI 5L – PËRBËRËSIT E SKELETIT/STRUKTURËS SË AVIONIT

	Niveli
5L.1 Plastika të përforcuara me fibër të skeletit/strukturës së avionit (FRP) - Parimet themelore të ndërtimit të FRP-së; - Rezinat (epokside, poliestër, rezina fenolike, rezina vinilestere); - Materialet për përforcim qelqi, aramide dhe fibra karboni, karakteristikat; - Mbushësit; - Bazat mbështetëse (druri "balsa", struktura me huall/fole bletësh, plastika e shkumëzuar/zgjeruar); - Ndërtimet, transferimet e ngarkesës (mbështjellja e fortë FRP, struktura në formë sanduiçësh/me shtresa); - Identifikimi i dëmit gjatë mbingarkesës së komponentëve/përbërësve; - Procedura për projektet e FRP-së (sipas Manualit të Organizatës së Mirëmbajtjes), duke përfshirë kushtet e magazinimit për materialin.	2
5L.2 Materialet - Plastikat termoizoluese, polimeret termoplastike, katalizatorët; - Të kuptuarit e vetive, teknologjitë e përpunimit, shkëputja/ndarja, lidhja, saldimi; - Rezinat për FRP-në: rezinat epokside, rezinat poliestër, rezinat vinilestere, rezinat fenolike; - Materialet për përforcim; - Nga fibrat elementare deri te filamentet (agjenti i lirimit/lëshimit, përfundimit), modelet e endjes; - Vetitë e materialeve përforcuese individuale (fibra E-qelqi, fibra aramide, fibra karboni); - Problemi me sistemet e materialeve të shumëfishta, matrica; - Aderimi/kohezioni, sjelljet e ndryshme të materialeve të fibrave; - Materialet mbushëse dhe pigmentet; - Kërkesat teknike për materialet e mbushjes; - Ndryshimi i vetive të përbërjes së rezinës përmes përdorimit të qelqit E, ballonit mikro, aerosoleve, pambukut, mineraleve, pluhurit metalik, substancave organike; - Kombinimet e bojës dhe teknologjitë e riparimit; - Materialet mbështetëse;	2

- Strukturat në formë hualli bletësh (letra, FRP, metali), druri "balsa", "divinycell" (Contizell), tendencat e zhvillimit.	
5L.3 Montimi/kombinimi i strukturave të përforcuara me strukturë të përforcuar me fibër - Skelet/mbështjellje e ngurtë; - Struktura në formë sanduiçësh/me shtresa; - Kombinimi/montimi i pjesëve aerodinamike (krahëve), trupit të avionit, sipërfaqet e kontrollit.	2
5L.4 Identifikimi i dëmit - Sjellja e komponentëve të FRP-së në rast të mbingarkesës; - Identifikimi i delaminacioneve, lidhjeve të lirshme; - Përkulja e frekuencës së dridhjeve në pjesët aerodinamike; - Transferimi i ngarkesës; - Lidhja e fërkimit dhe mbyllja pozitive; - Forca e lodhjes dhe korrozioni i pjesëve metalike; - Lidhja metalike, përfundimi i sipërfaqes së çelikut dhe komponentëve të aluminit gjatë lidhjes me FRP.	3
5L.5 Bërja e formave (modelimi) - Modelimi-modelim në kartonxhes, modelim qeramike; - Modelim GFK, veshje me xhel, materiale përforcuese, probleme ngurtësie; - Modelime metalike; - Modelime mashkull dhe femër.	2
5L.6 Performanca e aktiviteteve praktike - Mbyllja e kunjave, vidave, dadove me unazë metalike, tensionerëve; - Xhuntura me kapuç/këllëf; - Riparimet *Nicopress* dhe *Talurit*; - Riparimi i mbulesave; - Riparimi i mbështjelljeve të forta FRP; - Prodhimi i modelimeve/modelimi i një komponenti (p.sh., hunda e trupit të avionit, ndarja e mjeteve të uljes, maja e krahut dhe krahut); - Riparimi i skeletit sanduiç ku shtresa e brendshme dhe e jashtme janë të dëmtuara; - Riparimi i skeletit sanduiç duke shtypur me qese vakumi; - Riparimi i transparencës (PMMA) me ngjitës me një dhe dy përbërës; - Lidhja e transparencës me kornizën e tendës; - Kalitje e transparencës dhe e komponentëve të tjerë; - Kryerja e një riparimi në një skelet sanduiç (riparim i vogël më pak se 20 cm); - Pajisjet (litarët, telat, kavot) e avionit. Llogaritja e balancës masive të sipërfaqes së kontrollit dhe diapazonit/gamës së lëvizjes së sipërfaqeve të kontrollit, matja e forcave vepruese; - Performanca e inspektimeve 100-orëshe/vjetore në një skelet/strukturë avioni FRP.	2

MODULI 6L – METALI I SKELETIT/STRUKTURËS SË AVIONIT

	Niveli
6L.1 Metali i skeletit/strukturës së avionit - Materialet metalike dhe produktet gjysmë të gatshme, metodat e përpunimit; - Forca e lodhjes dhe testimi i plasaritjeve; - Kombinimi/montimi i përbërësve metalike për ndërtim, xhuntave të lidhura/gozhduara, xhuntave ngjitëse; - Identifikimi i dëmtimit të komponentëve të mbingarkuar, efektet e korrozionit; - Shëndeti dhe mbrojtja nga zjarri.	2
6L.2 Materialet - Çeliku dhe lidhjet e tij; - Metalet e lehta dhe lidhjet e tyre të lehta; - Materialet e gozhdimit; - Plastikat;	2

- Ngjyrat dhe bojërat; - Ngjitësit metalikë; - Llojet e korrozionit; - Materialet dhe teknologjitë për mbulimin (natyrore dhe sintetike).	
6L.3 Identifikimi i dëmit - Skeletet/strukturat metalike të avionit të mbingarkuara, nivelimi, matja e simetrisë; - Transferimet e ngarkesës; - Forca e lodhjes dhe testimi i plasaritjeve; - Identifikimi i xhuntave të gozhduara të lirshme.	3
6L.4 Montimi i skeleteve/strukturave metalike dhe të përbëra të avionit - Mbështjelljet; - Kornizat/skeletet; - Trarët dhe traversat mbështetëse gjatësore; - Ndërtimi i kornizës/skeletit; - Problemet në sistemet e materialeve të shumëfishta.	2
6L.5 Mbërthyesit - Klasifikimet e përshtatjeve dhe të hapësirave; - Sistemet matëse metrike dhe imperiale; - Mbërthyesi më i madh se masa normale.	2
6L.6 Kryerja e aktiviteteve praktike - Mbyllja e kunjave, vidave, dadove me unazë metalike, tensionerëve; - Xhuntura me kapuç/këllëf; - Riparimet *Nicopress* dhe *Talurit*; - Riparimi i mbulesave, dëmtimit sipërfaqësor, ndalimi i teknikave të shpimit; - Riparimi i transparencës; - Prerja e fletëve metalike (aluminatet dhe lidhjet/aliazhet e lehta, çeliku dhe lidhjet/aliazhet); - Palosja e lakuar, rregullimi i bordurave, goditja, zbutja, formëzimi i fundit i tubit metalik; - Riparimi me anë të bashkimit me xhuntë (gozhdë) të skeletit/strukturës metalike të avionit, sipas udhëzimeve të riparimit ose vizatimeve; - Vlerësimi i gabimeve të xhuntave (cilindrave/gozhdëve metalike); - Pajisjet (litarët, telat, kavot) e avionit. Llogaritja e balancës masive të sipërfaqes së kontrollit dhe diapazonit/gamës së lëvizjes së sipërfaqeve të kontrollit, matja e forcave vepruese; - Performanca e inspektimeve 100-orëshe/vjetore në një skelet/strukturë metalike avioni.	2

MODULI 7L – SKELETI/STRUKTURA E PËRGJITHSHME E AVIONIT

	Niveli
7L.1 Sistemi i kontrollit të fluturimit - Kontrollet e kabinës: kontrollet në kabinë, shenjat me ngjyra, forma e çelësave; - Kontrollet e kabinës: kontrollet në kabinë, shenjat e ngjyrave, formë çelësash; - Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit, deflektorët (mbështetësit) e krahut, sipërfaqet e frenave pneumatike, kontrollet, menteshat (lidhësit mekanikë lëvizës), kushinetat, mbajtësit, shufrat e shtytjes-tërheqjes, levat me dy krahë, boritë, pulexhat, kabllot, zinxhirët, tubat, rrotulluesit/rulet, sipërfaqet, zhvidhosës (krikët), lëvizjet, lubrifikimi, stabilizues, balancimi i komandimeve; - Kombinimi i kontrolleve: aileronët e deflektorëve të krahut, frenat pneumatikë të deflektorëve të krahut; - Sistemet dytësore të kontrollit të fluturimit.	3

7L.2 Skeleti/struktura e avionit - Pajisjet/marshet e uljes: karakteristikat e ingranazheve të uljes dhe amortizuesi i tronditjeve, shtrirja, frenat, çikrikët, disqet, rrotat, gomat, mekanizmi tërheqës, tërheqësi elektrik, emergjent; - Pikat e montimit të trupit të avionit me krahët, bishtin, sipërfaqet e kontrollit; - Masat e lejuara të mirëmbajtjes; - Rimorkimi: mekanizmat e tërheqjes/ngritjes/rimorkimit; - Kabina: ndenjëset dhe pajimet e sigurisë, rregullimi i kabinës, xhamat e përparmë, dritaret, tabelat, pjesa ndarëse e bagazheve, kontrollet e kabinës, sistemi i ajrit të kabinës, ventilatori; - Mbajtësit e ujit: rezervuarët e ujit, linjat, valvulat, tubacionet, ventilatorët, testet; - Sistemi i karburantit: servatorët, linjat, filtrat, daljet, tubacionet, mbushësit, valvula selektuese, pompat, treguesit, testet e lidhjes; - Hidraulikët: paraqitja e sistemit, akumulatorët, shpërndarja e fuqisë dhe e presionit, treguesi; - Lëngjet dhe gazi: hidraulike, lëngje të tjera, nivelet, rezervuarët, linjat, valvulat, filtrat; - Mbrojtja: zjarrfikësit, mbrojtja nga zjarri, lidhja e goditjes së rrufeve, rrotulluesit, pajisjet e mbylljes, shkarkuesit.	2
7L.3 Mbërthyesit - Besueshmëria e kunjave, thumbave/gozhdëve, vidave; - Kabllot e komandimit/kontrollit, element lidhës/regjistrues (lloj zhvidhosesi, rrotulluesi); - Lidhjet me çlirim të shpejtë (L'Hotellier, SZD, Polonia).	2
7L.4 Pajisjet e mbylljes Pranueshmëria e metodave të mbylljes, kunjat e kyçjes, kunjat e çelikut sustë, telat mbyllës, dadot ndalues, bojërat; - Lidhjet me çlirim të shpejtë.	2
7L.5 Nivelimi i peshës dhe i balancës	2
7L.6 Sistemet e shpëtimit	2
7L.7 Modulet në bord Sistemi i tubit "pitot" statik, sistemi vakum/dinamik, testi hidrostatik; Instrumentet e fluturimit: treguesi i shpejtësisë së ajrit, altimetri, treguesi i shpejtësisë vertikale, lidhja dhe funksioni, shënjimet; Organizimi dhe paraqitja/ekrani, panelet, telat elektrikë; Gjiroskopët, filtrat, instrumentet treguese; testimi i funksionit; Busulla/kompasi magnetik: instalimi dhe lëkundja e busullës/kompasit; Planerët: tregues me shpejtësi vertikale akustike, regjistruesit e fluturimit, ndihmësit antipërplasje; - Sistemet e oksigjenit.	2
7L.8 Instalimi i moduleve dhe lidhjet në bordin e avionit Mjetet e fluturimit, kërkesat në rritje (kushtet e uljes emergjente sipas CS-22); - Instalimet/sistemi i rrjetit elektrik/e, burimet e energjisë, llojet e baterive të magazinimit, parametrat elektrikë, gjeneratori elektrik, ndërprerësi i qarkut, bilanci i energjisë, toka/terreni, lidhësit, terminalet, paralajmërimet, siguresat, llambat, ndriçuesit/dritat, çelësat, voltmetrat, ampermetrat, matësit elektrikë.	2
7L.9 Shtytje motorike pistoni Ndërveprimi midis motorit dhe skeletit/strukturës së avionit	2
7L.10 Helika Inspektimi; Zëvendësimi; Balancimi.	2
7L.11 Sistemi i tërheqjes Kontrolli/komandimi i pozicionit të helikës; - Sistemi i tërheqjes së motorit dhe/ose i helikës.	2

7L.12 Procedurat e inspektimit fizik Pastrimi, përdorimi i ndriçimit dhe i pasqyrave; Mjetet matëse; Matja e devijimit të kontrolleve/komandimit; Çifti i rrotullimit të vidave dhe të bulonave; Veshja e kushinetave; Pajisjet e inspektimit; Kalibrimi i veglave matëse.	2
MODULI 8L – MOTORI 8L.1 Kufizimet e zhurmës Shpjegimi i konceptit të "nivelit të zhurmës"; Certifikata e zhurmës; Përshtatje e zhurmës të përmirësuar/izolimit të tingullit/akustikës; - Reduktimi i mundshëm i emetimeve të tingujve	**Niveli** 1
8L.2 Motorët me piston Motori me ndezje me katër shkëndija, motor me ftohje të ajrit, motor me ftohje të lëngut; Motori me ndezje me dy shkëndija; Motori me valvul rrotulluese; Efikasiteti dhe faktorët ndikues (diagrami i vëllimit të presionit, kurba e fuqisë); Pajisjet e kontrollit të zhurmës.	2
8L.3 Helika Tehu, centrifuga/rrotulluesi, pllakëza e pasme (*backplate*), presioni i akumulatorit, shpërndarësi; Operimi i helikave; Helikat me krah rrotullimi të ndryshueshme, helikat e rregullueshme në tokë dhe në fluturim, mekanike, elektrike dhe hidraulike; Balancimi (statik, dinamik); Problemet e zhurmës.	2
8L.4 Pajisjet e komandimit/kontrollit të motorit Pajisjet mekanike të komandimit/kontrollit; Pajisjet e komandimit/kontrollit elektrik; Shfaqja e serbatorëve; Funksionet, karakteristikat, gabimet tipike dhe treguesit e gabimit.	2
8L.5 Tubat (zorrët) prej gome/fleksibël Materiali dhe përpunimi i karburantit dhe tubat/gypat e vajit: - Kontrolli i limitit të jetës/jetëgjatësisë.	2
8L.6 Aksesorët Funksionimi i ndezjes me induktor; Kontrolli i limiteve të mirëmbajtjes; Operimi i karburatorëve; Udhëzimet e mirëmbajtjes për tiparet karakteristike; Pompat elektrike të karburantit; Funksionimi i kontrolleve/komandimeve të helikës; Kontrolli i operimit të helikës elektrike; Kontrolli i operimit të helikës hidraulike.	2
8L.7 Sistemi i ndezjes Ndërtimet: ndezja e spirales, ndezja e induktorit dhe ndezja e tiristorit; Efikasiteti i sistemit të ndezjes dhe të parangrohjes; - Modulet e sistemit të ndezjes dhe të parangrohjes; - Inspektimi dhe testimi i një kandele.	2
8L.8 Sistemet e induksionit dhe shkarkimit Operimi dhe montimi; Silenciatorët dhe instalimet e ngrohjes; Mbështjellja e motorit/dhe kapakët; Inspektimi dhe testimi.	2

8L.9 Karburantet dhe lubrifikantët Karakteristikat e karburantit; Etiketimi, magazinimi miqësor ndaj mjedisit (ekologjik); Vajrat lubrifikuese minerale dhe sintetike dhe parametrat e tyre: etiketimi dhe karakteristikat, aplikimi; Magazinimi ekologjik dhe asgjësimi i duhur i vajit të përdorur.	2
8L.10 Dokumentimi Dokumentet e prodhuesit për motorin dhe për helikën; Instruksionet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore (ICA); Manualet e fluturimit të avionit (AFM) dhe manualet e mirëmbajtjes së avionit (AMM); Koha mes riparimit/kontrollit (TBO); Direktivat e vlefshmërisë ajrore (AD), shënimet teknike dhe buletinet e shërbimit.	2
8L.11 Materiali ilustrues Njësia e cilindrit me valvul; Karburatori; Induktori me tension të lartë; Testuesi i kompresionit diferencial për cilindrat; Pistonat e mbinxehur/dëmtuar; Kandelat elektrike të motorëve që operoheshin ndryshe.	2
8L.12 Përvoja praktike Siguria e punës/parandalimi i aksidenteve (trajtimi i lëndëve djegëse dhe lubrifikantëve, ndezja e motorëve); Shufrat e kontrollit të motorit dhe kabllot *Bowden*; Rregullimi i shpejtësisë pa ngarkesë; Kontrollimi dhe vendosja e pikave të ndezjes; Testi operacional i induktorit; Kontrollimi i sistemit të ndezjes; Testimi dhe pastrimi i prizave/pikave të ndezjes; Performanca e detyrave të motorit të përfshira në inspektimin 100-orësh në vit të një aeroplani; Testi i komprensimit të cilindrit; Testi statik dhe vlerësimi i drejtimit të motorit; Dokumentimi i punëve të mirëmbajtjes, duke përfshirë zëvendësimin e komponentëve	2
8L.13 Shkëmbimi i gazit në motorët me djegie të brendshme Motorët reciprokë me katër shkëndija dhe njësitë e kontrollit; Humbjet e energjisë; Koha e ndezjes; Sjellja e drejtpërdrejtë e rrjedhës së njësive të kontrollit; Motorët *Wankel* dhe njësitë e kontrollit; Motorët me dy shkëndija dhe njësitë e kontrollit; Evakuimi i tymrave; Ventilatori i evakuimit të tymrave; - Gama e plogështisë në punë dhe diapazoni i fuqisë.	2
8L.14 Ndezja, djegia dhe karburatori Ndezja; Priza/kandela elektrike; Sistemi i ndezjes Procesi i djegës; Djegie normale; Efikasiteti dhe presioni i mesëm; Goditja e motorit dhe vlerësimi/numri i oktanit; Format e dhomës së djegies; Përzierja e karburantit/ajrit në karburator; Parimi i karburatorit, ekuacioni i karburatorit; Karburatori i thjeshtë; Problemet e karburatorit të thjeshtë dhe zgjidhjet e tyre; Modelet e karburatorit; Përzierja e karburantit/ajrit gjatë injektimit; Injeksioni i kontrolluar mekanikisht; Injeksioni i kontrolluar elektronikisht; Injeksioni i vazhdueshëm; - Krahasimi i injektimit të karburatorit.	2

8L.15 Instrumentet e fluturimit në avion me motorë injektues Instrumentet e fluturimit të veçantë (motorët e injektimit); Interpretimi i indikacioneve në një test statik; Interpretimi i indikacioneve në fluturim në nivele të ndryshme fluturimi.	2
8L.16 Mirëmbajtja e avionëve me motorë injektues Dokumentacioni, dokumentet e prodhuesit etj.; Udhëzimet e përgjithshme të mirëmbajtjes (inspektimet e përorëshme); Testet funksionale; Testet e bëra në terren; - Testi i fluturimit. Zgjidhja e problemeve në rast të gabimeve në sistemin e injektimit dhe korrigjimi i tyre.	2
8L.17 Siguria në vendin e punës dhe dispozitat e sigurisë Siguria e punës dhe dispozitat e sigurisë për punën në sistemet e injektimit.	2
8L.18 Ndihmuesit vizualë: Karburatori; Komponentët e sistemit të injektimit; Avionët me motor injektues; Veglat e punës në sistemet e injektimit.	2
8L.19 Shtytja elektrike Sistemi i energjisë, akumulatorët, instalimi; Motori elektrik; Kontrollet e nxehtësisë, zhurmës dhe vibrimit; Testimi i avalzhimit; Kabllot elektrikë dhe sistemet e kontrollit; Sistemet e shtyllës, të zgjerimit dhetë tërheqjes - Sistemet e frenimit të motorit/helikës; - Sistemet e ventilimit motorik; - Përvoja praktike e inspektimeve 100-orëshe/vjetore.	2
8L.20 Shtytja turbo (lëvizja reaktive) Instalimi i motorit; Sistemet e shtyllës, të zgjerimit dhe tërheqjes; Mbrojtja nga zjarri; Sistemet e karburantit duke përfshirë lubrifikimin; Sistemet e ndezjes së motorit, ndihmësit e gazit; Vlerësimi i dëmit të motorit; Servisimi/shërbimi i motorit; Heqja/rimontimi dhe testimi i motorit; Përvojat praktike të inspektimeve të kushtëzuara/afatgjata/vjetore; Inspektimet e kushtëzuara.	2
8L.21 Kontrolli digjital i motorit me autoritet të plotë (FADEC)	2

MODULI 9L – BALONAT/PLANERËT ME AJËR TË NXEHTË

	Niveli
9L.1 Parimet themelore dhe montimi i balonave/planerët me ajër të nxehtë - Montimi dhe pjesët individuale; - Mbulesat/mbështjellëset (*Envelopes*) - Materialet e mbulesës/mbështjellësve; - Sistemet e mbulesës/mbështjellësve; - forma të zakonshme/konvencionale dhe të veçanta; - Sistemi i karburantit; - Ndezësi/djegësi, telajot djegëse dhe shufrat mbështetëse të ndezësit/djegësit; - Cilindrat me gaz të kompresuar dhe tubat e gazit të ngjeshur; - Shporta dhe pajisjet alternative (vendet/ndenjëset); - Rregullimi i pajisjeve (litarët, zinxhirët); - Detyrat e mirëmbajtjes dhe të shërbimit;	3

- Inspektimi vjetor 100-orësh; - Regjistrat në bord; - Manualet e fluturimit të avionit (AFM) dhe manualet e mirëmbajtjes së avionit (AMM); - Rregullimi dhe përgatitja e lançimit (shtrëngimi i lançimit); - Lançimi/nisja.	
9L.2 Trajnimi praktik - Kontrollet/komandat operative, punët e mirëmbajtjes dhe të shërbimit (sipas manualit të fluturimit).	3
9L.3 Zarfet/mbulesat/mbështjellëset *(envelopes)* - Pëlhurat; - Të qepurat/tegelat; - Ngarkimi i shiritave, bllokimi i të çarave; - Unazat në formë kurore; - Valvulat parashute dhe sistemet e shpjeta të deflacionit; - Paneli i shkëputjes; - Kontrolli i ajrit për lëvizje rrotulluese; - Diafragmat/litarët zinxhirë (format e veçanta dhe mjetet ajrore); - Rulet/cilindrat dhe pulexhat; - Linjat e kontrollit dhe të mbulesës; - Nyjat; - Etiketa e treguesit të temperaturës, flamuri i temperaturës, termometri i zarfit/mbuluesit; - Telat/kabllot e fluturimit; - Guarnicionet (*Fittings*) dhe ganxhat metalike (*karabiners*).	3
9L.4 Ndezësi/djegësi dhe sistemi i karburantit - Spiralet e ndezësit/djegësit; - Shpërthimi, valvulat e lëngjeve dhetë pilotëve; - Ndezësit/turbo (reaktiv) - Dritat pilote/avulluesit/reaktivët; - Skeleti/struktura e ndezësit/djegësit; - Linjat/tubat e karburantit; - Cilindrat e karburantit, valvulat dhe pajisjet.	3
9L.5 Shporta/koshi dhe suspensioni i shportës (përfshirë pajisjet alternative) - Llojet e shportave (përfshirë pajisjet alternative); - Materialet e shportave: kallam dhe shelg, lëkurë, dru, materialet mbështjellëse, kabllot e suspensionit; - Vendet/ndenjëset, kushinetat ruli; - Ganxhat metalike (*karabiners*), hallkat metalike mbajtëse dhe kunjat; - Shufrat mbështetëse të ndezësit/djegësit; - Shiritat e cilindrit të karburantit; - Aksesorët.	3
9L.6 Pajisjet - Zjarrfikësit, batanije/mbulesa zjarri; - Instrumentet (të vetme ose të kombinuara).	3
9L.7 Riparimet e vogla - Qepja/thurja; - Lidhja; - Riparimi i shportave të fshehura/i mbështjelljeve	3
9L.8 Procedurat për inspektimin/kontrollin fizik - Pastrimi, përdorimi i ndriçimit dhe i pasqyrave; - Mjetet matëse; - Masa e kontrollit/komandave të devijimit (vetëm aerostatet); - Çifti i rrotullimit të vidave dhe të bulonave; - Veshja e kushinetave (vetëm aerostatet); - Pajisjet e inspektimit; - Kalibrimi i veglave matëse; - Testimi i kapjes së pëlhurës.	3

MODULI 10L – BALONAT/AEROSTATET ME GAZ (PA LITARË)	
	Niveli
10L.1 Parimet themelore dhe montimi i balonave të gazit/aerostateve - Montimi i pjesëve individuale; - Materiali i rrjetës dhe mbulesës/zarfit/mbështjellëses; - Mbulesa/mbështjellësja, paneli i shkëputjes (*ripping panel*) hapja emergjente, kordonët dhe rripat; - Valvula e gazit të ngurtë; - Valvula fleksibël e gazit (parashutë); - Thurja (rrjetat); - Unaza e ngarkesës; - Shporta dhe pajisjet (përfshirë pajisjet alternative); - Shtigjet elektrostatike të shkarkimit; - Linja e ankorimit dhe tërheqja e litarit; - Mirëmbajtja dhe servisimi; - Inspektimi vjetor; - Letrat e fluturimit; - Manualet e fluturimit të avionit (AFM) dhe manualet e mirëmbajtjes së avionit (AMMs); - Pajisjet (litarët, kabllot) dhe përgatitja e nisjes/lançimit; - Nisja/lançimi.	3
10L.2 Trajnimi praktik - Kontrollet/komandat operative; - Punët e mirëmbajtjes dhe të shërbimit (sipas AMM-së dhe AFM-së); - Rregullat e sigurisë kur përdoret hidrogjeni si gaz ngritës.	3
10L.3 Zarfet/mbulesat/mbështjellëset - Pëlhurat; - Polet dhe përforcimi i polit; - Paneli bllokues/i uljes dhe kordoni; - Parashuta dhe linjat e suspensionit; - Valvulat dhe litarët; - Serbatori/gryka e mbushjes, unaza *Poeschel* dhe litarët; - Shtigjet elektrostatike të shkarkimit	3
10L.4 Valvula - Sustat; - Rondelat (guarnicionet); - Xhuntat në formë vide/vidhosësit të gërshetuar - Linjat e kontrollit; - Shtigjet elektrostatike të shkarkimit.	3
10L.5 Thurja ose pajisjet (litarët, kabllot) (pa rrjetë) - Llojet e rrjetave dhe të linjave të tjera; - Madhësia dhe këndi i rrjetës; - Unaza e thurjes/rrjetës; - Metodat e të bërit nyjë; - Shtigjet elektrostatike të shkarkimit	3
10L.6 Unaza e ngarkesës	3
10L.7 Shporta (përfshirë pajisjet alternative) - Llojet e shportave (përfshirë pajisjet alternative); - Rripat (*straps*) dhe fiksuesit/lidhëset (*toggles*); - Sistemi çakëll/balast (çantat dhe mbështetëset); - Shtigjet elektrostatike të shkarkimit.	3
10L.8 Litari për zbritje/doreza e hapjes dhe litarët e valvulave	3
10L.9 Linja e ankorimit dhe tërheqja e litarit	3
10L.10 Riparime të vogla - Lidhja; - Litarët me lak të përdredhur.	3

10L.11 Pajisjet - Instrumentet (e vetme dhe të kombinuara).	3
10L.12 Kabllot e lidhura (vetëm balonat e lidhura me gaz (TGB) - Llojet e kabllove; - Dëme të pranueshme të kabllos; - Rrotulluesi/kthyesi i kabllos; - Shtrënguesit/mbyllësit e kabllove;	3
10L.13 Çikrikët (vetëm balonat e lidhura me gaz) - Llojet e çikrikëve; - Sistemi mekanik; - Sistemi elektrik - Sistemi i emergjencës; - Vendosja në tokë/bord e çikrikut.	3
10L.14 Procedurat për inspektimin fizik - Pastrimi, përdorimi i ndriçimit dhe i pasqyrave; - Mjetet matëse; - Masa e kontrollit të devijimit (vetëm aerostatet); - Çifti i rrotullimit i vidave dhe bulonave; - Veshja e kushinetave (vetëm aerostatet); - Pajisjet e inspektimit; - Kalibrimi i veglave matëse; - Testimi i kapjes së pëlhurës.	2
MODULI 11L – AEROSTATET ME AJËR TË NXEHTË/GAZ	
	Niveli
11L.1 Parimet themelore dhe montimi i aerostateve të vogla - Zarfet/mbulesat/mbështjellëset, balonat/aerostatet; - Valvulat, hyrjet; - Gondolat; - Shtytja; - Manualet e fluturimit të avionit (AFM) dhe manualet e mirëmbajtjes së avionit (AMM); - Pajisjet (litarët, kavot) dhe përgatitja për nisje/lançim	3
11L.2 Trajnimi praktik - Kontrollet/komandat operative; - Punët e mirëmbajtjes dhe të shërbimit (sipas AMM dhe AFM-së)	3
11L.3 Zarfet/mbulesat/mbështjellëset - Pëlhurat; - Paneli bllokues/i uljes dhe litarët; - Valvulat; - Sistemi i formës zinxhir.	3
11L.4 Gondolat/aerostatet (përfshirë pajisjet alternative) - Llojet e gondolave/aerostateve (përfshirë pajisjet alternative); - Llojet e skeletit/strukturës së avionit dhe materialet; - Identifikimi i dëmit.	3
11L.5 Sistemi elektrik - Bazat për qarqet elektrike në bord; - Burime elektrike (akumulatorët, fiksimi, ventilimi, korrozioni); - Plumbi, nikel-kadmiumi (NiCd) ose akumulatorë të tjerë, bateritë e thata; - Gjeneratorët; - Instalimet elektrike, lidhjet elektrike; - Siguresat; - Burimi i jashtëm i energjisë; - Balanca e energjisë.	3

11L.6 Shtytja - Sistemi i karburantit: serbatorët, linjat, filtrat, ventilatorët, kanalizime/shkarkimet, mbushjet, valvulat përzgjedhëse/selektive, pompat, indikacionet, testimet, lidhjet; - Instrumentet e shtytjes; - Bazat për matjen dhe instrumentet; - Matja e revolucionit/rrotullimit; - Matja e presionit; - Matja e temperaturës; - Matja karburantit/energjisë së disponueshme.	3
11L.7 Pajisjet - Zjarrfikëse, batanijet/mbulesat kundër zjarrit; - Instrumentet (të vetme ose të kombinuara).	3
MODULI 12L – RADIOKOMUNIKIMI/TRANSPONDERI/INSTRUMENTET	
	Niveli
12L.1 Radiokomunikimi/ELT - Ndarja e kanalit; - Testi themelor funksional; - Bateritë; - Kërkesat e testimit dhe të mirëmbajtjes.	2
12L.2 Transponderi - Funksionimi themelor; - Konfigurimi, portativ tipik, duke përfshirë antenën; - Shpjegimi i modaliteteve A, C, S; - Kërkesat e testimit dhe të mirëmbajtjes.	2
12L.3 Instrumentet - Altimetri/variometrat e dorës; - Bateritë; - Testi bazik funksional.	2

SHTOJCË VIII
STANDARDI I EKZAMINIMIT BAZË PËR LICENCËN E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT TË KATEGORISË L

a)Baza e standardizimit për testimet/ ekzaminimet, që lidhen me kërkesat e njohurive bazë të shtojcës VII, do të jetë si në vazhdim:

i.të gjitha ekzaminimet/provimet duhet të kryhen duke përdorur formatin e pyetjeve me shumë zgjedhje/alternativa, siç specifikohet në pikën (ii).

Alternativat e pasakta duhet të duken njësoj të besueshme për cilindo që nuk ka dijeni për këtë temë. Të gjitha alternativat duhet të jenë të lidhura qartë me pyetjen dhe të kenë fjalorin, ndërtimin gramatikor dhe gjatësinë të ngjashme. Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta duhet të korrespondojnë me gabimet procedurale, të tilla si korrigjimet e aplikuara në kuptimin e gabuar ose konvertimet e gabuara të njësisë: ato nuk duhet të jenë të thjeshta, numra rastësorë;

ii.çdo pyetje me zgjedhje të shumëfishta/ alternativa duhet të ketë tri përgjigje alternative nga të cilat vetëm njëra duhet të jetë përgjigjja e saktë dhe kandidatit duhet t'i lejohet një kohë e caktuar për modul, e cila bazohet në një mesatare nominale prej 75 sekondash për pyetje;

iii.pikët/përqindja kaluese për secilin modul është 75%;

iv.nuk duhet të përdoren pikët penalizuese (pikët negative për pyetjet e gabuara);

v.niveli i njohurive të kërkuara në pyetje duhet të jetë në proporcion me nivelin e teknologjisë së kategorisë së avionëve.

b)Numri i pyetjeve për modul do të jetë si në vijim:

i. Moduli 1L, "Njohuritë bazë": 12 pyetje. Koha e lejuar: 15 minuta;

ii.Moduli 2L, "Faktorët njerëzorë": 8 pyetje. Koha e lejuar: 10 minuta;

iii.Moduli 3L, "Legjislacioni i aviacionit": 24 pyetje. Koha e lejuar: 30 minuta;

iv.Moduli 4L, "Strukturë mekanike druri/ metalike dhe pëlhurë: 32 pyetje. Koha e lejuar: 40 minuta;

v.Moduli 5L, "Strukturë mekanike me material kompozit": 32 pyetje. Koha e lejuar: 40 minuta;

vi. Moduli 6L, "Strukturë mekanike metalike": 32 pyetje. Koha e lejuar: 40 minuta;

vii. Moduli 7L, "Strukturë mekanike e përgjithshme": 64 pyetje. Koha e lejuar: 80 minuta;

viii. Moduli 8L, "Motor": 48 pyetje. Koha e lejuar: 60 minuta;

ix. Moduli 9L, "Balonat/aerostatet me ajër të nxehtë": 36 pyetje. Koha e lejuar: 45 minuta;

x.Moduli 10L, "Balonat/aerostatet me gaz (të palidhura/të lidhura)": 40 pyetje. Koha e lejuar: 50 minuta;

xi. Moduli 11L, "Aerostatet me ajër të nxehtë/ gaz": 36 pyetje. Koha e lejuar: 45 minuta;

xii. Moduli 12L, "Radiokomunikimi/ ELT/ transponderi/instrumentet": 16 pyetje. Koha e lejuar 20 minuta.

ANEKSI IV
(PJESA 147)
PËRMBAJTJA
147.1

SEKSIONI A – KËRKESAT TEKNIKE
NËNPJESA A – TË PËRGJITHSHME
147.A.05 Objekti
147.A.10 Të përgjithshme
147.A.15 Aplikimi
NËNPJESA B – KËRKESAT ORGANIZACIONALE
147.A.100 Kërkesat e facilitetit
147.A.105 Kërkesat e personelit
147.A.110 Të dhënat e instruktorëve, ekzaminuesve dhe vlerësuesve
147.A.115 Pajisjet mësimore
147.A.120 Materiali trajnues i mirëmbajtjes
147.A.125 Të dhënat
147.A.130 Procedurat e trajnimit dhe sistemi i cilësisë
147.A.135 Provimet
147.A.140 Ekspozimi i organizatës trajnuese të mirëmbajtjes
147.A.145 Privilegjet e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes
147.A.150 Ndryshimet për organizatën trajnuese të mirëmbajtjes
147.A.155 Vijueshmëria e vlefshmërisë
147.A.160 Gjetjet
NËNPJESA C – KURSI I MIRATUAR I TRAJNIMIT BAZË
147.A.200 Kursi i miratuar i trajnimit bazë
147.A.205 Ekzaminimet e njohurive bazë
147.A.210 Vlerësimi praktik bazë
NËNPJESA D – LLOJI I AVIONIT/TRAJNIMI I DETYRËS
147.A.300 Lloji i avionit/detyra e trajnimit
147.A.305 Ekzaminimet e tipit të avionit dhe vlerësimet e detyrës
SEKSIONI B – PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE
NËNPJESA A – TË PËRGJITHSHME
147.B.05 Objekti
147.B.10 Autoriteti kompetent
147.B.20 Mbajtja e të dhënave
147.B.25 Përjashtimet
NËNPJESA B – LËSHIMI I NJË MIRATIMI
147.B.110 Procedura për miratimin dhe ndryshimet e miratimit
147.B.120 Procedura e vlefshmërisë së vazhduar
147.B.125 Certifikata e miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes
147.B.130 Gjetjet
NËNPJESA C – REVOKIMI, PEZULLIMI DHE KUFIZIMI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS TRAJNUESE TË MIRË-MBAJTJES
147.B.200 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes
Shtojcë I. Kohëzgjatja e kursit të trajnimit bazë
Shtojcë II. Miratimi i Organizatës Trajnuese të Mirëmbajtjes të referuar në aneksin IV (pjesa 147) – forma 11 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së
Shtojcë III. Certifikatat e njohjes të referuara në aneksin IV (pjesa 147) – forma 148 dhe 149 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së

147.1 Për qëllime të kësaj pjese, Autoriteti Kompetent do të jetë:

1. Për organizatat që kanë selinë e tyre kryesore të biznesit në Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil;

2. Për organizatat që kanë selinë e tyre kryesor të biznesit të vendosur në një vend të tretë, Agjencia, në kushtet kur Shqipëria është asociuar në EASA.

SEKSIONI A
KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

147.A.05 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat për t'u përmbushur nga organizatat që kërkojnë miratimin për të kryer trajnimin dhe ekzaminimin, siç specifikohet në aneksin III (pjesa 66).

147.A.10 Të përgjithshme

Një organizatë trajnuese do të jetë një organizatë ose pjesë e një organizate e regjistruar si një entitet ligjor.

147.A.15 Aplikimi

a) Një aplikim për një miratim ose për ndryshimin e një miratimi ekzistues do të bëhet në një formë dhe në një mënyrë të vendosur nga Autoriteti Kompetent.

b) Një aplikim për një miratim ose ndryshim në një miratim do të përfshijë informacionet e mëposhtme:

1. Emrin dhe adresën e regjistruar të aplikantit;

2. Adresën e organizatës që kërkon miratimin ose ndryshimin e miratimit;

3. Objektin e menduar të miratimit ose ndryshimin në objektin e miratimit;

4. Emrin dhe nënshkrimin e menaxherit përgjegjës;

5. Datën e aplikimit.

NËNPJESA B
KËRKESAT ORGANIZACIONALE

147.A.100 Kërkesat e facilitetit

a) Madhësia dhe struktura e faciliteteve do të sigurojnë mbrojtjen nga elementet mbizotëruese të motit dhe operimin e duhur të të gjithë planifikimit dhe ekzaminimit të planifikuar në çdo ditë të veçantë.

b) Akomodimi i përshtatshëm, i miratuar plotësisht, i ndarë nga facilitetet e tjera, do të sigurohet për udhëzimet e teorisë dhe kryerjen e ekzaminimeve të njohurive.

1. Numri maksimal i studentëve që kalojnë trajnimin e njohurive gjatë çdo kursi trajnimi nuk do të tejkalojë 28.

2. Madhësia e akomodimit, për qëllime ekzaminimi, do të jetë e tillë që asnjë student nuk mund të lexojë dokumentin ose ekranin e kompjuterit të çdo studenti tjetër nga pozicioni i tij/saj gjatë ekzaminimeve.

c) Mjedisi i akomodimit të referuara në pikën (b), do të mbahet i tillë që studentët të jenë të aftë të përqendrohen në studimet ose ekzaminimin e tyre, sipas rastit, pa shqetësime ose parehati të panevojshme.

d) Në rastin e një kursi të trajnimit bazik, do të ofrohen seminare të trajnimit bazik dhe/ose facilitete të mirëmbajtjes, të ndara nga klasat e trajnimit për udhëzimet praktike të përshtatshme për kursin e planifikuar të trajnimit. Megjithatë, nëse organizata nuk është në gjendje t'i sigurojë këto facilitete, mund të bëhen marrëveshje me një organizatë tjetër për t'i siguruar këto ndarje dhe/ose facilitete të mirëmbajtjes, rast në të cilin do të bëhet një marrëveshje me shkrim me këtë organizatë, duke specifikuar kushtet e aksesit dhe përdorimin. Autoriteti i Aviacionit Civil do të kërkojë akses për çdo organizatë të tillë të kontraktuar dhe marrëveshja me shkrim do të specifikojë këtë akses.

e) Në rastin e një kursi për tipin e avionit/trajnim për një punë të caktuar do të sigurohet aksesi në facilitetet e përshtatshme që përmbajnë shembuj të tipit të avionit, siç specifikohet në pikën 147.A.115 (d).

f) Numri maksimal i studentëve që kalojnë trajnimin praktik gjatë një kursi trajnimi nuk do të kalojë 15 për mbikëqyrës ose për vlerësues.

g) Zyra e akomodimit do të sigurohet për instruktorët, ekzaminuesit e njohurive dhe vlerësuesit praktikë të një standardi për të siguruar që ata mund të përgatiten për detyrat e tyre pa shqetësim apo kushte të papërshtatshme.

h) Do të sigurohen facilitetet e ruajtjes së sigurt për fletët e ekzaminimit dhe të dhënat e trajnimit. Mjedisi i ruajtjes do të jetë i tillë që dokumentet të qëndrojnë në gjendje të mirë për periudhën e mbajtjes, siç specifikohet në pikën 147.A.125. Facilitetet e ruajtjes dhe zyra e akomodimit mund të kombinohen, duke iu nënshtruar sigurisë së duhur.

i) Do të sigurohet një librari që përmban të gjithë materialin teknik të përshtatshëm për objektin dhe nivelin e trajnimit të ndërmarrë.

147.A.105 Kërkesat e personelit

a) Organizata do të caktojë një menaxher përgjegjës që ka autoritet për të siguruar që të gjitha

angazhimet e trajnimit mund të financohen dhe kryhen në standardin e kërkuar nga kjo pjesë.

b) Do të emërohet, një person ose grup personash, përgjegjësitë e të cilëve përfshijnë sigurimin që organizata trajnuese e mirëmbajtjes është në pajtueshmëri me kërkesat e kësaj pjese. Këta persona duhet të jenë përgjegjës para menaxherit përgjegjës. Personi më i vjetër ose njeri nga këta persona mund të jetë, gjithashtu, menaxheri përgjegjës me kusht që të përmbushë kërkesat për menaxherin përgjegjës, siç përcaktohet në pikën (a).

c) Organizata trajnuese e mirëmbajtjes do të kontraktojë staf të mjaftueshëm për të planifikuar/kryer trajnimin teorik dhe praktik, të kryejë ekzaminimet e njohurive dhe vlerësimet praktike në përputhje me miratimin.

d) Me përjashtim të pikës (c), kur përdoret një organizatë tjetër për të ofruar trajnimin praktik dhe vlerësimet, stafi i kësaj organizate tjetër mund të caktohet për të kryer trajnimin praktik dhe vlerësimet.

e) Çdo person mund të kryejë çdo kombinim të roleve të instruktorit, ekzaminuesit dhe vlerësuesit, duke iu nënshtruar pajtueshmërisë me pikën (f).

f) Eksperienca dhe kualifikimet e instruktorëve, ekzaminuesve të njohurive dhe vlerësuesve praktikë do të vendosen në përputhje me kriteret e publikuara ose në përputhje me një procedurë dhe një standard të rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

g) Ekzaminuesit e njohurive dhe vlerësuesit praktikë do të specifikohen në ekspozimin e organizatës për pranimin e këtij stafi.

h) Instruktorët dhe ekzaminuesit e njohurive teorike do të kalojnë trajnimin përditësues, së paku çdo 24 muaj, në lidhje me teknologjinë aktuale, aftësitë praktike, faktorët njerëzorë dhe teknikat e fundit të trajnimit të përshtatshme për njohuritë subjekt trajnimi ose ekzaminimi.

147.A.110 Të dhënat e instruktorëve, ekzaminuesve dhe vlerësuesve

a) Organizata do të mbajë të dhënat e të gjithë instruktorëve, ekzaminuesve të njohurive dhe vlerësuesve praktikë. Këto të dhëna do të reflektojnë eksperiencën dhe kualifikimin, historinë e trajnimit dhe çdo trajnim pasues të ndërmarrë.

b) Për të gjithë instruktorët, ekzaminuesit e njohurive dhe vlerësuesit praktikë do të hartohen termat e referencës.

147.A.115 Pajisjet udhëzuese

a) Çdo klasë do të ketë pajisjet e përshtatshme prezantuese, sipas një standardi që siguron se studentët mund të lexojnë lehtësisht tekstin/ vizatimet/diagramet dhe figurat e prezantimit nga çdo pozicion në klasë.

Pajisjet e prezantimit do të përfshijnë pajisjet trajnuese sintetike përfaqësuese për të asistuar studentët në të kuptuarit e tyre të lëndës së veçantë ku pajisje të tilla konsiderohen përfituese për këto qëllime.

b) *Workshop*-et për trajnimin bazë dhe/ose facilitetet e mirëmbajtjes, siç specifikohen në pikën 147.A.100 (d) duhet të kenë të gjitha mjetet dhe pajisjet e nevojshme për të kryer objektin e miratuar të trajnimit.

c) *Workshop*-et për trajnimin bazë dhe/ose facilitetet e mirëmbajtjes, siç specifikohen në pikën 147.A.100 (d) duhet të kenë një përzgjedhje të përshtatshme të avionëve, motorëve, pjesëve të avionit dhe pajisjeve elektronike të avionit.

d) Organizata e trajnimit të tipit të avionit, siç specifikohet në pikën 147.A.100 (e) duhet të ketë akses në llojin e përshtatshëm të avionit. Pajisjet trajnuese sintetike mund të përdoren kur këto pajisje trajnuese sintetike sigurojnë standardet e përshtatshme të trajnimit.

147.A.120 Materialet e trajnimit të mirëmbajtjes

a) Materialet e kursit të trajnimit të mirëmbajtjes do t'i ofrohen studentit dhe mbulojnë sipas aplikimit:

1. Programin e njohurive bazë të specifikuar në aneksin III (pjesa 66) për kategorinë ose nënkategorinë përkatëse të licencës së mirëmbajtjes së avionit; dhe

2. Përmbajtjen e kursit të tipit të kërkuar nga aneksi III (pjesa 66) për llojin përkatës të avionit dhe kategorinë ose nënkategorinë e licencës së mirëmbajtjes së avionit.

b) Studentët do të kenë akses në shembujt e dokumentacionit të mirëmbajtjes dhe informacionet teknike të librarisë, siç specifikohet në pikën 147.A.100 (i).

147.A.125 Të dhënat

Organizata do të mbajë të gjitha të dhënat e trajnimit, ekzaminimit dhe vlerësimit të studentit për një periudhë të pakufizuar.

147.A.130 Procedurat e trajnimit dhe sistemi i cilësisë

a) Organizata do të vendosë procedurat e

pranueshme për Autoritetin e Aviacionit Civil për të siguruar standardet e duhura të trajnimit dhe të pajtimit me të gjitha kërkesat përkatëse në këtë pjesë.

b) Organizata do të vendosë një sistem cilësi, duke përfshirë:

1. Një funksion auditi të pavarur për të monitoruar standardet e trajnimit, integritetin e ekzaminimeve të njohurive dhe të vlerësimeve praktike, pajtimin dhe përshtatshmërinë e procedurave; dhe

2. Një sistem reagimi të gjetjeve të auditit për personat dhe së fundi për menaxherin përgjegjës të referuar në pikën 147.A.105 (a) për të siguruar, sipas nevojës, veprimin korrigjues.

147.A.135 Ekzaminimet

a) Stafi i ekzaminimit do të garantojë sigurinë/ruajtjen e të gjitha pyetjeve.

b) Çdo student që konstatohet se bën mashtrime/kopjon gjatë një ekzaminimi të njohurive ose zotëron materiale që i përkasin lëndës së ekzaminimit, të ndryshme nga fletët e ekzaminimit dhe dokumentacioni tjetër i autorizuar, do të s'kualifikohet nga ekzaminimi dhe mund të mos merret në ekzaminim për së paku 12 muaj pas datës së incidentit. Autoriteti i Aviacionit Civil do të informohet për këtë incident së bashku me detajet e çdo informacioni brenda një muaji kalendarik.

c) Çdo ekzaminues që konstatohet se gjatë një ekzaminimi të njohurive jep përgjigjet e pyetjeve për çdo student që ekzaminohet do të s'kualifikohet nga veprimi si një ekzaminues dhe ekzaminimi deklarohet i pavlefshëm. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të informohet për çdo ndodhi të tillë brenda një muaji kalendarik.

147.A.140 Ekspozimi (dokumenti shpjegues/prezantimi) i organizatës trajnuese të mirëmbajtjes

a) Organizata do të sigurojë një ekspozim (dokument ilustrues) për përdorim nga organizata që përshkruan organizimin dhe procedurat e tij dhe që përmban informacionin e mëposhtëm:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon se ekspozimi (dokumenti ilustrues) i organizatës trajnuese të mirëmbajtjes dhe çdo manual përkatës përcaktojnë pajtueshmërinë e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes me këtë pjesë dhe do të pajtohen me të në çdo kohë.

2. Titullin dhe emrin (emrat) e personit (personave) të caktuar, në përputhje me pikën 147.A.105 (b).

3. Detyrat dhe përgjegjësitë e personit (personave) të specifikuar në pikën 2, duke përfshirë çështjet mbi të cilat ata mund të lidhen direkt me Autoritetin e Aviacionit Civil në emër të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.

4. Një tabelë të strukturës organizative të trajnimit të mirëmbajtjes që tregon zinxhirët përkatës të përgjegjësisë së personit (personave) të specifikuar në pikën (a) (2).

5. Një listë të instruktorëve trajnues, ekzaminuesve të njohurive dhe vlerësuesve praktikë.

6. Një përshkrim të përgjithshëm të trajnimit dhe të faciliteteve të ekzaminimit që ndodhen në secilën adresë të specifikuar në certifikatën e miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes dhe, sipas rastit, në çdo vend tjetër, siç kërkohet nga pika 147.A.145 (b).

7. Një listë të kurseve të trajnimit të mirëmbajtjes që formojnë shtyrjen në kohë të miratimit.

8. Procedurën e ndryshimit të ekspozimit (dokumentit ilustrues) të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.

9. Procedurat e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes, siç kërkohet nga pika 147.A.130 (a).

10. Procedurën e kontrollit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes, siç kërkohet nga 147.A.145 (c), kur autorizohet për të kryer trajnimin, ekzaminimin dhe vlerësimet në vende të ndryshme nga ato të specifikuara në pikën 147.A.145 (b).

11. Një listë të vendndodhjeve, sipas pikës 147.A.145 (b).

12. Një listë e organizatave, sipas rastit, siç specifikohet në pikën 147.A.145 (d).

b) Ekspozimi (dokumenti ilustrues) i organizatës trajnuese të mirëmbajtjes dhe çdo ndryshim pasues do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Pavarësisht pikës (b), ndryshime të vogla në ekspozim (dokumentin ilustrues) mund të miratohen përmes një procedure ekspozimi (në vijim i quajtur miratim indirekt).

147.A.145 Privilegjet e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes

a) Organizata trajnuese e mirëmbajtjes mund të

kryejë sa më poshtë, siç lejohet dhe në përputhje me ekspozimin (dokumentin ilustrues) e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes:

i. kurset bazë të trajnimit të programit të aneksit III (pjesa 66) ose pjesë të tyre;

ii. kurset e trajnimit të tipit të avionit ose trajnimet në detyrë, në përputhje me aneksin III (pjesa 66);

iii. ekzaminimin e studentëve, që nuk kanë marrë pjesë në kursin e trajnimit bazë ose të tipit të avionit në organizatën trajnuese të mirëmbajtjes;

iv. ekzaminimin e studentëve, të cilët nuk kanë ndjekur kursin e trajnimit të tipit të avionit tek organizata trajnuese e mirëmbajtjes;

v. ekzaminimin e studentëve, të cilët nuk kanë ndjekur kursin e trajnimit bazë tek organizata trajnuese e mirëmbajtjes, me kusht që:

1.Ekzaminimi të kryhet në njërin nga vendet e identifikuara në certifikatën e miratimit, ose

2.Nëse kryhet në vendet e paidentifikuara në certifikatën e miratimit, siç lejohet nga pikat (b) dhe (c); ose:

- ekzaminimi kryhet përmes një Banke Qendrore Evropianë Pyetjesh (ECQB); ose

- në mungesë të një ECQB-je, Autoriteti Kompetent përzgjedh pyetjen për provimin/ ekzaminimin;

vi. Lëshimin e certifikatave në përputhje me shtojcën III pas përfundimit me sukses të kurseve të miratuara të trajnimit bazë ose të tipit të avionit dhe ekzaminimit/provimit të specifikuar në pikat (a) (i), (a) (ii) dhe (a) (iii), (a) (iv) dhe (a) (v), sipas rastit.

b) Trajnimi, ekzaminimet e njohurive dhe vlerësimet praktike mund të kryhen vetëm në vendet e identifikuara në certifikatën e miratimit dhe/ose në çdo vend të specifikuar në ekspozimin (dokumentin ilustrues) e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes.

c) Në shmangie të pikës (b), organizata trajnuese e mirëmbajtjes mund të kryejë vetëm trajnimin, ekzaminimet e njohurive dhe vlerësimet praktike në vende të ndryshme nga vendet e pikës (b), në përputhje me një procedurë kontrolli të specifikuar në ekspozimin (dokumentin ilustrues) e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes. Këto vende nuk kanë nevojë të listohen në ekspozimin (dokumentin ilustrues) e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.

d) 1. Organizata trajnuese e mirëmbajtjes mund të nënkontraktojë kryerjen e trajnimit teorik bazë, trajnimit të tipit dhe ekzaminimeve përkatëse te një organizatë trajnuese jo të mirëmbajtjes, vetëm kur ajo është nën kontrollin e sistemit të cilësisë së organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.

2. Nënkontraktimi i trajnimit teorik dhe i ekzaminimit kufizohet në aneksin III (pjesa 66), shtojca I, modulet 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 dhe 10.

3. Nënkontraktimi i trajnimit të tipit dhe ekzaminimit kufizohet në motor dhe sistemet elektronike të avionit.

d) Një organizatë mund të mos miratohet për të kryer ekzaminime përveç nëse miratohet për të kryer trajnimin korrespondues.

e) Duke u shmangur nga pika (e), një organizatë e miratuar për të ofruar trajnimin e njohurive bazë ose trajnimin e tipit mund të miratohet, gjithashtu, për të ofruar ekzaminimin e tipit në rastet kur trajnimi i tipit nuk kërkohet.

147.A.150 Ndryshimet në organizatën trajnuese të mirëmbajtjes

a) Organizata trajnuese e mirëmbajtjes do të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshim të propozuar në organizatë, që prek miratimin para se ky ndryshim të ndodhë, me qëllim për t'i mundësuar Autoritetit të Aviacionit Civil për të vendosur pajtueshmërinë e vazhdueshme me këtë pjesë dhe për të ndryshuar, nëse është e nevojshme, certifikatën e miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përshkruajë kushtet nën të cilat organizata trajnuese e mirëmbajtjes mund të operojë gjatë këtyre ndryshimeve, përveç nëse Autoriteti i Aviacionit Civil vendos që miratimi i organizatës trajnuese të mirëmbajtjes duhet të pezullohet.

c) Dështimi për të informuar Autoritetin e Aviacionit Civil për këto ndryshime mund të rezultojë në pezullim ose revokim të certifikatës së miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes, prej datës aktuale të ndryshimeve.

147.A.155 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një miratim do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai do të mbetet i vlefshëm, me kusht që:

1. Organizata mbetet në pajtueshmëri me këtë pjesë, në përputhje me dispozitat e lidhura me trajtimin e gjetjeve siç specifikohet në pikën 147.B.130; dhe

2. Autoriteti i Aviacionit Civil ka akses në organizatë për të përcaktuar vazhdueshmërinë e pajtimit me këtë aneks (pjesa 147); dhe

3. Certifikata nuk dorëzohet ose revokohet.

b) Pas dorëheqjes ose revokimit, miratimi do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

147.A.160 Gjetjet

a) Një gjetje e nivelit 1 është një ose më shumë prej të mëposhtmeve:

1. Çdo papajtueshmëri e rëndësishme me procesin e ekzaminimit që mund të zhvlerësojë ekzaminimin;

2. Dështimi për t'i dhënë Autoritetit të Aviacionit Civil akses në facilitetet e organizatës gjatë orëve normale të funksionimit pas dy kërkesave me shkrim;

3. Mungesa e një menaxheri përgjegjës;

4. Një papajtueshmëri e rëndësishme me procesin e trajnimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me procesin e trajnimit të ndryshëm nga Gjetjet e nivelit 1.

c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve, sipas pikës 147.B.130, mbajtësi i miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes do të përcaktojë një plan veprimi korrigjues dhe do të tregojë veprimin korrigjues në bindje të Autoritetit të Aviacionit Civil, brenda një periudhe të rënë dakord me Autoritetin e Aviacionit Civil.

NËNPJESA C
KURSI I TRAJNIMIT BAZË TË MIRATUAR

147.A.200 Kursi i trajnimit bazë të miratuar

a) Kursi i trajnimit bazë të miratuar do të konsistojë në trajnimin e njohurive, ekzaminimin e njohurive, trajnimin praktik dhe në një vlerësim praktik.

b) Elementi i trajnimit të njohurive do të mbulojë lëndën për një licencë të mirëmbajtjes së avionit të kategorisë ose nënkategorisë, siç specifikohet në aneksin III (pjesa 66).

c) Elementi i ekzaminimit të njohurive do të mbulojë një seksion përfaqësues të lëndës nga elementi trajnues i pikës (b).

d) Elementi i trajnimit praktik do të mbulojë përdorimin praktik të mjeteve/pajisjeve të zakonshme, çmontimin/montimin e një përzgjedhjeje përfaqësuese të pjesëve të avionit dhe pjesëmarrjen në aktivitetet përfaqësuese të mirëmbajtjes që kryhen në lidhje me modulin tërësor të veçantë të pjesës 66.

e) Elementi i vlerësimit praktik do të mbulojë trajnimin praktik dhe përcakton nëse studenti është kompetent në përdorimin e mjeteve dhe të pajisjeve dhe që punon në përputhje me manualet e mirëmbajtjes.

f) Kohëzgjatja e kurseve të trajnimit bazë do të jetë në përputhje me shtojcën I.

g) Kohëzgjatja e kurseve të konvertimit ndërmjet (nën)kategorive do të përcaktohet përmes një vlerësimi të programit të trajnimit bazë dhe të lidhur me nevojat praktike të trajnimit.

147.A.205 Ekzaminimet e njohurive bazë

Ekzaminimet e njohurive bazë do të:

a) jenë në përputhje me standardin e përcaktuar në aneksin III (pjesa 66);

b) kryhen pa përdorimin e shënimeve të trajnimit;

c) mbulojnë një seksion përfaqësues të lëndëve nga moduli i veçantë i trajnimit të përfunduar, në përputhje me aneksin III (pjesa 66).

147.A.210 Vlerësimi praktik bazë

a) Vlerësimet praktike bazë do të kryhen gjatë kursit të trajnimit bazë të mirëmbajtjes nga vlerësuesit praktikë të caktuar, në përfundim të secilës periudhë vizite në seminaret praktike/facilitetin e mirëmbajtjes.

b) Studenti do të arrijë një minimum pikësh të vlerësuar në lidhje me pikën 147.A.200 (e).

NËNPJESA D
TRAJNIMI I TIPIT/DETYRËS PRAKTIKE TË AVIONIT

147.A.300 Trajnimi i tipit/detyrës praktike së avionit

Një organizatë trajnuese e mirëmbajtjes do të miratohet për të kryer trajnimin e tipit të avionit dhe/ose të detyrës praktike në të, sipas aneksit III (pjesa 66), duke iu nënshtruar pajtueshmërisë me standardin e specifikuar në pikën 66.A.45.

147.A.305 Ekzaminimet e tipit të avionit dhe vlerësimet e detyrës praktike

Një organizatë trajnuese e mirëmbajtjes, e miratuar në përputhje me pikën 147.A.300 për të kryer trajnimin e tipit të avionit, do të kryejë ekzaminimet e tipit të avionit ose vlerësimet e detyrës praktike në avion të specifikuara në aneksin III (pjesa 66), duke iu nënshtruar pajtueshmërisë

me tipin dhe/ose detyrën praktike të avionit të specifikuar në pikën 66.A.45 e aneksit III (pjesa 66).

SEKSIONI B
PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE
NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

147.B.05 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat administrative për t'u ndjekur nga Autoriteti i Aviacionit Civil i ngarkuar me aplikimin dhe zbatimin e seksionit A të kësaj pjese.

147.B.10 Autoriteti kompetent

a) Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë Autoriteti Kompetent me përgjegjësitë e caktuara për lëshimin, vazhdimin, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave, sipas këtij aneksi (pjesa 147). Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat e dokumentuara dhe një strukturë organizative.

b) Burimet

Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë stafin e përshtatshëm për të zbatuar kërkesat e kësaj pjese.

c) Procedurat

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat që detajojnë se si arrihet pajtueshmëria me këtë aneks (pjesa 147).

Procedurat do të rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar vazhdueshmërinë e pajtueshmërisë.

d) Kualifikimi dhe trajnimi

I gjithë stafi i përfshirë në miratimet e lidhura me këtë aneks duhet:

1. Të kualifikohet në mënyrë të përshtatshme dhe të ketë të gjitha njohuritë e nevojshme, eksperiencën dhe trajnimin për të kryer të gjitha detyrat e tyre të caktuara.

2. Të ketë marrë trajnimin dhe trajnimin e vazhduar në aneksin III (pjesa 66) dhe aneksin IV (pjesa 147), sipas rastit, duke përfshirë kuptimin dhe standardin e menduar.

147.B.20 Mbajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë një sistem të mbajtjes së të dhënave që lejon gjurmimin e përshtatshëm të procesit për të lëshuar, rinovuar, vazhduar, ndryshuar, pezulluar ose revokuar secilin miratim.

b) Të dhënat për mbikëqyrjen e organizatave trajnuese të mirëmbajtjes do të përfshijnë minimalisht:

1. Aplikimin për një miratim të organizatës;

2. Certifikatën e miratimit të organizatës duke përfshirë çdo ndryshim;.

3. Një kopje të programit të auditit që liston datat kur duhet të kryhen auditet dhe kur janë kryer ato;

4. Të dhënat e vazhdueshmërisë së mbikëqyrjes duke përfshirë të gjitha të dhënat e auditit;

5. Kopjet e të gjithë korrespondencës përkatëse;

6. Detajet e çdo përjashtimi dhe veprimet e zbatimit;

7. Çdo raport nga autoritetet e tjera kompetente të lidhur me mbikëqyrjen e organizatës;

8. Ekspozimin e organizatës dhe ndryshimet;

c) Periudha minimale e mbajtjes për të dhënat e pikës (b) do të jetë 4 vjet.

147.B.25 Përjashtimet

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përjashtojë një shkollë shtetërore të departamentit të arsimit nga:

1. Të qenit një organizatë siç specifikohet në pikën 147.A.10;

2. Të pasurit e një menaxheri përgjegjës, duke iu nënshtruar kufizimit që departamenti të caktojë një person të vjetër për të menaxhuar organizatën trajnuese dhe ky person të ketë buxhetin e mjaftueshëm për të operuar organizatën në standardin e këtij aneksi (pjesa 147);

3. Duke u mbështetur në pjesën e auditit të pavarur të një sistemi cilësie, në varësi të departamentit që operon një inspektorat shkolle të pavarur për të audituar organizatën trajnuese të mirëmbajtjes në frekuencën e kërkuar nga kjo pjesë;

b) Të gjitha përjashtimet e dhëna sa më sipër, të cilat do të jepen me kusht që nuk do të cenojnë nivelin e sigurisë operacionale do të regjistrohen dhe mbahen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

NËNPJESA B
LËSHIMI I NJË MIRATIMI

Kjo nënpjesë siguron kërkesat për të lëshuar ose për të ndryshuar miratimin e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.

147.B.110 Procedura për miratimin dhe ndryshimet e miratimit

a) Pas marrjes së një aplikimi, Autoriteti i Aviacionit Civil, do të:

1. Rishikojë ekspozimin e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes; dhe

2. Verifikojë pajtueshmërinë e organizatës me kërkesën e aneksit IV (pjesa 147).

b) Të gjitha gjetjet e identifikuara do të regjistrohen dhe do t'i konfirmohen me shkrim aplikantit;

c) Të gjitha gjetjet do të mbyllen, në përputhje me pikën 147.B.130, para se të lëshohet miratimi;

d) Numri i referencës do të përfshihet në certifikatën e miratimit në një mënyrë të specifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

147.B.120 Procedura e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë

a) Secila organizatë do të auditohet plotësisht për pajtueshmërinë me këtë aneks (pjesa 147) në periudha që nuk tejkalojnë 24 muaj. Kjo do të përfshijë monitorimin e së paku një kursi trajnimi dhe një ekzaminimi të kryer nga organizata trajnuese e mirëmbajtjes.

b) Gjetjet do të përpunohen në përputhje me pikën 147.B.130.

147.B.125 Certifikata e miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes

Formati i certifikatës së miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes do të jetë siç detajohet në shtojcën II.

147.B.130 Gjetjet

a) Mospërfundimi i korrigjimit të çdo gjetjeje të nivelit 1, brenda tri ditëve të njoftimit me shkrim, do të sjellë revokimin, pezullimin ose kufizimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil, të miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes plotësisht ose pjesërisht.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprimin për të revokuar, për të kufizuar ose për të pezulluar plotësisht ose pjesërisht miratimin në rast të mos pajtueshmërisë brenda afatit kohor të dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në rastin e një gjetjeje të nivelit 2.

NËNPJESA C
REVOKIMI, PEZULLIMI DHE KUFIZIMI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS TRAJNUESE TË MIRËMBAJTJES

147.B.200Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i miratimit të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes

Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

a) pezullojë një miratim mbi baza të arsyeshme në rastin e kërcënimit potencial të sigurisë; ose

b) pezullojë, revokojë ose kufizojë një miratim sipas 147.B.130.

SHTOJCË I
KOHËZGJATJA E KURSIT TË TRAJNIMIT BAZË

Kohëzgjatja minimale e një kursi trajnimi bazë të plotë do të jetë si më poshtë:

Kursi bazë	**Kohëzgjatja (në orë)**	**Raporti i trajnimit teorik (në %)**
A1	800	30–35
A2	650	30–35
A3	800	30–35
A4	800	30–35
B1.1	2 400	50–60
B1.2	2 000	50–60
B1.3	2 400	50–60
B1.4	2 400	50–60
B2	2 400	50–60
B2L	1 500 (*)	50–60
B3	1 000	50–60
(*) Ky numër orësh do të rritet si në vijim, në varësi të vlerësimeve shtesë të sistemit të përzgjedhur:		
Vlerësimi/klasifikimi i sistemit	**Kohëzgjatja (në orë)**	**Raporti i trajnimit teorik (në %)**
KOM/NAV	90	50–60
INSTRUMENTET	55	
FLUTURIMI AUTOMATIK	80	
MBIKËQYRJA	40	
SISTEMET E SKELETIT/STRUKTURËS SË AVIONIT	100	

SHTOJCË II
MIRATIMI I ORGANIZATËS TRAJNUESE TË MIRËMBAJTJES, TË REFERUAR NË ANEKSIN IV (PJESA 147) – FORMA 11 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

Faqe 1 nga 2

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT DHE TË EKZAMINIMIT TË MIRËMBAJTJES

Referenca: AL.147.XXXX

Sipas urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, për kohën që janë në fuqi dhe që u nënshtrohet kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon:

[EMRI I KOMPANISË DHE ADRESA]

si një organizatë trajnuese e mirëmbajtjes në pajtim me seksionin A, të aneksit IV (pjesa 147) të kësaj rregulloreje, e miratuar për të ofruar trajnim dhe për të kryer ekzaminimet e listuar në programin e miratimit bashkëngjitur dhe të lëshojë certifikatat përkatëse të njohjes për studentët që përdorin referencat e mësipërme.

KUSHTET:

1. Ky miratim kufizohet në atë të specifikuar në seksionin e objektit të punës të ekspozimit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes, të miratuar siç referohet në seksionin A, të aneksit IV (pjesa 147); dhe
2. Ky miratim kërkon pajtueshmërinë me procedurat e specifikuara në ekspozimin e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes së miratuar; dhe
3. Ky miratim është i vlefshëm, ndërsa organizata e miratuar e trajnimit të mirëmbajtjes mbetet në pajtim me aneksin IV (pjesa 147) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Me kusht që të mbetet në pajtueshmëri me kushtet e mësipërme, ky miratim do të mbetet i vlefshëm për një kohëzgjatje të pakufizuar, përveç nëse miratimi është dorëzuar, zëvendësuar, pezulluar ose revokuar më parë.

Data e lëshimit origjinal: …….....….....……....
Data e këtij rishikimi: …….....…….....……
Rishikimi nr.: …….....…….....
Nënshkruar: …….....…….....
Për Autoritetin e Aviacionit Civil

Forma 11 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së:
(*) ose EASA nëse EASA-ja është autoriteti kompetent;
(*) të fshihet për shtetet joanëtare të BE-së ose EASA-në.

Faqe 2 nga 2

PROGRAMI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT DHE TË EKZAMINIMIT TË MIRËMBAJTJES

Referenca: AL.147.XXXX

Organizata: [EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

KLASA	KATEGORIA E LICENCËS	KUFIZIMI	
BAZË (*)	B1 (2)	TB1.1 (2)	AEROPLANËT ME TURBINE (2)
		TB1.2 (2)	AEROPLANËT ME PISTON (2)
		TB1.3 (2)	HELIKOPTERËT ME TURBINE (2)
		TB1.4 (2)	HELIKOPTERËT ME PISTON (2)
	B2 (2) (4)	TB2 (2)	SISTEMET ELEKTRONIKE (2)
	B2L (2)	TB2L (2)	AVIONIKET (PËRCAKTIMI I VLERËSIMEVE TË SISTEMIT) (2)
	B3 (2)	TB3 (2)	AEROPLANËT E PAPRESIORIZUAR ME MOTOR ME PISTON ME MTOM 2 000 KG DHE NËN (2)
	A (2)	TA.1 (2)	AEROPLANËT ME TURBINE (2)
		TA.2 (2)	AEROPLANËT ME PISTON (2)

		TA.3 (2)	HELIKOPTERËT ME TURBINË (2)
		TA.4 (2)	HELIKOPTERËT ME PISTON (2)
	L (2) (Vetëm ekzaminimi)	TL (2)	CITONI NËNKATEGORINË SPECIFIKE TË LICENCËS (2)
TIPI/DETYRA (4)	C (2)	T4 (2)	[CITONI TIPIN E AVIONIT] (3)
	B1 (2)	T1 (2)	[CITONI TIPIN E AVIONIT] (3)
	B2 (2)	T2 (2)	[CITONI TIPIN E AVIONIT] (3)
	A (2)	T3 (2)	[CITONI TIPIN E AVIONIT] (3)

Ky program miratimi kufizohet në ato trajnime dhe ekzaminime të specifikuara në seksionin e objektit të punës së ekspozimit të miratuar të organizatës trajnuese të mirëmbajtjes.
Referenca e ekspozimit të Organizatës Trajnuese të Mirëmbajtjes: …….....
Data e lëshimit origjinal: …….....……
Data e rishikimit të fundit të miratuar: ……..... Rishikimi nr.: ….....……
Nënshkruar: …….....……
Për Autoritetin e Aviacionit Civil

Forma 11 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së:

(1) ose EASA nëse EASA është autoriteti kompetent;

(2) fshij sipas rastit nëse organizata nuk miratohet;

(3) plotësoni me klasifikimin dhe kufizimin e përshtatshëm;

(4) miratimi për kursin/ekzaminimin bazë B2 përfshin miratimin për kursin/ekzaminimin. B2L/për të gjitha vlerësimet/klasifikimet e sistemit.

SHTOJCË III
CERTIFIKATAT E NJOHJES TË REFERUARA NË ANEKSIN IV (PJESA 147) – FORMA 148 DHE 149 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

Faqe 1 nga 1

CERTIFIKATA E NJOHJES

Referenca: [KODI I SHTETIT (1)].147.[XXXX].[YYYY]

Kjo certifikatë njohjeje lëshohet për:

[EMRI]
[DATA DHE VENDI I LINDJES]

Nga:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]
Referenca: [KODI I SHTETIT (1)].147.[XXXX]

Një organizatë trajnuese e mirëmbajtjes e miratuar për të ofruar trajnim dhe për të kryer ekzaminime brenda programit të saj të miratimit dhe në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) të Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
Kjo certifikatë konfirmon që personi i mësipërm ka kaluar me sukses kursin bazë të miratuar të trajnimit (2) ose ekzaminimin bazë (2) të përcaktuar më poshtë në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 3 datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe Rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra për kohën që janë në fuqi.

[KURSI I TRAJNIMIT BAZË (2)] ose/dhe [EKZAMINIMI BAZË (2)]
[LISTA E MODULEVE TË PJESËS 66/DATA E KALIMIT TË EKZAMINIMIT]

Data: …….....……
Nënshkruar: …….....……
Për: [EMRI I KOMPANISË]

Forma 148 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së:

(1) ose EASA në rast se EASA është autoriteti kompetent;

(2) fshij sipas rastit.

Faqe 1 nga 1

CERTIFIKATA E NJOHJES

Referenca: [KODI I SHTETIT (1)].147.[XXXX].[YYYY]

Kjo certifikatë njohjeje lëshohet për:

[EMRI]

[DATA DHE VENDI I LINDJES]

Nga:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

Referenca: [KODI I SHTETIT (1)].147.[XXXX]

Një organizatë trajnuese e mirëmbajtjes e miratuar për të ofruar trajnim dhe për të kryer ekzaminime brenda programit të saj të miratimit dhe në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) të rregullores mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.

Kjo certifikatë konfirmon që personi i mësipërm ka kaluar me sukses elementet teorike (2) dhe/ose praktike (2) të kursit të trajnimit të tipit të miratuar të përcaktuar më poshtë dhe ekzaminimet përkatëse në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregulloren mbi përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim të avionit dhe të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe të personelit të përfshirë në këto detyra për kohën që janë në fuqi.

[KURSI I TRAJNIMIT TË TIPIT TË AVIONIT (2)]

[DATAT E FILLIMIT DHE TË PËRFUNDIMIT]

[SPECIFIKO ELEMENTET TEORIKE DHE/OSE ELEMENTET PRAKTIKE]

ose

[EKZAMINIMI I TIPIT TË AVIONIT (2)]

[DATA E PËRFUNDIMIT]

Data: …….....……

Nënshkruar: …….....……

Për: [EMRI I KOMPANISË]

Forma 149 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së:

(1) ose EASA nëse EASA është Autoriteti Kompetent;

(2) fshij sipas rastit.

ANEKSI V (a)
PJESA T

Përmbajtja

T.1 Autoriteti kompetent
Seksioni A – Kërkesat teknike
Nënpjesa A – TË PËRGJITHSHME
T.A.101 Objekti
Nënpjesa B – KËRKESAT
T.A.201 Përgjegjësitë
Nënpjesa E – ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES
T.A.501 Organizata e mirëmbajtjes
Nënpjesa G – KËRKESA SHTESË PËR ORGANIZATAT E MENAXHIMIT TË VIJUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE, TË MIRATUARA SIPAS ANEKSIT I (PJESA M), NËNPJESA G
T.A.701 Objekti
T.A.704 Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
T.A.706 Kërkesat e personelit
T.A.708 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
T.A.709 Dokumentacioni
T.A.711 Privilegjet
T.A.712 Sistemi i cilësisë
T.A.714 Mbajtja e të dhënave
T.A.715 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së miratimit
T.A.716 Gjetjet
Seksioni B – Procedurat për autoritetet kompetente

Nënpjesa A – Të përgjithshme
T.B.101 Objekti
T.B.102 Autoriteti kompetent
T.B.104 Mbajtja e të dhënave
Nënpjesa B – Përgjegjshmëria
T.B.201 Përgjegjësitë
T.B.202 Gjetjet
Nënpjesa G – KËRKESA SHTESË PËR ORGANIZATAT E MENAXHIMIT TË VIJUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE, TË MIRATUARA SIPAS ANEKSIT I (PJESA M), NËNPJESA G
T.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme
T.B.705 Gjetjet
T.1 Autoriteti kompetent

Për qëllime të kësaj pjese, autoriteti kompetent për mbikëqyrjen e avionit dhe organizatave do të jetë Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur ai është autoriteti që ka lëshuar certifikatën e operatorit ajror për operatorin.

SEKSIONI A
KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

T.A.101 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat për të siguruar që vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit të referuar në nenin 1 (b) mbahet në pajtueshmëri me kërkesat themelore të aneksit IV, të urdhrit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

Ai specifikon, gjithashtu, kushtet për t'u përmbushur nga personat dhe organizatat përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe mirëmbajtjes së këtij avionit.

NËNPJESA B
VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

T.A.201 Përgjegjësitë

1.a)Operatori është përgjegjës për vlefshmërinë ajrore të avionit dhe ai do të sigurojë që avioni nuk operohet, nëse nuk ka një certifikatë të lëshuar ose vlerësuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

b)avioni është në një gjendje të vlefshmërisë ajrore;

c)avioni mban një certifikatë të vlefshmërisë ajrore të lëshuar në përputhje me aneksin 8, të ICAO-s;

d)mirëmbajtja e avionit kryhet në përputhje me një program mirëmbajtjeje që do të jetë në pajtueshmëri me kërkesat e shtetit të regjistrit dhe kërkesat e aplikueshme të aneksit 6 të ICAO-s;

e)çdo defekt ose dëmtim që prek operimin e sigurt të avionit korrigjohet në një standard të pranueshëm për shtetin e regjistrit;

f)avioni është në pajtueshmëri, me:

i. çdo direktivë të aplikueshme të vlefshmërisë ajrore ose kërkesë të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të lëshuar ose miratuar nga shteti i regjistrit; dhe

ii. çdo informacion të detyrueshëm të sigurisë operacionale të lëshuar nga agjencia, duke përfshirë direktivat e vlefshmërisë ajrore;

g)një lejim në shërbim lëshohet për avionin pas mirëmbajtjes nga organizatat e kualifikuara në pajtueshmëri me kërkesat e shtetit të regjistrit. Lejimi në shërbim i nënshkruar do të përmbajë, në veçanti, detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer;

h)avioni inspektohet, përmes një inspektimi para fluturimit, para çdo fluturimi;

i)të gjitha modifikimet dhe riparimet janë në pajtueshmëri me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të vendosura nga shteti i regjistrit;

j)të dhënat e mëposhtme të avionit janë të disponueshme derisa informacioni që përmban të jetë zëvendësuar nga një informacion i ri ekuivalent në objekt dhe detaje, por jo më pak se 24 muaj:

1) koha totale në shërbim (orët, ciklet dhe ora kalendarike, sipas rastit) e avionit dhe e të gjithë komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar;

2) statusi aktual i pajtueshmërisë me kërkesat e T.A.201 (1) (f);

3) statusi aktual i pajtueshmërisë me programin e mirëmbajtjes;

4) statusi aktual i modifikimeve dhe i riparimeve së bashku me detajet e përshtatshme dhe të dhënat thelbësore për të treguar që ato janë në pajtueshmëri me kërkesat e vendosura nga vendi i regjistrit.

2.Detyrat e specifikuara në T.A.201 (1) do të kontrollohen nga organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore. Për këtë qëllim, organizata do të jetë në pajtueshmëri me kërkesat shtesë të T.A., nënpjesa G.

3.Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e referuar në pikën 2 do të sigurojë, që mirëmbajtja dhe lejimi i avionit në shërbim, kryhen nga një organizatë mirëmbajtjeje që përmbush kërkesat e nënujëses E të këtij aneksi (pjesa T). Për këtë qëllim, kur vetë organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore nuk përmbush këto kërkesa, ajo do të krijojë një kontratë me një organizatë mirëmbajtjeje për përmbushjen e këtyre kërkesave.

NËNPJESA E
ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

T.A.501 Organizata e mirëmbajtjes

Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të sigurojë që avioni dhe komponentët e tij mirëmbahen nga organizata në pajtueshmëri me kërkesat e mëposhtme:

1. Organizata mban një miratim të organizatës së mirëmbajtjes të lëshuar ose të pranuar për shtetin e regjistrit.

2. Objekti i miratimit të organizatës përfshin avionin dhe/ose komponentin përkatës.

3. Organizata ka vendosur një sistem të raportimit të ngjarjeve që siguron që çdo gjendje e identifikuar e një avioni ose komponenti që rrezikon sigurinë e fluturimit i raportohet operatorit, Autoritetit Kompetent të operatorit, organizatës përgjegjëse për projektimin e tipit ose projektimin e tipit shtesë dhe organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

4. Organizata ka vendosur një manual të organizatës që ofron një përshkrim të të gjitha procedurave të organizatës.

NËNPJESA G
KËRKESAT SHTESË PËR ORGANIZATAT E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE, TË MIRATUARA SIPAS ANEKSIT I (PJESA M) NËNPJESA G

T.A.701 Objekti

Kjo nënpjesë vendos kërkesat për t'u përmbushur, përveç kërkesave të pjesës M, nënpjesa G nga një organizatë e miratuar, në përputhje me pjesën M, nënpjesa G për të kontrolluar detyrat e specifikuara në T.A.201.

T.A.704 Ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Përveç kërkesave të M.A.704, ekspozimi do të përfshijë procedurat që specifikojnë se si organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore siguron pajtueshmërinë me pjesën T.

T.A.706 Kërkesat e personelit

Përveç kërkesave të M.A.706, personeli i M.A.706 (c) dhe (d) do të ketë njohuritë e përshtatshme të rregulloreve të aplikueshme të vendit të tretë.

T.A.708 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Pavarësisht M.A.708, për avionin e menaxhuar sipas kërkesave të pjesës T, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të:

a) sigurojë që avioni është dërguar në një organizatë të mirëmbajtjes kurdo që është e nevojshme;

b) sigurojë që e gjithë mirëmbajtja është kryer në përputhje me programin e mirëmbajtjes;

c) sigurojë aplikimin e informacioneve të detyrueshme të T.A.201 (1) (f);

d) sigurojë që të gjitha defektet e zbuluara gjatë mirëmbajtjes së programuar ose të raportuara janë korrigjuar nga organizata e mirëmbajtjes, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes të pranueshme për shtetin e regjistrit;

e) koordinojë mirëmbajtjen e programuar, aplikimin e informacioneve të detyrueshme të T.A.201 (1) (f), zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar dhe inspektimin e komponentëve për të siguruar që puna është kryer siç duhet;

f) menaxhojë dhe arkivojë të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të kërkuara nga T.A.201 (1) (j);

g) sigurojë që modifikimet dhe riparimet miratohen në përputhje me kërkesat e shtetit të regjistrit.

T.A.709 Dokumentacioni

Pavarësisht M.A.709 (a) dhe (b), për çdo avion që menaxhohet, duke ndjekur kërkesat e pjesës T, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të mbajë dhe do të përdorë të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes të pranueshme për shtetin e regjistrit.

T.A.711 Privilegjet

Një organizatë e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me pjesën M, nënpjesa G mund të kryejë detyrat e specifikuara në T.A.708 për avionin e përfshirë në Certifikatën e Operatorit Ajror, me kusht që organizata ka vendosur procedurat e miratuara nga Autoriteti Kompetent, për të siguruar pajtueshmërinë me pjesën T.

T.A.712 Sistemi i cilësisë

Përveç kërkesave të M.A.712, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të sigurojë që sistemi i cilësisë monitoron që të gjitha aktivitetet, sipas kësaj nënpjese kryhen në përputhje me procedurat e miratuara.

T.A.714 Mbajtja e të dhënave

Përveç kërkesave të M.A.714 (a), organizata do të mbajë të dhënat e kërkuara nga T.A.201 (1) (j).

T.A.715 Vlefshmëria e vazhdueshme e miratimit

Përveç kushteve të M.A.715 (a) për një organizatë që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, sipas kësaj nënpjese, miratimi do të mbetet i vlefshëm nëse:

a) organizata është në pajtueshmëri me kërkesat e aplikueshme të pjesës T; dhe

b) organizata siguron që çdo person i autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ka akses në secilin prej faciliteteve të saj, avionin ose dokumentet që lidhen me aktivitetet e saj, duke përfshirë aktivitetet e nënkontraktuara, për të vendosur pajtueshmërinë me këtë pjesë.

T.A.716 Gjetjet

Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve, sipas T.B.705, organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të përcaktojë një plan veprimi korrigjues dhe tregojë veprimin korrigjues për kënaqësinë e autoritetit kompetent, brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet.

SEKSIONI B
PROCEDURAT SHTESË PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

T.B.101 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat administrative për t'u ndjekur nga autoritetet kompetente të ngarkuara me aplikimin dhe zbatimin e seksionit A të kësaj pjese T.

T.B.102 Autoriteti kompetent

1. Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoriteti Kompetent me përgjegjësitë e caktuara, siç referohet në T.1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat e dokumentuara dhe një strukturë organizative.

2. Burimet

Numri i stafit do të jetë i përshtatshëm për të zbatuar kërkesat, siç detajohen në këtë seksion.

3. Kualifikimi dhe trajnimi

I gjithë stafi i përfshirë në aktivitetet e pjesës T do të jetë i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme dhe do të ketë njohuritë, eksperiencën e duhur dhe trajnimin fillestar, si dhe trajnimin e vazhduar për të kryer detyrat e tyre të caktuara.

4. Procedurat

Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë procedurat që detajojnë se si është arritur pajtueshmëria me këtë pjesë.

T.B.104 Mbajtja e të dhënave

1. Do të aplikohen kërkesat e M.B.104 (a), (b) dhe (c) të aneksit I;

2. Të dhënat minimale për mbikëqyrjen e secilit avion do të përfshijnë, së paku, një kopje të:

a) certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit;

b) gjithë korrespondencës përkatëse të lidhur me avionin;

c) raporteve nga çdo inspektim dhe shqyrtim i kryer për avionin;

d) detajeve të çdo përjashtimi dhe veprimi zbatimi.

3. Të gjitha të dhënat e specifikuara në T.B.104 do të vihen në dispozicion, me kërkesë, për një vend tjetër të ZPEA-së, Agjencinë ose shtetit të regjistrit;

4. Të dhënat e specifikuara në pikën 2 do të mbahen deri në 4 vjet pas përfundimit të periudhës së marrjes me qira të thatë.

T.B.105 Shkëmbimi i përbashkët i informacioneve

Do të aplikohen kërkesat e M.B.105 të aneksit I.

NËNPJESA B
PËRGJEGJSHMËRIA

T.B.201 Përgjegjësitë

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, siç specifikohet në T.1, është përgjegjës për kryerjen e inspektimeve

dhe të investigimeve, duke përfshirë vëzhgimin e avionit, me qëllim për të verifikuar që kërkesat e kësaj pjese janë plotësuar.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të kryejë inspektimet dhe investigimet para miratimit të marrëveshjes se qirasë, në përputhje me ARO.OPS.110 (a) (1), për të verifikuar që kërkesat e T.A.201 plotësohen.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë koordinimin me shtetit të regjistrit, sipas nevojës për të ushtruar përgjegjësitë e mbikëqyrjes së avionit të përfshira në këtë aneks Va (pjesa T).

T.B.202 Gjetjet

1. Një gjetje e nivelit 1 është papajtueshmëri e konsiderueshme me kërkesat e pjesës T që ul standardin e sigurisë dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

2. Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e pjesës T, që mund të ulë standardin e sigurisë dhe mundësisht rrezikon sigurinë e fluturimit.

3. Kur zbulohet një gjetje gjatë inspektimeve, investigimeve, vrojtimeve të avionit ose me mjete të tjera, Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

a) marrë masat sipas nevojës, si lënia në tokë e avionit, për të ndaluar vazhdimin e papajtueshmërisë;

b) kërkojë veprimet korrigjuese të përshtatshme për t'u ndërmarrë, sipas natyrës së gjetjes.

4. Për gjetjet e nivelit I, Autoriteti i Aviacionit Civil do të kërkojë veprimin korrigjues të përshtatshëm për t'u ndërmarrë, para fluturimit të mëtejshëm dhe do të njoftojë shtetin e regjistrit.

NËNPJESA G
KËRKESAT SHTESË PËR ORGANIZATAT E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE, TË MIRATUARA SIPAS ANEKSIT I (PJESA M) NËNPJESA G

T.B.702 Miratimi fillestar

Përveç kërkesave të M.B.702, kur ekspozimi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore përmban procedura për të menaxhuar vlefshmërinë ajrore të avionit, të referuar në nenin 1 (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë që ato procedura pajtohen me pjesën T dhe do të verifikojë që organizata pajtohet me kërkesat e pjesës T.

T.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme

Përveç kërkesave të M.B.704, një model përkatës i avionit, i referuar në nenin 1 (b) i menaxhuar nga organizata, do të mbikëqyret në çdo periudhë 24-mujore.

T.B.705 Gjetjet

Përveç kërkesave të M.B.705, për organizatat që menaxhojnë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të referuar në nenin 1 (b), Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë, gjithashtu, veprime gjatë auditeve, inspektimeve në vend qëndrimi të avionëve ose me mjete të tjera gjendet evidenca që tregon papajtueshmërinë me kërkesat e pjesës T.

	Formati 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2020

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 1288 lekë