



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2024 – Numri: 76

Tiranë – E premte, 3 maj 2024

PËRMBAJTJA

Urdhër i ministrit të Infrastrukturës
dhe Energjisë nr. 79, datë 15.4.2024

Për miratimin e rregullores “Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë
ajrore të avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike
dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto
detyra”

Faqe

8279

**URDHËR****Nr. 79, datë 15.4.2024**

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“MBI VAZHDUESHMËRINË E
VLEFSHMËRISË AJRORE TË
AVIONËVE DHE PRODUKTEVE,
PJESËVE DHE PAJISJEVE
AERONAUTIKE DHE MBI MIRATIMIN
E ORGANIZATAVE DHE PERSONELIT
TË PËRFSHIRË NË KËTO DETYRA”¹**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 42, pika 2, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të mjeteve ajrore 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 të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 167, datë 4.6.2020, “Për miratimin e 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”, shfuqizohet.

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

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

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE
MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE

**MBI VAZHDUESHMËRINË E
VLEFSHMËRISË AJRORE TË AVIONËVE
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 instalim në ta, të cilët janë:

i. të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, përveç nëse mbikëqyrja rregullatore e sigurisë në operim e të cilëve është transferuar në një vend tjetër 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 në operim është deleguar në Republikën e Shqipërisë.

¹ Ky urdhër përaftron plotësisht 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, nr. 2019/1383 e 8 korrikut 2019, nr. 2019/1384, e 24 korrikut 2019, nr. 2020/270 e 25 shkurtit 2020, nr. 2020/1159

e 5 gushtit 2020, nr. 2021/700 e 26 marsit 2021, nr. 2021/1963 e 8 nëntorit 2021, nr. 2022/410 e 10 marsit 2022, nr. 2022/1360 e 28 korrikut 2022, nr. 2023/203 e 27 tetorit 2022, nr. 2023/989 e 22 majit 2023 dhe nr. 2023/1152 e 12 qershorit 2023, botuar në Fletoret Zyrtare të BE-së, L 176, 7.7.2015, L 241, 17.9.2015, L 207, 16.8.2018, L 228, 4.9.2019, L 56, 27.2.2020, L 257, 6.8.2020, L 145, 28.4.2021, L 400, 12.11.2021, L 84, 11.3.2022, L 205, 5.8.2022, L 031, 2.2.2023, L 135, 23.5.2023, L 152, 13.6.2023.



b) pajtueshmërisë me kërkesat bazë të përcaktuara në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” për sa i takon vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve të regjistruar në një vend të huaj dhe komponentëve që do të instalohen në ta, për të cilët mbikëqyrja rregullatore e sigurisë në operim, nuk i është deleguar Shqipërisë, të cilët janë marrë me qira të thatë nga një transportues ajror i licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”.

Neni 2 Përkufizimet

Brenda fushëveprimit të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” do të zbatohen 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 avion evropian i lehtë 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 ngritjeje maksimale të projektuar të gazit ose ajrit të nxehtë prej jo më shumë se 3400 m³ për balonat me ajër të nxehtë, 1 050 m³ për balonat me gaz, 300 m³ për balonat me gaz të lidhura;

iv. një aerostat 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 m³ për balonat me motor me ajër të nxehtë dhe 1000 m³ për balonat me motor me gaz;

ka) “*avionë ELA2*” nënkupton avion evropian i lehtë 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 glajder ose glajder 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 të balonit; dhe

- kontrollet e asistuar pa fuqi motorike;

vi. një rotorkraft shumë i lehtë.

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 nje 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) “*detyrë kritike e mirëmbajtjes*” nënkupton një detyrë mirëmbajtjeje që përfshin assemblimin/formimin ose çdo çrregullim të një sistemi ose çdo pjesë të një avionit, motori ose helike që, nëse ndodh një gabim gjatë operimit të tij, mund të rrezikojë direkt sigurinë e fluturimit;

o) “*operimet tregtare të specializuara*” 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 nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 965/2012;

p) “*operime të kufizuara*” nënkupton operimet e avionëve të ndryshëm nga avionët komplekse me motor për:

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

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

iii. fluturimet e prezantimit, hedhjet me parashutë, tërheqjet e glajderit ose fluturimet akrobatike të kryera ose nga një organizatë trajnimi që ka vendin e saj kryesor të aktivitetit në Republikën e Shqipërisë dhe e miratuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, “Për

miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 1178/2011, ose nga një organizatë e krijuar me qëllimin e promovimit të sportit ajror ose aviacionit të lirë, 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 saj;

Për qëllime të kësaj rregulloreje, “operimet e kufizuara” nuk konsiderohen si operime CAT ose operime tregtare të specializuara;

q) “*fluturim prezantimi*” nënkupton 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 të lirë, me qëllim për të tërhequr njerëz të rinj për trajnim ose anëtarë të rinj;

r) “*fluturim konkurrues*” nënkupton 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 në dhe nga gara ose konkursi;

s) “*shfaqje fluturuese*” nënkupton 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 në dhe nga ngjarja e reklamuar.

t) “*harmonizim i sistemeve të menaxhimit*” nënkupton procesin e koordinuar me anë të të cilit sistemet e menaxhimit të dy ose më shumë organizatave ndërveprojnë dhe ndajnë informacionin dhe metodat për të arritur objektiva të përbashkët ose të qëndrueshme të monitorimit të sigurisë në operim dhe përputhshmërisë.

u) “*avion kompleks me motor*” nënkupton:

i. një aeroplan:

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

- të certifikuar për një konfigurim maksimal të ndenjësve të pasagjerëve me më shumë se nëntëmbëdhjetë; ose

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



- i pajisur me (një) motor(a) turbojet ose më shumë se një motor turbohelik; ose
- ii. një helikopter i certifikuar:
 - për një peshë maksimale ngritjeje që tejkalon 3 175 kg; ose
 - për një konfigurim maksimal të ndenjësve të pasagjerëve me më shumë se nëntë; ose
 - për operim me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh; ose
- iii. një avion me rotor me pjerrësi.

Neni 3

Kërkesat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

1. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionëve të përmendura në germën (a) të nenit 1 dhe komponentëve për instalimin e tyre, sigurohet në përputhje me kërkesat e aneksit I (Pjesa-M), përveç avionëve të listuara në nënparagrafin e parë të paragrafit 2, për të cilin zbatohen kërkesat e aneksit Vb (Pjesa-ML).

2. Kërkesat e aneksit Vb (Pjesa-ML) zbatohen për mjetet ajrore të ndryshëm nga avionët kompleks me fuqi motorike:

- a) avionët me masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 2 730 kg ose më pak;
- b) rotorkraftë me masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 1200 kg ose më pak, të certifikuar për maksimumi deri në 4 (katër) pasagjerë;
- c) avionë të tjerë ELA2.

Kur avionët e përmendura në germat (a), (b) dhe (c) të nënparagrafit të parë listohen në certifikatën e operatorit ajror të një transportuesi ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, zbatohen kërkesat e aneksit I (Pjesa-M).

3. Në mënyrë që të listohen në certifikatën e operatorit ajror të një transportuesi ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, avionët e përmendur në germat (a), (b) dhe (c) të nënparagrafit të parë të paragrafit 2 janë në përputhje me të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) programi i mirëmbajtjes së avionit është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën M.A.302 të aneksit I (Pjesa-M);

b) mirëmbajtja e duhur që kërkohet nga programi i mirëmbajtjes i përmendur në germën (a) është kryer dhe certifikuar në përputhje me pikën 145.A.48 dhe 145.A.50 të aneksit II (Pjesa-145);

c) është bërë një rishikim i vlefshmërisë ajrore dhe është lëshuar një certifikatë e re e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I (Pjesa-M).

4. Me përjashtim të paragrafit 1 të këtij neni, vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionëve të përmendur në germën (a) të nenit 1, për të cilat është lëshuar leja e fluturimit, sigurohet në bazë të rregullimeve specifike të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përcaktuar në lejen e fluturimit të lëshuar në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) të urdhrat të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

5. Programet e mirëmbajtjes së avionëve për avionët e përmendur në pikën (a) të nenit 1 që përputhen me kërkesat e specifikuara në pikën M.A.302 të aneksit I (Pjesa-M) të zbatueshme përpara datës 24 mars 2020, do të konsiderohen se janë në përputhje me kërkesat e specifikuara në pikën M.A. 302 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën M.A.302 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, në përputhje me paragrafët 1 dhe 2.

6. Operatorët duhet të sigurojnë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve të përmendur në germën (b) të nenit 1 dhe komponentëve për instalim në përputhje me kërkesat e aneksit Va (Pjesa-T).

7. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të aeroplanëve me masë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 5 700 kg ose më pak, të cilët janë të pajisur me motorë të shumtë turboprop, sigurohet në përputhje me kërkesat e zbatueshme për avionët ndryshe nga ato me fuqi motorike komplekse siç përcaktohet në pikat M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 dhe M.A.803 të aneksit I (Pjesa-M), pika 145.A.30 e aneksit II (Pjesa-145), pikat 66.A.5, 66.A.30, 66.A.70, shtojca V dhe VI e aneksit III



(Pjesa-66), pika CAMO.A.315 e aneksit Vc (Pjesa-CAMO), pika CAO.A.010 dhe shtojca I e aneksit Vd (Pjesa-CAO) në masën që ato zbatohen për avionë të ndryshëm nga ato me fuqi motorike komplekse.

Neni 4

Miratimet për organizatat e përfshira në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore

1. Organizatat e përfshira në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe të komponentëve për instalime në të, duke përfshirë mirëmbajtjen, miratohen, me kërkesën e tyre, nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me kërkesat e aneksit II (Pjesa-145), aneksit Vc (Pjesa-CAMO) ose aneksit Vd (Pjesa-CAO), siç zbatohet për organizatat përkatëse.

2. Të gjitha licencat e lëshuara në përputhje me nënpjesën F dhe nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M) do të jenë të vlefshme deri më 1 shtator 2024. Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, çdo aplikim i ri trajtohet në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje.

3. Certifikatat e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes të lëshuara ose të pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me specifikimin e certifikimit JAR-145 siç përmendet në aneksin II të rregullores së miratuar me urdhrin të ministrit nr. 92, datë 28.9.2011, “Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil” dhe të vlefshme përpara datës 29 nëntor 2003 konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me kërkesat e aneksit II (Pjesa-145) të kësaj rregulloreje.

4. Organizatave që mbajnë një certifikatë të vlefshme të miratimit të organizatës, të lëshuar në përputhje me nënpjesën F ose nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M) ose me aneksin II (Pjesa-145), me kërkesën e tyre, do t’u lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil një formë 3-CAO siç përcaktohet në shtojcën I të aneksit Vd (Pjesa-CAO) dhe më pas mbikëqyret nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO).

Privilegjet e kësaj organizate sipas miratimit të lëshuar në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO) do të jenë të njëjta me privilegjet sipas miratimit të lëshuar në përputhje me nënpjesën F ose nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M) ose me aneksin II (Pjesa-

145). Megjithatë, këto privilegje nuk duhet të tejkalojnë privilegjet e organizatës që përmendet në seksionin A të aneksit Vd (Pjesa-CAO).

Me përjashtim të pikës CAO.B.060 të aneksit Vd (Pjesa-CAO), organizata mund të korrigjojë, deri më 1 shtator 2024, çdo papajtueshmërinë lidhje me kërkesat e paraqitura në aneksin Vd (Pjesa-CAO) të cilat nuk janë të përfshira në nënpjesën F ose nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M) ose në aneksin II (Pjesa-145).

Nëse pas datës 1 shtator 2024 organizata nuk i ka mbyllur ato gjetje, certifikata e miratimit/pranimit revokohet, kufizohet ose pezullohet tërësisht ose pjesërisht.

5. Organizatave që mbajnë një certifikatë të vlefshme të miratimit të organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, të lëshuar në përputhje me nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M), me kërkesën e tyre, do t’u lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil një certifikatë miratimi, Forma 14 e RSH-së sipas formës së EASA-s në përputhje me aneksin Vc (Pjesa – CAMO) dhe më pas të mbikëqyret nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me aneksin Vc (Pjesa – CAMO).

Me përjashtim të pikës CAMO.B.350 të aneksit Vc (Pjesa-CAMO), organizata mund të korrigjojë, deri më 1 shtator 2024, çdo gjetje të papajtueshmërisë në lidhje me kërkesat e paraqitura në aneksin Vc (Pjesa-CAMO) dhe që nuk përfshihen në nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M).

Nëse pas datës 1 shtator 2024 organizata nuk i ka mbyllur këto gjetje, certifikata e miratimit revokohet, kufizohet ose pezullohet tërësisht ose pjesërisht.

6. Certifikatat dhe miratimet e programeve të mirëmbajtjeve të avionëve, të lëshuara në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, “Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”, siç është e zbatueshme përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

7. Me përjashtim të pikave (1) dhe (2) të pikës 145.B.350(d) të aneksit II (Pjesa-145), një organizatë mirëmbajtjeje që mban një certifikatë të vlefshme miratimi të lëshuar në përputhje me aneksin II (Pjesa – 145) mund të korrigjojë, deri më 2 dhjetor 2024, çdo gjetje të papajtueshmërive në lidhje me kërkesat e aneksit II të paraqitura me këtë rregullore.



Nëse pas datës 2 dhjetor 2024 organizata nuk i ka mbyllur këto gjetje, certifikata e miratimit revokohet, kufizohet ose pezullohet tërësisht ose pjesërisht.

Neni 5

Stafi certifikues

1. Stafi certifikues duhet të kualifikohet në përputhje me kërkesat e aneksit III (Pjesa-66), përveç rasteve të parashikuara në pikat M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(c) dhe M.A.803 të aneksit I (Pjesa -M), në pikat ML.A.801(c) dhe ML. A.803 të aneksit Vb (Pjesa-ML), CAO.A.040(b) dhe CAO.A.040(c) të aneksit Vd (Pjesa-CAO) dhe në pikat 145.A.30(j) dhe shtojcën IV të aneksit II (Pjesa-145).

2. Çdo licencë e mirëmbajtjes së avionit dhe, nëse ka, kufizimet teknike të lidhura me këtë licencë, 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. 167, datë 4.6.2020, 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, konsiderohet 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, “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 konsiderohen se janë në përputhje me këtë rregullore.

6. Për sa kohë nuk i janë shtuar kësaj rregulloreje kërkesa specifike për stafin certifikues të komponentëve, kërkesat e parashikuara në ligjet kombëtare në fuqi në Republikën e Shqipërisë do të vazhdojnë të zbatohen, përveçse për organizatat e mirëmbajtjes jashtë Republikës së Shqipërisë dhe Bashkimit Evropian, ku kërkesat miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

7. Autorizimet e kufizuara të stafit certifikues të lëshuara për mbajtësit e licencës së inxhinierit të fluturimit në përputhje me pikën 145.A.30(j)(3) ose (4) të aneksit II (Pjesa-145) përpara datës 2 dhjetor 2022 mbeten të vlefshme deri në skadimin e tyre ose derisa ato të revokohen nga organizata e mirëmbajtjes.

Neni 6

Kërkesat e zbatueshme për organizatat e trajnimit dhe autoritetet kompetente që lëshojnë licenca

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 kryerprovime; dhe
- d) për të lëshuar certifikata trajnimi.

2. Çdo miratim i organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen, i lëshuar ose pranuar 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 operationale, për tipin përkatës, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e



përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, do të përfshijnë elementet përkatëse të përcaktuara në pjesën e detyrueshme të këtyre të dhënave të përshtatshmërisë operacionale brenda dy viteve pasi të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të jenë miratuar.

4. Çdo kurs trajnimi bazë, ose pjesë e tij, që ka filluar përpara datës 12 qershor 2024, do të përfundojë, duke përfshirë çdo provim përkatës, përpara datës 12 qershor 2026. Certifikatat përkatëse të njohjes do të lëshohen gjithashtu përpara datës 12 qershor 2026.

5. Certifikatat e njohjes të përmendura në paragrafin 4 do të lëshohen në përputhje me këtë rregullore në versionin e saj të zbatueshëm përpara datës 12 qershor 2024.

6. Për qëllimin e lëshimit ose ndryshimit të një licence për mirëmbajtjen e avionit në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) pas datës 12 qershor 2024, Autoriteti i Aviacionit Civil do të pranojë statusin e provimit të njohurive bazë të aplikantit që korrespondon me këtë rregullore në versionin e saj të zbatueshëm para 12 qershor 2024, pasi plotëson kërkesat e kësaj rregulloreje në versionin e saj të zbatueshëm nga 12 qershor 2024.

Neni 7

Dispozita tranzitore

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) zbatohen duke filluar nga data 1 janar 2025.

Neni 7a

Autoritetet kompetente

1. Në rastet kur caktohet më shumë se një subjekt si autoritet kompetent me kompetencat e nevojshme dhe përgjegjësitë e caktuara për certifikimin dhe mbikëqyrjen e personave dhe organizatave që i nënshtrohen kësaj rregulloreje, do të përmbushen kërkesat e mëposhtme:

a) fushat e kompetencave të secilit autoritet kompetent do të përcaktohen qartë, veçanërisht në lidhje me përgjegjësitë dhe kufizimet gjeografike;

b) do të vendoset një koordinim midis këtyre autoriteteve për të siguruar certifikim dhe mbikëqyrje efektive të të gjitha organizatave dhe personave që i nënshtrohen kësaj rregulloreje brenda kompetencave të tyre përkatëse.

2. Personeli i autoriteteve kompetente duhet të mos kryejë veprimtari certifikimi dhe mbikëqyrjeje kur ka tregues se kjo mund të rezultojë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë, në një konflikt interesi, veçanërisht kur bëhet fjalë për interes familjar ose financiar.

3. Kur është e nevojshme të kryhen detyra certifikimi ose mbikëqyrjeje sipas kësaj rregulloreje, autoritetet kompetente autorizohen të:

a) ekzaminonjë regjistrimet, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër të rëndësishëm për ekzekutimin e detyrave të certifikimit dhe/ose të mbikëqyrjes;

b) bëjnë kopje ose ekstrakte nga këto regjistrime, të dhëna, procedura dhe materiale të tjera;

c) kërkojnë një shpjegim verbal në terren nga cilido prej personelit të këtyre organizatave;

d) hyjnë në ambientet përkatëse, vendet e operimit ose në mjetet e transportit në pronësi ose të përdorura nga këta persona;

e) kryejnë auditime, hetime, vlerësime, inspektime, përfshirë inspektime pa njoftim paraprak, në lidhje me këto organizata;

f) marrin masa zbatuese, sipas rastit.

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 Fushëveprimi

NËNPJESA B. PËRGJEGJËSIA

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 avionëve

M.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

M.A.304 Të dhëna për modifikimet dhe riparimet

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

M.A.306 Sistemi i regjistrimit teknik të avionëve (TECHNICAL LOG)

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

NËNPJESA D. STANDARDET E MIRËMBAJTJES

M.A.401 Të dhënat e mirëmbajtjes

M.A.402 Kryerja e procesit të mirëmbajtjes

M.A.403 Defektet e avionëve

NËNPJESA E. KOMPONENTËT

M.A.501 Klasifikimi dhe instalimi

M.A.502 Mirëmbajtja e komponentëve

M.A.503 Pjesët me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentët me kohëzgjatje të kufizuar

M.A.504 Ndarja e komponentëve

NËNPJESA F. ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

M.A.601 Fushëveprimi

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 i certifikues dhe stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

M.A.608 Komponentët, pajisjet dhe mjetet

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 për shërbim e avionit

M.A.613 Certifikata e lejimit për shërbim për komponentët

M.A.614 Regjistrimet e mirëmbajtjes dhe rishikimit të vlefshmërisë ajrore

M.A.615 Privilegjet e organizatës

M.A.616 Rishikimi i organizatës

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

M.A.618 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së miratimit

M.A. 619 Papajtueshmëritë

NËNPJESA G. ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHdueshmërisë së VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.701 Fushëveprimi

M.A.702 Aplikimi

M.A.703 Zgjatja e miratimit

M.A.704 Manuali i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAME)

M.A.705 Facilitetet

M.A.706 Kërkesat e personelit

M.A.707 Stafi i rishikimit të 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 në organizatën e miratuar të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

M.A.714 Ruajtja e të dhënave

M.A.715 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së miratimit

M.A. 716 Papajtueshmëritë

NËNPJESA H. CERTIFIKATA E LEJIMIT PËR SHËRBIM (CRS)

M.A.801 Certifikata e lejimit për shërbim e avionëve

M.A.802 Certifikata e lejimit për shërbim e komponentëve

M.A.803 Autorizimi i pilotit-pronar

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.901 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve

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

M.A.903 Transferimi i regjistrimit të avionëve në Shqipëri

M.A.904 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve të importuar në Shqipëri

M.A.905 Gjetjet

SEKSIONI B. PROCEDURA PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

M.B.101 Fushëveprimi



M.B.102 Autoriteti kompetent
M.B.103 Gjetjet dhe masat zbatuese – personat
M.B.104 Ruajtja e të dhënave
M.B. 105 Shkëmbimi i ndërsjellë i informacionit

NËNPJESA B. PËRGJEGJSHMËRIA

M.B.201 Përgjegjësitë
M.B.202 Informacionet për Agjencinë

NËNPJESA C. VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.301 Programi i mirëmbajtjes së avionit
M.B.302 Përgjashtime
M.B.303 Monitorimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore
M.B.304 Revokimi dhe pezullimi
M.B.305 Sistemi i regjistrimit teknik të avionëve (TECHNICAL LOG)

NËNPJESA D. STANDARDET E MIRË-MBAJTJES

NËNPJESA E. KOMPONENTËT

NËNPJESA F. ORGANIZATA E MIRË-MBAJTJES

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 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 PËR SHËRBIME (CRS)

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.901 Vlerësimi i rekomandimeve
M.B.902 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore nga Autoriteti i Aviacionit Civil

M.B.903 Gjetjet

M.B.904 Shkëmbimi i informacioneve

Shtojca I. Kontrata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Shtojca II. Certifikata e autorizimit të lejimit për shërbim - Forma 1 e RSH-së sipas EASA-s

Shtojca III. Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore - Forma 15 e RSH-së sipas EASA-s

Shtojca IV. Klasa dhe sistemi i vlerësimit për kushtet e miratimit të organizatave të mirëmbajtjes i përmendur në aneksin I (Pjesa-M), nënpjesa F

Shtojca V. Miratimi i Organizatës së Mirëmbajtjes i përmendur në aneksin I (Pjesa-M), nënpjesa F-Forma 3 e RSH-së sipas EASA-s

Shtojca VII. Detyrat komplekse të mirëmbajtjes

Shtojca VIII. Mirëmbajtja e kufizuar e pilotit-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 individuale dhe lëshimin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur Republika e Shqipërisë është Shteti i Regjistrimit;

2. Për mbikëqyrjen e një organizate mirëmbajtjeje, siç specifikohet në seksionin A, nënpjesa F e këtij aneksi (Pjesa M):

i. Autoriteti i Aviacionit Civil kur Republika e Shqipërisë është shteti ku ndodhet vendi kryesor i biznesit të organizatës;

ii. Autoriteti i Aviacionit Civil ose kur të jetë e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, Agjencia, nëse organizata ndodhet në një vend të tretë; Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjedhë të mjaftohet me mbikëqyrjen e realizuar nga Agjencia.

3. Për miratimin e programeve të mirëmbajtjes së avionëve (“AMP”), një nga autoritetet e mëposhtme:

i. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Republika e Shqipërisë është Shteti i Regjistrimit të avionëve;

ii. nëse para miratimit të programit të mirëmbajtjes së avionit, Autoriteti i Aviacionit Civil,



si autoriteti kompetent i Shtetit të Regjistrimit bie dakord, një nga autoritetet e mëposhtme:

a) autoriteti i caktuar nga Shteti ku operatori ka selinë e tij kryesore të biznesit ose, në rast se operatori nuk ka një seli kryesore biznesi, autoriteti i caktuar nga Shteti, ku operatori ka vendin e tij të themelimit ose ku operatori qëndron;

b) autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e organizatës së menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit ose me të cilin pronari ka nënshkruar një kontratë të kufizuar në përputhje me paragrafin (i)(3) të pikës M.A.201.

4. Për mbikëqyrjen e një organizate të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore siç specifikohet në seksionin A, nënpjesa G e këtij aneksi (Pjesa-M):

i. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Republika e Shqipërisë është vendi kryesor i aktivitetit të organizatës dhe, nëse miratimi nuk përfshihet në certifikatën e një operatori ajror;

ii. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Republika e Shqipërisë është vendi i operatorit dhe nëse miratimi përfshihet në certifikatën e një operatori ajror;

iii. Autoriteti i Aviacionit Civil ose kur të jetë e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, Agjencia, nëse organizata ndodhet në një vend të tretë; Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjedhë të mjaftohet me mbikëqyrjen e realizuar nga Agjencia.

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

M.A.101 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton masat që duhet të merren për të siguruar që vlefshmëria ajrore e avionit është mirëmbajtur, duke përfshirë edhe mirëmbajtjen e tij. Ai gjithashtu specifikon kushtet që duhet të përmbushen nga personat ose organizatat e përfshira në këto aktivitete.

NËNPJESA B. PËRGJEGJËSIA

M.A.201 Përgjegjësitë

a) Pronari i avionit është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe siguron që asnjë fluturim të mos bëhet nëse nuk plotësohen të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1. Avioni mirëmbahet në kushte të vlefshme për fluturim;

2. Çdo pajisje operative dhe emergjence e vendosur në të, është e instaluar në mënyrë korrekte

dhe funksionale ose e identifikuar qartë si jashtë shërbimi;

3. Certifikata e vlefshmërisë ajrore është e vlefshme;

4. Mirëmbajtja e avionit kryhet në përputhje me AMP-në e specifikuar në pikën M.A.302;

b) Kur avioni është dhënë 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 avionëve të përdorura nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, operatori është përgjegjës për kryerjen e duhur të inspektimit para fluturimit. Ky inspektim kryhet nga piloti ose nga një person tjetër i kualifikuar dhe nuk ka nevojë të kryhet nga një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje ose nga stafi certifikues.

e) Në rastin e avionëve të përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, operatori është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit që operon dhe:

1. siguron që të mos bëhet asnjë fluturim nëse nuk plotësohen kushtet a përcaktuara në pikën (a);

2. ndërmerr hapat e nevojshëm për të siguruar miratimin e tij si një organizatë për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (“CAMO”) në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M), si pjesë e certifikatës së operatorit ajror për avionin që operon;

3. ndërmerr hapat e nevojshëm për të siguruar miratimin e tij në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose nënshkruan një kontratë në përputhje me pikën CAMO.A.315(c) të aneksit Vc (Pjesa-CAMO)



ose pikën M.A.708(c) të këtij aneksi (Pjesa-M) me një organizatë e cila është miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145).

ea) Me përjashtim të pikës (e)(2), të paktën dy operatorë që bëjnë pjesë në një grup biznesi të vetëm transporti ajror mund të përdorin të njëjtin CAMO për të marrë përgjegjësinë për menaxhimin e vazhdueshmërisë të vlefshmërisë ajrore të të gjithë avionëve që operojnë, me kusht që të plotësohen të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1. CAMO-ja është miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) për avionin që do të menaxhohet;

2. CAMO-ja është pjesë e të njëjtit grup biznesi të transportit ajror si operatorët në fjalë;

3. është krijuar një kontratë në përputhje me shtojcën I të këtij aneksi midis CAMO-s dhe mbajtësit të AOC-së që nuk është miratuar vetë si CAMO;

4. CAMO-ja ka vendin e tij kryesor të biznesit në Shqipëri;

5. sistemet individuale të menaxhimit të organizatave që lidhin një kontratë janë të harmonizuara me njëra-tjetrën.

eb) Me përjashtim të pikës (e) (2), kur përfundimi ose revokimi i një certifikate të operatorit ajror rezulton në një situatë ku një transportues ajror i licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënie e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” dhe është pjesë e një grup biznesi të vetëm transporti ajror, nuk është më në përputhje me pikën M.A.201(ea), ai transportues ajror i licencuar do të përcaktojë dhe zbatojë një plan veprimi të pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të respektuar pikën M.A.201(e)(2) sa më shpejt të jetë e mundur.

f) Për avionët me fuqi motorike komplekse të përdorur për operacione të specializuara tregtare, për operacione CAT, përveç atyre që kryhen nga transportuesit ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënie e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” ose nga organizatat tregtare të miratuara për trajnime (“ATO”) dhe organizatat trajnuese të deklaruara tregtare (“DTO”) të përmendura në nenin 10a të urdhrit të ministrit nr.

178, datë 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, operatori garanton se:

1. nuk do të kryhet asnjë fluturim nëse nuk plotësohen kushtet e përcaktuara në pikën (a);

2. detyrat që lidhen me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore kryhen nga një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M); kur operatori nuk është një CAMO i miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M), ai do të nënshkruajë një kontratë në lidhje me kryerjen e këtyre detyrave në përputhje me shtojcën I të këtij aneksi me një organizatë të miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M);

3. CAMO-ja e përmendur në pikën (2) është miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) si një organizatë e kualifikuar për lëshimin e një miratimi për mirëmbajtjen e avionëve dhe të komponentëve për instalim në to, ose që CAMO ka nënshkruar një kontratë në përputhje me pikën CAMO.A.315(c) të aneksit Vc (Pjesa-CAMO) ose pikën M.A.708 (c) të këtij aneksi (Pjesa-M) me organizatat e miratuara në përputhje me aneksin II (Pjesa -145).

g) Për avionët me fuqi motorike komplekse që nuk përfshihen në germa (e) dhe (f), pronari garanton se:

1. nuk do të kryhet asnjë fluturim nëse nuk plotësohen kushtet e përcaktuara në germën (a);

2. detyrat e lidhura me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore kryhen nga një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M); nëse pronari nuk është një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M), ai nënshkruan një kontratë lidhur me kryerjen e këtyre detyrave në përputhje me shtojcën I të këtij aneksi me një organizatë të miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M);

3. CAMO-ja e përmendur në pikën (2) është miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) si një organizatë e kualifikuar për lëshimin e një miratimi për mirëmbajtjen e mjeteve ajrore dhe të komponentëve për instalim në to, ose që CAMO ka



nënshkruar një kontratë në përputhje me pikën CAMO.A.315(c) të aneksit Vc (Pjesa-CAMO) ose pikën M.A.708 (c) të këtij aneksi (Pjesa-M) me organizatat e miratuara në përputhje me aneksin II (Pjesa -145).

h)Për avionë të ndryshme nga ato me fuqi motorike komplekse, të përdorur për operacione të specializuara tregtare ose për operacione CAT, përveç atyre të realizuara nga transportuesit ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, ose nga ATO-të dhe DTO-të tregtare të përmendura në nenin 10a të urdhrit të ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, operatori garanton se:

1.nuk do të bëhet asnjë fluturim nëse nuk plotësohen kushtet e përcaktuara në pikën (a);

2.detyrat që lidhen me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore kryhen nga një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M), ose nga një organizatë e kombinuar e vlefshmërisë ajrore (“CAO”) e miratuar në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO); nëse operatori nuk është një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M), ose një CAO e miratuar në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO), ai do të nënshkruajë një kontratë në përputhje me shtojcën I të këtij aneksi me një CAMO të miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M), ose një CAO të miratuar në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO);

3. CAMO ose CAO e përmendur në pikën (2) është licencuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi (Pjesa-M) ose si CAO me privilegje mirëmbajtjeje, ose që CAMO ose CAO ka nënshkruar një kontratë me organizatat e licencuara në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi (Pjesa-M) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO) me privilegjet e mirëmbajtjes.”

i)Për avionë të ndryshme nga ato me fuqi motorike komplekse që nuk përfshihen në pikat (e) dhe (h), ose që përdoren për operacione të

kufizuara, pronari duhet të sigurojë që fluturimi të kryhet vetëm nëse plotësohen kushtet e përcaktuara në pikën (a). Për këtë qëllim, pronari:

1) i ngarkon CAMO-s dhe CAO-s detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendura në pikën M.A.301, përmes një kontrate të lidhur me shkrim në përputhje me shtojcën I; ose

2) i kryen vetë ato detyra; ose

3) i kryen vetë ato detyra, përveç detyrave të hartimit dhe përpunimit të miratimit të AMP-së, vetëm nëse ato detyra kryhen nga një CAMO ose CAO përmes një kontrate të kufizuar të lidhur në përputhje me pikën M.A.302.

j) Pronari/operatori do të sigurojë që çdo personi të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil 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 avion i përfshirë në certifikatën e operatorit ajror përdoret për operacione jotregtare ose operacione të specializuara nën pikën ORO.GEN.310 të aneksit III ose pikën NCO.GEN.104 të aneksit VII të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.06.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, operatori garanton se detyrat që lidhen me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore do të kryhen nga një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M) ose organizatën e kombinuar të vlefshmërisë ajrore (“CAO”) e miratuar në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO), cilado që zbatohet, të mbajtesit të certifikatës së operatorit ajror.

M.A.202 Raportimi i ngjarjeve

a) Pa cenuar kërkesat e raportimit të përcaktuara në aneksin II (Pjesa-145) dhe në aneksin Vc (Pjesa-CAMO), çdo person ose organizatë përgjegjëse në përputhje me pikën M.A.201 duhet të raportojë çdo gjendje të identifikuar të një avioni ose komponenti që rrezikon sigurinë e fluturimit tek:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Republika e Shqipërisë është Shteti i Regjistrat, dhe, kur Shteti i Operatorit është i ndryshëm nga Shteti i Regjistrat, i raporton autoritetit kompetent të caktuar nga Shteti i Operatorit;

2. organizatës përgjegjëse për modelin e tipit ose për modelin shtesë të tipit.



b) Raportet e përmendura në pikën (a) duhet të hartohen në mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe përmban të gjitha informacionet përkatëse në lidhje me gjendjen që i është bërë e ditur personit ose organizatës që bën raportin.

c) Kur mirëmbajtja ose rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve kryhet në bazë të një kontrate me shkrim, personi ose organizata përgjegjëse për ato aktivitete gjithashtu i raporton çdo gjendje të përmendur në germën (a) pronarit dhe operatorit të avionëve dhe, kur këto të fundit janë të ndryshëm, i raporton CAMO-s ose CAO-s në fjalë.

d) Personi ose organizata paraqet raportet e përmendura në germen (a) dhe (c) sa më shpejt të jetë e mundur, por jo më vonë se 72 orë nga momenti kur personi ose organizata ka identifikuar gjendjen me të cilën ka të bëjë raporti, përveç nëse kjo gjë parandalohet nga rrethana të jashtëzakonshme.

e) Personi ose organizata paraqet një raport pasues, duke dhënë detaje të veprimeve që ai person ose organizatë synon të ndër marrë për të parandaluar dukuri të ngjashme në të ardhmen, menjëherë pasi të jenë identifikuar ato veprime. Raporti pasues paraqitet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

NËNPJESA C. VAZH DUESHMËRIA E VLEF SHMËRISË AJRORE

M.A.301 Detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe shërbimi i pajisjeve operationale dhe emergjente duhet të sigurohet nga:

a) kryerjes së inspektimeve para fluturimit;

b) korigjimi të çdo defekti dhe dëmtimi që ndikon në operimin e sigurt, në përputhje me të dhënat e përcaktuara në pikat M.A.304 dhe M.A.401, sipas rastit, duke marrë parasysh listën minimale të pajisjeve (“MEL”) dhe listën e devijimit të konfigurimit, kur ato ekzistojnë;

c) përmbushjes së të gjitha proceseve të mirëmbajtjes në përputhje me AMP-në e përmendur në pikën M.A.302;

d) lejitimit të të gjitha proceseve të mirëmbajtjes në përputhje me nënpjesën H;

e) për të gjithë avionët me fuqi motorike komplekse ose për avionët që përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e

kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” kryerjes së analizës së efektivitetit të AMP-së të miratuar, referuar në pikën M.A.302;

f) përmbushjes së çdo kërkesë të zbatueshëm si më poshtë:

1) direktivat e vlefshmërisë ajrore (AD);

2) direktivat operationale me një ndikim në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

3) kërkesat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përcaktuara nga Agjencia dhe pranuar e publikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

4) masat e kërkuara nga Autoriteti Kompetent si reagim i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë;

g) përmbushja e modifikimeve dhe riparimeve në përputhje me pikën M.A.304;

h) dorëzimi i deklaratës së masës dhe balancës që reflekton konfigurimin aktual të avionëve të piloti në komandë ose tek operatori në rasti e transportuesve ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”.

i) fluturime për kontrollin e mirëmbajtjes, kur është e nevojshme.

M.A.302 Programi i mirëmbajtjes së avionëve

a) Mirëmbajtja e çdo avioni duhet të organizohet në përputhje me një AMP.

b) AMP-ja dhe çdo ndryshim i mëvonshëm do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Kur vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore menaxhohet nga një CAMO ose CAO, ose kur ekziston një kontratë e kufizuar midis pronarit dhe një CAMO ose CAO të lidhur në përputhje me pikën M.A.201(i)(3), AMP-ja dhe ndryshimet e saj mund të miratohen përmes një procedure miratimi në mënyrë indirekte.

Në këtë rast, procedura e miratimit në mënyrë indirekte përcaktohet nga CAMO-ja ose CAO-ja përkatëse si pjesë e manualit të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (“CAME”) e përmendur në pikën CAMO.A.300 të aneksit Vc ose në pikën M.A.704 të këtij aneksi, ose si pjesë e manualit të kombinuar të vlefshmërisë së ajrore (“CAE”) të përmendur në pikën CAO.A.025 të



aneksit Vd dhe miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Procedura e miratimit indirekt përdoret vetëm kur CAMO ose CAO në fjalë është nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i Shtetit të Regjistrimit të avionit përveç nëse është nënshkruar një kontratë në përputhje me pikën 3 të pikës M.1 që transferon përgjegjësinë për miratimin e programit të mirëmbajtjes së avionit tek autoriteti kompetent përgjegjës për CAMO-n ose CAO-n.

d) AMP-ja duhet të tregojë përputhshmëri me:

1) udhëzimet e lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent;

2) udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të:

i) lëshuar nga mbajtësit e certifikatës së tipit, certifikatës së kufizuar të tipit, certifikatës plotësuese të tipit, miratimit të projektit kryesor të riparimit, autorizimit ETSO ose deklaruesit të një deklarate të përputhshmërisë së projektimit ose mbajtësit të çdo miratimi tjetër përkatës të lëshuar sipas aneksit I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012;

ii) përfshirë në specifikimet e certifikimit të përmendura në pikën 21.A.90B ose 21.A.431B të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” që përafron rregulloren (BE) Nr. 748/2012, nëse është e aplikueshme;

iii) të përfshirë në specifikimet e certifikimit të përmendura në pikat 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ose 21L.A.222 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të

lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, nëse është e aplikueshme.

e) Me përjashtim të germës (d), pronari ose organizata që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit mund të devijojë nga udhëzimet e përmendura në pikën (d)(2), dhe të propozojë intervale të përshkallëzuara në AMP, bazuar në të dhënat e marra nga rishikimet e mjaftueshme të kryera në përputhje me germën (h). Miratimi indirekt nuk lejohet për përshkallëzimin e detyrave që lidhen me sigurinë në operim. Pronari ose organizata që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit gjithashtu mund të propozojë udhëzime shtesë në AMP.

f) AMP-ja do të përmbajë detaje për të gjithë mirëmbajtjen që duhet të kryhet, përfshirë shpeshtësinë dhe çdo detyrë specifike që lidhet me llojin dhe specifikën e operimeve.

g) Për avionët me fuqi motorike komplekse, kur AMP-ja bazohet në logjikën e grupit drejtues të mirëmbajtjes ose në monitorimin e kushteve, AMP-ja do të përfshijë një program besueshmërie.

h) AMP-ja do i nënshtrohet rishikimeve periodike dhe ndryshohet në përputhje me rrethanat, kur të jetë e nevojshme. Këto rishikime do të sigurojnë që AMP-ja vazhdon të jetë e përditësuar dhe e vlefshme bazuar në përvojën operative dhe udhëzimet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke marrë parasysh udhëzimet e reja ose të modifikuara të mirëmbajtjes të lëshuara nga mbajtësit e certifikatave të tipit dhe certifikatave plotësuese të tipit, deklaruesi i një deklarate të përputhshmërisë së projektimit dhe çdo organizatë tjetër që publikon këto të dhëna në përputhje me aneksin I (Pjesa-21), ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

M.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

Çdo direktivë e vlefshmërisë ajrore në fuqi duhet të zbatohet brenda kërkesave të saj, përveç nëse specifikohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia. Autoriteti i Aviacionit Civil pranon



dhe publikon direktivat e nxjerra nga EASA dhe mund të nxjerrë direktivat e saj, në përputhje me faktorët e lidhur kombëtarë, për sa kohë nuk është vend anëtar i EASA-s.

M.A.304 Të dhënat për modifikimet dhe riparimet

Një person ose një organizatë që riparon një avion ose një komponent të tij, duhet të vlerësojë çdo dëm. Modifikimet dhe riparimet duhet të kryhen duke përdorur, sipas rastit, të dhënat e mëposhtme:

a) të miratuara nga Autoriteti Aviacionit Civil ose Agjencia;

b) të miratuara nga një organizatë projektimi në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

c) të përfshira në kërkesat e përmendura në pikën 21.A.90B ose 21.A.431B të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

d) të përfshira në kërkesat e përmendura në pikën 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ose 21L.A.222 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012;

e) të lëshuara nga një deklarues i një deklarate të përputhshmërisë së projektimit në përputhje me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e

përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

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

a) Pas përfundimit të çdo mirëmbajtjeje, certifikata e lejimit për shërbim të avionit (“CRS”) e kërkuar nga pika M.A.801 ose nga pika 145.A.50, sipas rastit, duhet të ngarkuar në sistemin e ruajtjes së të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit, sa më shpejt që të jetë e mundur dhe jo më vonë se 30 ditë pas përfundimit të çdo mirëmbajtjeje.

b) Sistemi i ruajtjes së të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit do të përmbajë si vijon:

1. datën e regjistrimit, jetëgjatësinë totale të akumuluar në parametrin e zbatueshëm për avionët, motorin(ët), dhe/ose helikën(at);

2. të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit të përshkruara në gerrat (c) dhe (d) më poshtë së bashku me të dhënat mbështetëse të detajuara të mirëmbajtjes të përshkruara në gerrën (e) më poshtë;

3. nëse kërkohet nga pika M.A.306, regjistrin teknik të avionit.

c) Të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit do të përfshijnë raportin aktual të masës dhe balancës dhe statusin aktual të:

1. AD-ve dhe masave të vendosura nga Autoriteti i Aviacionit Civil, si një reagim i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë;

2. modifikimeve dhe riparimeve;

3. përputhshmërisë me AMP-në;

4. detyrave të shtyra të mirëmbajtjes dhe korrigjimit të defekteve të shtyra.

d) Të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit do të përfshijnë statusin aktual specifik për komponentët e:

1. pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar, duke përfshirë jetëgjatësinë e akumuluar nga çdo pjesë e prekur në lidhje me parametrin e zbatueshëm të kufizimit të vlefshmërisë ajrore; dhe

2. Komponentëve me kohëzgjatje të kufizuar, duke përfshirë jetëgjatësinë e akumuluar nga komponentët e prekur në parametrin e zbatueshëm, që nga kryerja e fundit e mirëmbajtjes së planifikuar, siç specifikohet në AMP.



e) Pronari ose operatori duhet të krijojë një sistem për t'i mbajtur dokumentet dhe të dhënat e mëposhtme në një formë të pranueshme për autoritetin kompetent dhe për periudhat e përcaktuara më poshtë:

1. sistemi i regjistrimit teknik të avionit: regjistri teknik ose të dhëna të tjera ekuivalente në fushëveprimin dhe detaje, që përfshijnë periudhën 36-mujore para ngarkimit të fundit në sistem,

2. CRS-në dhe të dhënat e detajuara të mirëmbajtjes:

i) që demonstrojnë përputhshmërinë me AD-të dhe masat e vendosura nga autoriteti kompetent në reagim të menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë në operim, të zbatueshëm për avionin, motorin(ët), helikën(at) dhe komponentët e montuar në to, sipas rastit, deri në kohën kur informacioni i përfshirë në këto të dhëna zëvendësohet nga informacioni i ri ekuivalent në fushëveprimin dhe detaje, por që përfshijnë një periudhë jo më të shkurtër se 36 muaj;

ii) që demonstrojnë përputhshmërinë me të dhënat e zbatueshme në përputhje me pikën M.A.304 për modifikimet dhe riparimet aktuale të avionit, motorit(ëve), helikës(ave) dhe çdo komponenti që i nënshtrohet kufizimeve të vlefshmërisë ajrore; dhe

iii) të të gjithë mirëmbajtjes së planifikuar ose mirëmbajtjeje tjetër të kërkuar për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, motorit(ëve), helikës(ave), sipas rastit, deri në kohën kur informacioni i përfshirë në këto të dhëna zëvendësohet nga informacioni i ri ekuivalent në fushëveprimin dhe me detaje, por që mbulon një periudhë jo më të shkurtër se 36 muaj.

3. të dhëna specifike për komponentë të caktuar:

i) të dhënat e historikut të shërbimit për çdo pjesë me jetëgjatësi të kufizuar në bazë të të cilit përcaktohet gjendja aktuale e përputhshmërisë me kufizimet e vlefshmërisë ajrore;

ii) CRS-në dhe të dhënat e detajuara të mirëmbajtjes për kryerjen e fundit të çdo mirëmbajtjeje të planifikuar dhe çdo mirëmbajtje të mëvonshme të paplanifikuar të të gjitha pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentëve me kohëzgjatje të kufizuar, derisa mirëmbajtja e planifikuar të jetë zëvendësuar nga një mirëmbajtje tjetër e planifikuar ekuivalente në fushëveprimin dhe detaje, por që mbulon një periudhë jo më të shkurtër se 36 muaj;

iii) CRS-në dhe deklaratën e pranimi të pronarit për çdo komponent që është i vendosur në një avion ELA2 pa Formën 1 të RSH-së sipas modelit të EASA-s, në përputhje me pikën 21.A.307(b)(2) të aneksit I (Pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, por që mbulon një periudhë jo më të shkurtër se 36 muaj;

iv) CRS-në dhe deklaratën e pranimi të pronarit për çdo komponent që është vendosur në një avion pa Formën 1 të RSH-së sipas modelit të EASA-s, në përputhje me pikën 21.L.A.193(b)(2) të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

4. Periudhat e ruajtjes së të dhënave kur avioni tërhiqet përgjithmonë nga shërbimi:

i) të dhënat e kërkuara në germën (b), paragrafi 1 i pikës M.A.305 në lidhje me avionin, motorin(ët) dhe helikën(at), të cilat do të ruhen për të paktën 12 muaj;

ii) statusi efektiv i fundit dhe raportet siç identifikohen në germat (c) dhe (d) të pikës M.A.305, të cilat do të ruhen për të paktën 12 muaj; dhe

iii) të dhënat e fundit të CRS-ve dhe të dhënat e detajuara të mirëmbajtjes siç përcaktohen në germat (e) (2) (ii) dhe (e) (3) (i) të pikës M.A. 305, të cilat do të ruhen për të paktën 12 muaj.

f) Personi ose organizata përgjegjëse për menaxhimin e detyrave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, në përputhje me pikën M.A.201 duhet të përmbushë kërkesat në lidhje me sistemin e regjistrimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit dhe t'i paraqesë të dhënat pranë Autoritetit të Aviacionit Civil sipas kërkesës.

g) Të gjitha të dhënat e ngarkuara në sistemin e regjistrimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore



të avionit duhet të jenë të qarta dhe të sakta. Kur është e nevojshme të korrigohet një e dhënë, korrigjimi bëhet në një mënyrë që të tregohet qartë e dhëna origjinale.

M.A.306 Sistemi i regjistrimit teknik të avionit

a) Përveç kërkesave të pikës M.A.305, për CAT, operimet e specializuara tregtare dhe operimet tregtare të Organizatave të Miratuara të Trajnimit (ATO) ose Organizatave të Deklaruara të Trajnimit (DTO), operatori do të përdorë një sistem të regjistrimit teknik që përmban informacionin e mëposhtëm për secilin avion:

1. Informacion rreth çdo fluturimi, i nevojshëm për të garantuar vazhdueshmërinë e sigurisë së operimit; dhe

2. Certifikatën aktuale të lejimit të avionit për 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 i Aviacionit Civil 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) Lëshimi fillestar i sistemit të regjistrimit teknik të avionit do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është specifikuar në pikën CAMO.A.105 të aneksit Vc (Pjesa-CAMO), ose pika M.1 e këtij aneksi (Pjesa-M) ose pika CAO.1(1) e aneksit Vd (Pjesa-CAO), sipas rastit. Çdo ndryshim i mëvonshëm në këtë sistem menaxhohet në përputhje me pikën CAMO.A.300(c), ose me pikat M.A.704(b) dhe (c), ose me pikën CAO.A.025(c).

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

a) Kur një avion transferohet përgjithmonë nga një pronar ose operator në tjetrin, pronari ose operatori transferues siguron që të transferohen të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendura në pikën M.A.305 dhe, nëse është e zbatueshme, transferohet gjithashtu edhe sistemi i regjistrimit teknik i përmendur në pikën M.A.306.

b) Kur pronari kontraktin detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në një CAMO ose CAO, pronari siguron që të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të

përmendura në pikën M.A.305 transferohen në organizatën e kontraktuar.

c) Afatet kohore për ruajtjen e të dhënave të përcaktuara në germën (e) të pikës M.A.305 vazhdojnë të zbatohen për pronarin e ri, operatorin, CAMO-n ose CAO-n.

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 zbatueshme aktuale të mirëmbajtjes në kryerjen e mirëmbajtjes, duke përfshirë modifikimet dhe riparimet.

b) Për qëllimet e këtij aneksi, të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes janë një nga sa në vijim:

1. çdo kërkesë e zbatueshme, procedurë, standard ose informacion i lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent ose Agjencia;

2. çdo direktivë e zbatueshme për vlefshmërinë ajrore;

3. udhëzimet e zbatueshme për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore dhe udhëzimet e tjera të mirëmbajtjes, të lëshuara nga mbajtësi i certifikatës së tipit, mbajtësi i certifikatës plotësuese të tipit, një lëshues i një deklarate të përputhshmërisë së projektimit dhe çdo organizatë tjetër që publikon këto të dhëna në përputhje me aneksin I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafrojnë rregulloren (BE) nr. 748/2012.

4. për komponentët e pranuar për instalim nga mbajtësi i miratimit të projektimit ose lëshuesi i një deklarate të përputhshmërisë së projektimit, udhëzimet e zbatueshme të mirëmbajtjes të publikuara nga prodhuesit e komponentëve dhe të pranueshme për mbajtësin e miratimit të projektimit ose lëshuesin e një deklarate të përputhshmërisë së projektimit;

5. çdo e dhënë e zbatueshme e lëshuar në përputhje me pikën 145.A.45(d);

c) Personi ose organizata që mirëmban një avion



do të sigurojë që të gjitha të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes janë aktuale dhe të disponueshme për përdorim kur kërkohet. Personi ose organizata do të vendosë një urdhër pune ose listë me urdhra pune për t'u përdorur dhe ose do të regjistrojë me saktësi të dhënat e mirëmbajtjes në këto urdhra pune ose lista urdhrash pune, ose do të bëjë referim të saktë në detyrën ose detyrat e veçanta të mirëmbajtjes që përfshihen 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, duhet 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 pika M.A.401;

d) përdorë mjetet, pajisjet dhe materialet e specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes pika 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 pika M.A.401;

f) sigurojë që janë përdorur facilitetet e duhura në rastin e motit të keq 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 për evidentimin 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 pjesë ose material të jashtëm dhe që janë rimontuar të gjitha panelet e hyrjes.

M.A.403 Defektet e avionit

a) Çdo defekt i avionit që rrezikon seriozisht sigurinë në operim do të rregullohet para fluturimit tjetër.

b) Vetëm stafi certifikues i përmendur në pikën M.A.801(b)(1) ose në nënpjesën F të këtij aneksi ose

në aneksin II (Pjesa-145) ose në aneksin Vd (Pjesa-CAO), ose personi i autorizuar në përputhje me pikën M.A.801(c) të këtij aneksi, mund të vendosë duke përdorur të dhënat e mirëmbajtjes të përmendura në pikën M.A.401 të këtij aneksi, nëse një defekt i avionit rrezikon seriozisht sigurinë në operim dhe për rrjedhojë të vendosë se kur dhe cili veprim korrigjues do të ndërmerret përpara fluturimit të ardhshëm. Sidoqoftë, kjo nuk zbatohet kur MEL përdoret nga piloti ose nga stafi certifikues;

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

d) Çdo defekt që nuk rregullohet para fluturimit, do të regjistrohet në sistemin e regjistrimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë së avionit të përmendur në pikën M.A.305 ose, nëse është e zbatueshme, në sistemin e regjistrimit teknik të avionëve të përmendur në pikën M.A.306.

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 kushte të pranueshme, të lëshuar sipas formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s ose ekuivalente dhe të shënjuar në përputhje me nënpjesën Q të aneksit I (Pjesa 21), ose, sipas rastit, aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në pikën 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose në pikën 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 e Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit", që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012 ose në këtë aneks (Pjesa-M), ose në aneksin Vd (Pjesa-CAO).



2. Komponentët jashtë shërbimit, të cilët duhet të mirëmbahen në përputhje me këtë rregullore.

3. Komponentët e kategorizuar si të papërdorshëm për shkak se kanë arritur limitin e jetëgjatësisë së tyre ose kanë 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 tëpërputhshmërisë së evidentueshme 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 caktuar dhe që përmban një deklaratë përputhshmërie 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 caktuar, pjesën standarde ose materialin.

M.A.502 Mirëmbajtja e komponentëve

a) Mirëmbajtja e komponentëve të ndryshëm nga komponentët e përmendur në pikat (b) (2) deri në pikën (b) (6) të pikës 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, pikat (b) (2) deri në (b) (6) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012 do të kryhen nga organizatat e mirëmbajtjes të licencuara në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi ose me aneksin II (Pjesa-145) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO), të kësaj rregulloreje, sipas rastit.

b) Me përjashtim të pikës (a), kur një komponent është i montuar në avion, mirëmbajtja e këtij komponenti mund të kryhet nga një organizatë e mirëmbajtjes së avionit e licencuar në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi, me aneksin II (Pjesa-145) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO) ose nga stafi

certifikues siç përmendet në pikën (b)(1) të pikës MA.801 të këtij aneksi. Kjo mirëmbajtje do të kryhet në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së avionit ose në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve nëse është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Kjo organizatë për mirëmbajtjen e avionit ose stafi certifikues mund të heqë përkohësisht komponentin për mirëmbajtje nëse kjo është e nevojshme për të përmirësuar aksesin në komponent, përveç rasteve kur kërkohet mirëmbajtje shtesë për shkak të heqjes. Mirëmbajtja e komponentit e kryer në përputhje me këtë pikë nuk do të kualifikohet për lëshimin e formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s dhe do të jetë subjekt i kërkesave për certifikimin e avionit të parashikuara në pikën M.A.801 të këtij aneksi.

c) Me përjashtim të pikës (a), kur një komponent është i montuar në motor ose në njësinë ndihmëse të fuqisë (APU), mirëmbajtja e këtij komponenti mund të kryhet nga një organizatë e mirëmbajtjes së motorit e licencuar në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi, ose me aneksin II (Pjesa-145), ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO). Kjo mirëmbajtje do të kryhet në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së motorit ose të APU-së ose në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve nëse është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Organizata e tillë e mirëmbajtjes së motorit mund ta heqë përkohësisht komponentin për mirëmbajtje nëse kjo është e nevojshme për të përmirësuar aksesin në komponent, përveç rasteve kur kërkohet mirëmbajtje shtesë për shkak të heqjes.

d) Mirëmbajtja e komponentëve të përmendur në pikën (b) (2) të pikës 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose në pikën (b) (2) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, kur komponenti është i montuar në avion ose është hequr përkohësisht për të përmirësuar aksesin, do të kryhet nga një organizatë e mirëmbajtjes së avionëve e licencuar në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi ose me aneksin II (Pjesa-145) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO) të kësaj rregulloreje, sipas rastit, nga stafi certifikues siç



përmendet në pikën (b)(1) të pikës M.A.801 ose nga pronari i avionit siç përmendet në pikën (b)(2) të pikës M.A.801 të këtij aneksi. Mirëmbajtja e komponentit e kryer në përputhje me këtë pikë nuk do të kualifikohet për lëshimin e e formës 1 të RSHsë sipas modelit të EASA-s, dhe do të jetë subjekt i kërkesave për certifikimin e avionit të parashikuara në pikën M.A.801 të këtij aneksi.

e) Mirëmbajtja e komponentëve e përmendur në pikat (b) (3) deri në (b) (6) të pikës 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose në pikat (b) (3) deri në (b) (6) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, kryhet nga organizata e përmendur në pikën (a), ose kryhet nga çdo person ose organizatë dhe shoqërohet me një “Deklaratë e kryerjes së mirëmbajtjes” të lëshuar nga personi ose organizata që ka kryer mirëmbajtjen. “Deklarata e kryerjes së mirëmbajtjes” duhet të përmbajë të paktën detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer, datën në të cilën është kryer mirëmbajtja dhe identifikimin e organizatës ose personit që lëshon deklaratën. Deklarata do të konsiderohet si regjistër mirëmbajtjeje dhe do të jetë e barabartë me Formën 1 të Republikës së Shqipërisë, sipas modelit të EASA-s, në lidhje me komponentin e mirëmbajtur.

M.A.503 Pjesët me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentët me kohëzgjatje të kufizuar

a) Pjesët me kohëzgjatje të kufizuar të instaluar dhe komponentët me kohëzgjatje të kufizuar nuk duhet ta tejkalojnë limitin e miratuar sipas specifikimeve në AMP dhe AD, përveç nëse parashikohet ndryshe në pikën M.A.504(b).

b) Kur përfundon kufizimi i miratuar, komponenti hiqet nga avioni për mirëmbajtje ose për asgjësim kur bëhet fjalë për pjesët me jetëgjatësi të kufizuar.

M.A.504 Ndarja e komponentëve

a) Komponentët jashtë shërbimit dhe të riparueshëm do të veçohen nga komponentët, pjesët standarde dhe materialet e dobishme.

b) Komponentët e riparueshëm nuk lejohen të hyjnë sërish në sistemin e furnizimit me komponentë, përveç nëse jetëgjatësia e detyrueshme

është zgjatur ose është miratuar një zgjidhje riparimi në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

NËNPJESA F. ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

M.A.601 Fushëveprimi

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 ndryshme nga ata avionët kompleksë me motor me fuqi motorike komplekse dhe komponentët për t'u instaluar në të që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”.

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 caktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

M.A.603 Zgjatja e miratimit

a) Një organizatë e përfshirë në aktivitete që i nënshtrohen kësaj Nënpyese nuk i ushtron aktivitetet e saj, përveç nëse miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Për këtë qëllim, Autoriteti i Aviacionit Civil përdor formën e përcaktuar në shtojcën V.

b) Objekti i punës që i nënshtrohet miratimit përcaktohet në manualin e organizatës së mirëmbajtjes në përputhje me pikën M.A.604. Klasat dhe sistemi i vlerësimit që do të përdoren për miratimin e organizatave të mirëmbajtjes përcaktohen në shtojcën IV të kësaj Pjese.

c) Një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje mund të fabrikojë, në në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes, një gamë të kufizuar të pjesëve për përdorim gjatë punës 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 e nënshkruar nga menaxheri i përgjithshëm i emëruar në përputhje me pikën M.A.606, germa (a), e cila konfirmon se organizata në çdo kohë do të kryejë aktivitetet e saj në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (Pjesa-M) ose aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, dhe me manualin;

2. Objektin e punës së organizatës;

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

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

5. Një listë e stafit certifikues dhe, nëse është e mundur, e personelit për kontrollin e vlefshmërisë ajrore, me qëllimin e tyre për miratim,

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

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, oficinat dhe hangarët e specializuar 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 aksesit 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 pajtueshmëri me këtë nënpjesë. Këta persona do të raportojnë te menaxheri përgjegjës.

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

d) Organizata duhet të ketë stafin e përshtatshëm për punën e kontraktuar. Përdorimi i stafit të nënkontraktuar në mënyrë të përkohshme do të lejohet vetëm në rastin kur ka më shumë punë se puna e kontraktuar dhe lejohet vetëm për personelin që nuk lëshon certifikatë të lejimit për shërbim.

e) Kualifikimi i të gjithë personelit të përfshirë në kontrollet e mirëmbajtjes dhe vlefshmërisë ajrore duhet të tregohet dhe regjistrohet.

f) Personeli që kryen detyrat e specializuara si saldimi, testimi/inspektimi joshkatërrues 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 për 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 germës (g), organizata mund të përdorë stafin certifikues të kualifikuar në përputhje me dispozitat e mëposhtme kur ofron mbështetje për mirëmbajtjen 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 të vlefshmërisë ajrore të përsëritur para fluturimit, e cila përcakton në mënyrë specifike që ekuipazhi i fluturimit mund të kryejë këtë direktivë të vlefshmërisë ajrore, organizata



mund t'i lëshojë një autorizim të kufizuar të stafit certifikues komandantit të 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 rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për avionët ELA1 që nuk janë të përfshirë në operacione tregtare në përputhje me pikën M.L.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML), personeli i saj për rishikimin e vlefshmërisë ajrore duhet të jetë i kualifikuar dhe i autorizuar, si dhe të plotësojë të gjitha të kërkesat e mëposhtme:

1. mban autorizimin e personelit certifikues për avionët përkatës;

2. ka të paktën tre vjet përvojë pune si personel certifikues;

3. është i pavarur nga procesi i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve të rishikuar ose ka autoritetin e përgjithshëm në procesin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve të rishikuar në tërësi;

4. ka fituar njohuri lidhur me nënpjesën C të këtij aneksi (Pjesa-M) ose nënpjesën C të aneksit Vb (Pjesa-ML)

5. ka fituar njohuri të dëshmuara për procedurat e organizatës së mirëmbajtjes, të cilat janë të rëndësishme për rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe lëshimin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

6. është pranuar zyrtarisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil pasi ka kryer rishikimin e vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e tij ose nën mbikëqyrjen e stafit të rishikimit të organizatës për vlefshmërinë ajrore, në përputhje me një procedurë të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

7. ka kryer të paktën një rishikim të vlefshmërisë ajrore në periudhën e dymbëdhjetë muajve të fundit.

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 demonstrojë se ata plotësojnë kërkesat e germës (b) të pikës 66.A.20 të aneksit III (Pjesa-66) ose, kur kërkohet në aneks, të plotësojnë kërkesat e legjislacionit përkatës të shtetit shqiptar;

2. që stafi certifikues ka njohuritë e duhura për mjetin ajror 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 mbështetje për mirëmbajtjen mund të lëshojë një autorizim certifikimi të vlefshëm vetëm për një herë:

1. për një nga punonjësit e saj që mban kualifikimet e tipit të avionin të 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 të vlefshme 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 të vlefshëm vetëm për një herë siguron që çdo mirëmbajtje e tillë që mund të prekë sigurinë në operim të rikontrollohet.

c) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes regjistron 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 fushëveprimin e 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 të tyre, siç listohen në manualin e organizatës së mirëmbajtjes sipas nevojës për mirëmbajtjen e përditshme brenda fushëveprimit të miratimit; dhe,

2. të tregojë që ka akses në të gjitha pajisjet dhe mjetet e tjera të përdorura vetëm herë pas here.

b) Mjetet dhe pajisjet do të kontrollohen dhe kalibrohen në një standard të njohur zyrtarisht. Të dhënat 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 mban dhe përdor të dhënat aktuale të mirëmbajtjes të specifikuara në pikën M.A.401 të këtij aneksi ose në pikën ML.A.401 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, në kryerjen e mirëmbajtjes, përfshirë modifikimet dhe riparimet. Megjithatë, në rastin kur të dhënat e mirëmbajtjes ofrohen nga klientët, organizata i mban dhe i përdor këto të dhëna vetëm kur puna e mirëmbajtjes është në proces.

M.A.610 Urdhrat e punës së mirëmbajtjes

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

M.A.611 Standardet e mirëmbajtjes

Të gjitha proceset e mirëmbajtjes kryhen në përputhje me kërkesat e nënpjesës D, seksionit A të këtij aneksi ose me kërkesat e nënpjesës D, seksioni A të aneksit Vb (Pjesa-ML), siç përcaktohet në paragrafin 1 të nenit 3.

M.A.612 Certifikata e lejitimit për shërbim të avionit-

Pas plotësimit të të gjithë mirëmbajtjes së kërkuar të avionit në përputhje me këtë nënpjesë, lëshohet një CRS e avionit në përputhje me pikën M.A.801 të këtij aneksi ose me pikën ML.A.801 të aneksit Vb (Pjesa-ML), siç përcaktohet në paragrafin 1 të nenit 3.

M.A.613 Certifikata e lejitimit për shërbim të komponentëve

a) Pas plotësimit të të gjithë mirëmbajtjes së kërkuar të komponentëve në përputhje me këtë nënpjesë, për ta lëshohet një CRS në përputhje me

pikën M.A.802 të këtij aneksi ose me pikën ML.A.802 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit. Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA do të lëshohet, përveç atyre komponentëve të mirëmbajtur në përputhje me germat (b) ose (d) të pikës M.A.502, për komponentët e fabrikuar në përputhje me germën (c) të pikës M.A.603 të këtij aneksi dhe për komponentët në lidhje me të cilët pika ML.A.502 e aneksit Vb (Pjesa-ML) parashikon ndryshe.

b) CRS i komponentit, forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA, mund të gjenerohet nga një sistem kompjuterik.

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

a) Organizata e miratuar për mirëmbajtjen regjistron të gjitha të dhënat e punës së kryer. Ruhen të gjitha të dhënat e nevojshme për vërtetimin e të gjitha kërkesave të plotësuara për lëshimin e certifikatës së lejitimit për shërbim, përfshirë dokumentet e lejes së nënkontraktorit dhe për lëshimin e çdo certifikate për rishikimin e vlefshmërisë ajrore.

b) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes duhet t'i ofrojë një kopje të secilës CRS pronarit të avionit ose operatorit, së bashku me një kopje të të gjitha dhënave të detajuara të mirëmbajtjes, lidhur me punën e kryer dhe të nevojshme për të treguar përputhshmërinë me pikën M.A.305 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose ML.A.305 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

c) Organizata e miratuar e mirëmbajtjes duhet të mbajë një kopje të të gjitha të dhënave të mirëmbajtjes dhe çdo të dhënë 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. Përveç kësaj, duhet të ruajë një kopje të të gjitha dhënave që lidhen me lëshimin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për tre vjet nga data e lëshimit dhe i jep një kopje të tyre pronarit të avionit.

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

2. E gjithë pjesa kompjuterike e 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 t'i jepen pronarit ose klientit të 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 nënpjesën F, seksioni A të këtij aneksi mund të:

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

b) planifikojë kryerjen e shërbimeve të specializuara nën kontrollin e organizatës së mirëmbajtjes në një organizatë tjetër të kualifikuar siç duhet, siç përshkruhet në manualin e organizatës së mirëmbajtjes;

c) mirëmbajë çdo avion ose komponent për të cilin është miratuar, në çdo vendndodhje, kur lind nevoja për këtë mirëmbajtje, ose nga paaftësia e shërbimit të avionit, ose nga nevoja për të mbështetur mirëmbajtjen që kryhet herë pas here dhe që i nënshtrohet respektimit të kushteve të përcaktuara në manualin e organizatës së mirëmbajtjes;

d) lëshojë certifikata të lejitimit për shërbim, pas përfundimit të mirëmbajtjes, në përputhje me pikën M.A.612 ose M.A.613 të këtij aneksi;

e) kryej rishikime të vlefshmërisë ajrore dhe lëshojë certifikatën përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, nëse është miratuar për ta bërë këtë për avionët ELA1, të cilët nuk janë përfshirë në operimet tregtare, në përputhje me kushtet e specifikuar në pikën M.L.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML).

Organizata duhet të mirëmbajë vetëm një avion ose komponent për të cilin është miratuar kur të gjitha ambientet, pajisjet, mjetet, materialet e nevojshme, të dhënat e mirëmbajtjes dhe stafi certifikues janë të disponueshëm.

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 në mënyrë sistematike rishikime të organizatës.

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

6. facilitetet, pajisjet, mjetet e punës, materialet, procedurat, fushëveprimin, stafin certifikues dhe stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore që mund të prekin miratimin.

Në rastin e ndryshimeve të propozuara për personelin që nuk janë njohur më parë nga stafi drejtores, këto ndryshime do të njoftohen në sa më parë.

M.A.618 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së miratimit

a) Miratimi do të mbetet i vlefshëm deri më 1 shtator 2024, me kusht që:

1. Organizata të 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 gjetje e mospërputhshmërisë domethënëse me kërkesat e këtij aneksi ose aneksit Vb (Pjesa-ML), e cila ul standardin e sigurisë në operim dhe rrezikon seriozisht sigurinë e operimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo gjetje e mospërputhshmërisë me kërkesat e këtij aneksi ose aneksit Vb (Pjesa-ML), e cila ul standardin e sigurisë dhe mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

c) Pas marrjes së njohimit 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 e 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 ajrore të licencuar sipas VKM-së nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit", 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 manualin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAME) në përputhje me pikën M.A.704.

M.A.704 Manuali i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAME)

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

1. një deklaratë e nënshkruar nga menaxheri përgjegjës e cila konfirmon që organizata do të punojë në çdo kohë në përputhje me këtë aneks (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit;

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 përgjegjësisë 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, aty ku është e aplikueshme, stafin e autorizuar për të lëshuar lejet për fluturim 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 siguron përputhshmërinë me këtë aneks (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit; dhe

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

9. Lista e programeve të miratuara të mirëmbajtje, ose, për avionin që nuk përdoret nga transportuesit ajrore të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit", lista e programeve të mirëmbajtjeve "të përgjithshme" dhe "bazë".

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

c) Pavarësisht germës (b), ndryshimet e vogla për manualin CAME mund të miratohen indirekt përmes një procedure indirekte miratimi. Procedura e miratimit indirekt do të përcaktojë ndryshimin e vogël, të vendosur nga organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore si pjesë e manualit dhe do të miratohet nga Autoriteti 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 cakton një menaxher përgjegjës, i cili ka autoritetin legjitim për të siguruar që të gjitha aktivitetet e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund të financohen dhe kryhen në përputhje me këtë aneks (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.



b) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, menaxheri përgjegjësi referuar në germën (a) do të jetë personi që ka gjithashtu autoritetin për të siguruar që të gjitha operimet mund të financohen dhe të kryhen në standardin e kërkuar për lëshimin e një certifikate të operatorit ajror;

c) Një person ose një grup personash caktohen përgjegjës për të siguruar që organizata të jetë gjithnjë në përputhje me menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe kërkesat e lejes për fluturim të këtij aneksi (Pjesa-M) dhe Aneksit Vb (Pjesa-ML). Këta persona janë përfundimisht përgjegjës para menaxherit të përgjithshëm.

d) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, menaxheri përgjegjës do të caktojë një mbajtës posti (*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 që pritet të bëjë.

g) Të gjithë personat sipas germave (c) dhe (d) duhet të jenë të aftë të tregojnë njohuritë përkatëse, edukimin dhe eksperiencën e përshtatshme lidhur me vazhdueshmërinë e 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 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose pikën M.A.901(c) të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, organizata cakton persona të

autorizuar për ta bërë këtë, duke iu nënshtuar miratimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

j) Organizata do të përcaktojë dhe mbajë të përditësuar në manualin 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 VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, 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 i Aviacionit Civil.

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

a) Një organizatë e miratuar për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në mënyrë që të miratohet për të kryer kontrole të vlefshmërisë ajrore dhe, nëse është e zbatueshme, për lëshimin e lejeve të fluturimit, duhet të ketë një personel të përshtatshëm për rishikimin e vlefshmërisë ajrore për të lëshuar certifikata për rishikimin e vlefshmërisë ajrore ose rekomandime të përmendura në seksionin A, të nënpjesës I të aneksit I (Pjesa-M) ose në seksionin A, të nënpjesës I të aneksit Vb (Pjesa-ML) dhe, nëse është e zbatueshme, për të lëshuar një leje fluturimi në përputhje me pikën M.A.711(c):

1. Për avionin e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” dhe avionët me MTOM mbi 2 730 kg, përveç balonave, ky staf duhet të zotërojë:

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 VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” me MTOM prej 2 730 kg dhe më pak dhe balonave, ky staf duhet të zotërojë:

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 një autorizim vetëm nga organizata e miratuar e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore kur pranohet formalisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil pas përfundimit të pranueshëm 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 fundit në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

d) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të identifikohet duke listuar secilin person në manualin 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) Organizata siguron që i gjithë menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore kryhet në përputhje me seksionin A, të nënpjesës C të këtij aneksi (Pjesa-M) dhe seksionin A, të nënpjesës C të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

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

1. sigurohet që është krijuar dhe kontrolluar një program i mirëmbajtjes së avionëve, duke përfshirë çdo program besueshmërie, siç kërkohet në pikën M.A.302 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose ML.A.302 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit;

2. ofrojë një kopje të programeve të mirëmbajtjeve së avionëve pronarit ose operatorit përgjegjës, në përputhje me pikën M.A.201 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose ML.A.201 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, për avionët që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”;

3. menaxhojë miratimin e modifikimeve dhe riparimeve;

4. sigurohet që e gjithë mirëmbajtja të kryhet në përputhje me programin e miratuar të mirëmbajtjes dhe të lëshohet në përputhje me seksionin A, nënpjesën H të këtij aneksi (Pjesa-M) ose seksionin A, nënpjesën H të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit,

5. sigurohet që janë aplikuar të gjitha direktivat e vlefshmërisë ajrore dhe direktivat operacionale në fuqi që kanë ndikim në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

6. sigurohet që të gjitha defektet e zbuluara gjatë



mirëmbajtjes së planifikuar ose të raportuara janë korrigjuar në mënyrë të përshtatshme nga një organizatë mirëmbajtje e miratuar;

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

8. koordinojë mirëmbajtjen e planifikuar, aplikimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore, zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi shërbimi të kufizuar 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 kompleks me motor, ose avionëve të përdorur për CAT, ose që përdoren për operacione të specializuara tregtare ose për operacionet tregtare ATO ose DTO, kur CAMO nuk është miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose nënpjesën F të këtij aneksi (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO), organizata, në konsultim me operatorin, nënshkruan një kontratë me shkrim për mirëmbajtje me një organizatë të miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose nënpjesën F të këtij aneksi (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) ose me një operator tjetër, duke detajuar funksionet e specifikuara në pikat M.A.301 (b), M.A.301 (c), M.A.301 (f) dhe M.A.301 (g) të këtij aneksi (Pjesa-M), ose në pikat M.L.A.301 (b) deri (e) të aneksit Vb (Pjesa-ML), duke siguruar që e gjithë mirëmbajtja të kryhet përfundimisht nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose nënpjesën F të këtij aneksi (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) dhe duke përcaktuar mbështetjen e funksioneve të cilësisë të përmendura në pikën M.A.712 (b) të këtij aneksi (Pjesa-M).

d) Pavarësisht pikës (c), kontrata mund të jetë në formën e urdhrave individuale të punës drejtuar organizatës së mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose nënpjesën F të këtij aneksi (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) në rastin e:

1. një avioni që kërkon mirëmbajtje të paplanifikuar linje;

2. mirëmbajtjes së komponentëve, duke përfshirë mirëmbajtjen e motorit.

M.A.709 Dokumentacioni

a) Organizata e miratuar e menaxhimit të

vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të ruajë dhe të përdorë të dhënat aktuale të mirëmbajtjes, në përputhje me pikën M.A.401 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose pikën M.L.A.401 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, për kryerjen e detyrave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendura në pikën M.A.708 të këtij aneksi (Pjesa-M). Këto të dhëna mund të jepen nga pronari ose operatori, sipas një kontrate të nënshkruar me pronarin ose operatorin. Në këtë rast, organizata për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të ruajë këto të dhëna për aq kohë sa kontrata mbetet në fuqi, përveçse kur kërkohej nga pika M.A.714 e këtij aneksi (Pjesa-M).

b) Për avionët që nuk përdoren nga transportues të licencuar ajror në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, organizata e miratuar për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore mund të zhvillojë programe mirëmbajtjeje “bazë” ose “të përgjithshme”, ose të dyja, në mënyrë që të lejojë miratimin fillestar ose shtrirjen e objektit të miratimit, pa pasur kontratat e përmendura në shtojcën I të këtij aneksi (Pjesa-M) ose shtojcën I të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit. Megjithatë, programet “bazë” dhe “të përgjithshme” të mirëmbajtjes nuk parandalojnë nevojën për të krijuar një Program të Përshtatshëm të Mirëmbajtjes së avionit në përputhje me pikën M.A.302 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose M.L.A.302 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, në kohën e duhur përpara ushtrimit të privilegjeve të përmendura në pikën M.A.711 të këtij aneksi (Pjesa-M);

M.A.710 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

Kur organizata e miratuar në përputhje me pikën M.A.711(b) të këtij aneksi (Pjesa-M) kryen rishikime të vlefshmërisë ajrore, i kryen ato në përputhje me pikën M.A.901 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose pikën M.L.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

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



VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, siç listohen në certifikatën e miratimit.

2. menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, kur kjo shënohet edhe në certifikatën e miratimit edhe në certifikatën e operatorit ajror (AOC);

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. shtyjë afatin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose nga një organizatë ose person tjetër, sipas rastit, sipas kushteve të përcaktuara në pikën M.A.901(f) të këtij aneksi (Pjesa-M) ose ML.A.901(c) të aneksit Vb (Pjesa-ML);

5. miratojë AMP-në, në përputhje me pikën (b)(2) të pikës ML.A.302, për avionët që menaxhohen në përputhje me aneksin Vb (Pjesa-ML).

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. mund të lëshojë certifikatën përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe të zgjasë afatin e saj në kohën e duhur sipas kushteve të përcaktuara në pikat M.A.901(c)(2) ose M.A.901(e)(2) të këtij aneksi (Pjesa-M) ose në pikat ML.A. 901(c) të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit; dhe

2. mund të lëshojë një rekomandim për rishikimin e vlefshmërisë ajrore për Autoritetin e Aviacionit Civil, kur Shqipëria është Shteti i Regjistrimit.

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 fluturimi në përputhje me pikën 21.A.711 (d) të aneksit I (Pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012 për avionin, për të cilin është miratuar organizata për të lëshuar certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, kur ajo vërteton pajtueshmërinë me kushtet e miratuara të fluturimit, që i nënshtrohen një procedure të miratuar në manualin 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 nënpjesë, ajo do të krijojë një sistem cilësie dhe do të caktojë një menaxher cilësie 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 e përgjithshëm 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 pjesë.

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 VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023,



“Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” 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 VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, sistemi i cilësisë mund të zëvendësohet nga rishikime në mënyrë sistematike të organizatës që i nënshtrohet miratimit të Autoritetit të Aviacionit Civil, 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 kontrakttojë 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 pajtueshmërinë e vazhdueshme 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 e përgjithshëm;
5. secilin prej personave të specifikuar në M.A.706 (c);
6. facilitetet, procedurat, objektin e punës dhe stafin që mund të prekin miratimin.

Në rastin e ndryshimeve të propozuara për personelin që nuk janë njohur më parë nga stafi drejtues, këto ndryshime do të njoftohen në sa më parë.

M.A.714 Ruajtja e të dhënave

a) Organizata për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ruan të gjitha të dhënat e punës së kryer. Të dhënat e

kërkuara nën pikën M.A.305 të këtij aneksi (Pjesa-M) ose M.L.A.305 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, dhe nëse është e zbatueshme nën pikën M.A.306 të këtij aneksi (Pjesa-M), do 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 të secilit rekomandim të lëshuar ose sipas rastit, të shtyrë, 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 shtyrë 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) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) 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 germa (b) dhe (c) deri në dy vjet pasi avioni të jetë tërhequr përgjithmonë nga shërbimi.

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

f) E gjithë pajisja kompjuterike e 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 avionit 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) Miratimi do të mbetet i vlefshëm deri më 1 shtator 2024, me kusht që:

1. Organizata mbetet në pajtueshmëri me këtë pjesë, në përputhje me dispozitat e lidhura me trajtimin e papajtueshmërive 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 i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

M.A.716 Gjetjet

a) Gjetje e nivelit 1 konsiderohet çdo papajtueshmëri në lidhje me kërkesat e këtij aneksi (Pjesa-M) ose të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, i cili ul standardin e sigurisë në operim dhe rrezikon seriozisht atë;

b) Gjetje e nivelit 2 konsiderohet çdo papajtueshmëri lidhur me kërkesat e këtij aneksi (Pjesa-M) ose të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, i cili mund të ulë standardin e sigurisë në operim dhe mund të vendosë në rrezik atë.

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 tek Autoriteti i Aviacionit Civil brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet.

NËNPJESA H. CERTIFIKATA E LEJIMIT PËR SHËRBIM – CRS

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

a) Përveç avionëve të lejuar për shërbim nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145), CRS-ja lëshohet në përputhje me këtë nënpjesë.

b) Asnjë avion nuk lejohet për shërbim përveç nëse lëshohet CRS-ja kur të gjitha detyrat e porositura të mirëmbajtjes të jenë kryer siç duhet. CRS-ja lëshohet nga një personel i autorizuar certifikues i organizatës së mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO), përveç detyrave të

mirëmbajtjes, ndryshe nga detyrat e mirëmbajtjes komplekse, të listuara në shtojcën VII të këtij aneksi, kur CRS-ja lëshohet, në mënyrë alternative nga:

1. stafi i pavarur certifikues, i cili vepron në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nenin 5 të kësaj rregulloreje;

2. piloti pronar, i cili vepron në përputhje me pikën M.A.803 të këtij aneksi.

c) Me përjashtim të germës (b), në rast të situatave të paparashikuara, kur një avion është ulur në një vend ku asnjë organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me këtë aneks, aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) dhe ku asnjë personel i pavarur certifikues nuk është i disponueshëm, pronari mund të autorizojë çdo person, me jo më pak se 3 vjet me përvojën e duhur në mirëmbajtje dhe që zotëron një licencë të vlefshme mirëmbajtjeje në përputhje me aneksin 1 të ICAO-s, për tipin e avionit që kërkon certifikim ose një autorizim të personelit certifikues të vlefshëm për punën e cila kërkon një certifikim, të lëshuar nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar sipas aneksit 6 të ICAO për të mirëmbajtur avionin në përputhje me standardet e përcaktuara në nënpjesën D të këtij aneksi dhe për ta lejuar këtë avion për shërbim. Në këtë rast, pronari:

1. merr dhe mban të dhënat e avionëve duke specifikuar detaje të mirëmbajtjes së kryer dhe të kualifikimeve të personit që lëshon CRS-në;

2. siguron që kjo mirëmbajtje verifikohet më vonë dhe lëshohet një CRS e re nga një person i autorizuar siç përcaktohet në germën (b) ose nga një organizatë e miratuar në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi, aneksin II (Pjesa-145) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO), në mundësinë e parë që i jepet dhe në çdo rast, brenda 7 ditëve kalendarike nga lëshimi i CRS-së nga personi i autorizuar nga pronari;

3. njofton organizatën përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve, kur është kontraktuar, ose autoritetin kompetent kur nuk është lidhur kontratë, brenda 7 ditëve nga lëshimi i autorizimit.

d) Në rast të një "lejimi për shërbim" në përputhje me pikën (b)(1), stafi certifikues mund të ndihmohet në kryerjen e detyrave të mirëmbajtjes nga një ose më shumë persona që janë subjekt i kontrollit të tij/saj të drejtpërdrejtë dhe të vazhdueshëm."

e) Një CRS përmban të paktën:

1. detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer;



2. datën kur u përfundua mirëmbajtja;

3. identitetin e organizatës ose të personit që lëshon CRS-në, duke përfshirë, në mënyrë alternative:

i) referencën e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes dhe stafit certifikues që lëshon CRS-në;

ii) në rastin e përmendur në germën (b) (2), identitetin dhe, kur është e zbatueshme, numrin e licencës së stafit certifikues që lëshon CRS-në;

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

f) Me përjashtim të germës (b) dhe pavarësisht nga germa (g), kur mirëmbajtja e kërkuar nuk mund të përfundohej, mund të lëshohet një CRS me kufizime e miratuar për avionit. Në këtë rast, certifikata duhet të tregojë se mirëmbajtja nuk mund të përfundohej, si dhe të tregojë çdo kufizim të vlefshmërisë ajrore ose kufizim të operimeve, si pjesë e informacionit që kërkohet nga germa (e) (4);

g) një CRS nuk lëshohet në rastin e ndonjë mospërputhshmërie të njohur që rrezikon sigurinë e fluturimit.

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

a) Me përjashtim të komponentëve të lejuar për shërbim nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) dhe për rastet e përfshira në pikën (e) të pikës M.A.502, do të lëshohet CRS në përfundim të çdo pune mirëmbajtjeje të kryer në një komponent të avionit në përputhje me pikën M.A.502.”;

b) Certifikata e autorizuar e lejimit për shërbim, e identifikuar si forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, përbën CRS-në e komponentit, përveç kur kjo mirëmbajtje e komponentëve të avion është kryer në përputhje me germën (b) ose (d) të pikës M.A.502, e në këtë rast mirëmbajtja i nënshtrohet procedurave të lejimit për shërbim të avionëve 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 validuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për tipin e avionit ose kategorinë e tij; dhe

2. Të zotërojë avionin, ose si pronar i vetëm ose si bashkëpronar; ai 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 anëtar i 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 të ndryshëm nga avionët me fuqi motorike prej 2 730 kg MTOM dhe më pak, të cilët nuk përdoren për operimet CAT, për operimet e specializuara tregtare apo për operimet tregtare nga ATO-t apo DTO-të, piloti pronar mund të lëshojë një CRS pasi të ketë kryer mirëmbajtjen e kufizuar të pronarit pilot siç përcaktohet në shtojcën VIII të këtij aneksi.

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

d) CRS-ja duhet të përfshihet në sistemin e regjistrimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe përmban detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer, të dhënat e përdorura të mirëmbajtjes, datën kur u përfundua mirëmbajtja, si edhe identitetin, nënshkrimin dhe numrin e licencës së pilotit pronar që lëshon këtë certifikatë.

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.901 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit

Për të siguruar vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit, një rishikim i vlefshmërisë ajrore dhe të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të tij duhet të kryhen në mënyrë periodike.

a) Një certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore lëshohet në përputhje me shtojcën III (forma e RSH- 15(a) ose 15(b) së sipas modelit të EASA-s) të këtij aneksi pas plotësimit të një rishikimi të duhur 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 cili, gjatë 12 muajve të mëparshëm:

1. vlefshmëria e tij ajrore është menaxhuar në mënyrë të vazhdueshme nga një CAMO ose CAO i vetëm;

2. është mirëmbajtur nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me nënpjesën F të këtij aneksi, aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO), përfshirë rastet kur detyrat e mirëmbajtjes të përmendura në germën (b) të pikës



M.A.803 kryhen dhe lejohen për shërbim në përputhje me germën (b) (1) ose germën (b) (2) të pikës M.A.8.01 të këtij aneksi.

c) Për të gjithë avionët e përdorur nga transportuesit ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, dhe për avionët mbi 2 730 kg MTOM që ndodhen në një mjedis të kontrolluar, organizata e përmendur në pikën (b)(1) që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore në përputhje me CAMO.A.125(e) të aneksit Vc ose me pikën M.A.711(b) të këtij aneksi ose pikën CAO.A.095(c)(1) të aneksit Vd, sipas rastit, dhe duke iu nënshtruar përputhshmërisë me pikën (j) mund të;

1. lëshojë një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901;

2. zgjasë deri në dy herë vlefshmërinë e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore që ka lëshuar, çdo herë me një periudhë 1-vjeçare, kur avioni në fjalë ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar.

d) Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil pas një vlerësimi të kënaqshëm bazuar në rekomandimin e bërë nga një CAMO ose CAO, dërguar së bashku me aplikimin nga pronari ose operatori për të gjithë avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit” dhe për avionët mbi 2 730 kg MTOM që përputhen me kushtet alternative të mëposhtme:

1. nuk janë në një mjedis të kontrolluar;

2. vazhdueshmëria e vlefshmërisë së tyre ajrore menaxhohet nga një organizatë që nuk mbart privilegjin për të kryer rishikime të vlefshmërisë ajrore.

Rekomandimet e përmendura në nënparagrafin e parë duhet të bazohen në një rishikim të vlefshmërisë ajrore të kryer në përputhje me pikën M.A.901.

e) Për avionët me peshë 2 730 kg MTOM e më pak që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të

licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, çdo CAMO ose CAO e zgjedhur nga pronari ose operatori mundet në përputhje me CAMO.A.125 (e) të aneksit Vc ose të pikës M.A.711(b) të këtij aneksi ose CAO.A.095(c) të aneksit Vd, sipas rastit, dhe është në përputhje me pikën (j) të:

1. lëshojë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901;

2. zgjasë deri në maksimumi dy herë vlefshmërinë e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore që ka lëshuar, çdo herë me një periudhë 1-vjeçare, kur avioni në fjalë ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar nën menaxhimin e tij.

f) Me përjashtim të germës (c)(2) dhe germës (e)(2) të pikës M.A.901, për avionët që janë në një mjedis të kontrolluar, organizata e përmendur në germën b (1), e cila menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve, duke qenë në përputhje me germën (j), mund të zgjasë deri në dy herë vlefshmërinë e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore që është lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose nga ndonjë CAMO ose CAO tjetër, çdo herë me një periudhë 1-vjeçare.

g) Kurdoherë që rrethanat zbulojnë ekzistencën e një rreziku të mundshëm për sigurinë në operim, Autoriteti i Aviacionit Civil kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon vetë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

h) Pa cenuar germën (g), Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kryejë rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe ta lëshojë vetë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në rastet e mëposhtme:

1. kur vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionit menaxhohet nga një CAMO ose CAO, i cili ka vendin kryesor të biznesit në një vend tjetër;

2. për çdo avion tjetër me 2 730 kg MTOM dhe më pak, nëse kjo gjë kërkohet nga pronari.

i) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil e lëshon vetë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me germën (g) ose (h) ose pasi të ketë vlerësuar rekomandimin në përputhje me pikën M.B.901, pronari ose operatori i avionit, nëse është e nevojshme për këto arsye, duhet të sigurojë:

1. çdo dokumentacion që kërkon Autoriteti i Aviacionit Civil;



2. akomodim të përshtatshëm në një vendndodhje të përshtatshme për personelin e tij;

3. mbështetjen e stafit certifikues.

j) Një certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk lëshohet, apo zgjatet nëse ka prova ose tregues se avionin nuk ka vlefshmëri ajrore.

k) Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit përfshin një rishikim të plotë të dokumentuar të të dhënave të avionëve që përcaktojnë se janë përmbushur kërkesat e mëposhtme:

1. orët e fluturimit të korpusit të avionit, motorit dhe të helikës dhe ciklet përkatëse të fluturimit janë regjistruar si duhet;

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

3. të gjitha proceset e mirëmbajtjes së avionit në përputhje me AMP-në e miratuar janë kryer;

4. të gjitha defektet e njohura janë korrigjuar ose, sipas rastit, janë kryer në mënyrë të kontrolluar, në përputhje me M.A.403;

5. të gjithë AD-të e zbatueshme janë zbatuar dhe regjistruar si duhet;

6. të gjitha modifikimet dhe riparimet e zbatuara janë regjistruar dhe janë në përputhje me pikën M.A.403;

7. të gjitha pjesët me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentët me kohëzgjatje të kufizuar të instaluar në avion janë identifikuar, regjistruar si duhet dhe nuk e kanë kaluar afatin e tyre;

8. të gjitha proceset e mirëmbajtjes janë kryer në përputhje me këtë aneks;

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

10. avioni është në përputhje me rishikimin e fundit të modelit të tipit të tij të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia;

11. nëse kërkohet, avioni mban një certifikatë zhurme që korrespondon me konfigurimin aktual të avionit në përputhje me nënpjesën I të aneksit I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, nënpjesën I të seksionit A të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafrojnë rregulloren (BE) nr. 748/2012:

l) Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit përfshin një inspektim fizik të avionit. Për këtë mbikëqyrje, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore, i cili nuk është i kualifikuar siç duhet në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) duhet të asistohet nga një staf i kualifikuar.

m) Gjatë inspektimit fizik të avionit, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore siguron që:

1. të gjitha shënjimet dhe tabelat e sigurisë janë vendosur në mënyrë të duhur;

2. avioni është në përputhje me manualin e tij të miratuar të fluturimit;

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

4. nuk gjendet asnjë defekt i dukshëm që nuk është trajtuar në përputhje me pikën M.A.403;

5. nuk gjenden mospërputhshmëri ndërmjet avionit dhe rishikimeve të dokumentuara të të dhënave të përmendura në germën (k).

n) Me përjashtim të pikës (a), rishikimi i vlefshmërisë ajrore mund të përshpejtohet për një periudhë maksimale prej 90 ditësh pa humbje të vazhdueshmërisë së modelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, për të bërë të mundur që rishikimi fizik të bëhet gjatë një kontrolli mirëmbajtjeje.

o) Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore Forma 15b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s ose rekomandimi për lëshimin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore Forma 15a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, i përmendur në shtojcën III të këtij aneksi lëshohet vetëm:

1. nga staf i autorizuar i rishikimit të vlefshmërisë ajrore në emër të organizatës së miratuar;

2. nëse rishikimi i vlefshmërisë ajrore është kryer plotësisht.

p) Një kopje e çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore e lëshuar apo me zgjatje afati për një avion, i dërgohet Shtetit të Regjistrimit të avionit në fjalë brenda 10 ditëve.

q) Detyrat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk nënkontrahohen.

r) Nëse rezultati i rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk është bindës, organizata që ka kryer rishikimin informon autoritetin kompetent sa më shpejt të jetë e mundur dhe në çdo rast brenda 72 orëve nga momenti kur organizata identifikon arsyen për të cilën rishikimi i vlefshmërisë ajrore nuk është bindës.

s) Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk lëshohet derisa të gjitha gjetjet të jenë mbyllur.

**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 Republikës së Shqipërisë; 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 përputhje me pikën M.A.304.

c) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

M.A.903 Transferimi i regjistrimit të avionit nga një vend i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes shumëpalëshe në Shqipëri

a) Kur regjistrimi i një avioni transferohet nga një vend i ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në Shqipëri, aplikanti:

1. Do të informojë vendin e ZPEA-së ku ishte regjistruar, për vendin e ri ku ai do të regjistrohet, pastaj;
2. Do të aplikojë në Autoritetin e Aviacionit Civil për lëshimin e një certifikate të re të vlefshmërisë ajrore në përputhje me aneksin I (pjesa 21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe

produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

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, ose një organizatë e miratuar sipas legjislacionit të BE-së nga një shtet anëtar.

M.A.904 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve të importuar në BE

a) Kur importohet një avion në regjistrin e Republikës së Shqipërisë nga një vend i tretë ose nga një sistem rregullator ku rregullorja evropiane 2018/1139 nuk zbatohet, 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) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012;

2. do të bëjë një rishikim të vlefshmërisë ajrore të kryer në përputhje me pikën M.A.901, për avionët që nuk janë avionë të rinj.

3. ka kryer të gjitha proceset e mirëmbajtjes, të cilat përputhen me AMP-në e miratuar në përputhje me pikën M.A.302.

b) Organizata që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore, kur është e bindur se avioni i përmbush të gjitha kërkesat përkatëse, i dërgon një rekomandim të dokumentuar për lëshimin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore Autoritetit të Aviacionit Civil si autoriteti kompetent i Shtetit të regjistrit.

c) Pronari i avionit do t'i lejojë autoritetit kompetent të shtetit të regjistrit, aksesin në avion për të kryer inspektim.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil si Autoriteti



Kompetent i Shtetit të regjistrit, lëshon një certifikatë të vlefshmërisë ajrore kur është i bindur se avioni është në përputhje me kërkesat e aneksit I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012;

e) Autoriteti i Aviacionit Civil lëshon gjithashtu certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore. Certifikata është e vlefshme për 1 vit, përveç nëse ai (Autoriteti i Aviacionit Civil) vendos të shkurttojë periudhën e vlefshmërisë për arsye të sigurisë së aviacionit.

M.A.905 Gjetjet

a) Një gjetje e nivelit 1 është çdo konstatim i mospërputhshmërisë domethënëse me kërkesat e këtij aneksi, i cili ul standardet e sigurisë dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo konstatim i mospërputhshmërisë me kërkesat e këtij aneksi, i cili mund të ulë standardet e sigurisë dhe mund të rrezikojë 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 bindje të Autoritetit të Aviacionit Civil 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 Fushëveprimi

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 Kompetent është Autoriteti i Aviacionit Civil 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 ketë 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.103 Gjetjet dhe masat zbatuese-personat

Nëse gjatë mbikëqyrjes ose ndonjë procesi tjetër, nga Autoriteti i Aviacionit Civil përgjegjës për mbikëqyrjen në përputhje me këtë aneks, gjenden prova për mospërputhshmëri të një personi që mban një licencë, certifikatë, klasifikim ose vërtetim të lëshuar në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, atëherë, Autoriteti i Aviacionit Civil që ka identifikuar mospërputhshmërinë merr çdo masë të nevojshme zbatuese për të parandaluar vazhdueshmërinë e kësaj mospërputhshmërie.

M.B.104 Mbajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë një sistem të mbajtjes së të dhënave, i cili mundëson ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, vazhimit, ndryshimit, pezullimit apo anulimit të çdo certifikate.

b) Të dhënat për mbikëqyrjen e organizatave të miratuara në përputhje me këtë aneks përfshijnë minimumi:

1. aplikimin për miratimin e një organizate;
2. certifikatën e miratimit të organizatës duke përfshirë çdo ndryshim;
3. një kopje të programit të auditimit duke listuar datat kur duhen kryer dhe kur janë kryer auditimet;



4. të dhënat e vazhdueshme të mbikëqyrjes së Autoritetit të Aviacionit Civil duke përfshirë të gjitha të dhënat e auditimeve;

5. kopjen e të gjithë korrespondencës përkatëse;

6. detajet për çdo përjashtim dhe masatdetyruese / përforcuese;

7. çdo raport nga autoritetet e tjera kompetente lidhur me mbikëqyrjen e organizatës;

8. manualin e organizatës dhe ndryshimet;

9. kopje të çdo dokumenti tjetër të miratuar në mënyrë të drejtpërdrejtë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Periudha e ruajtjes për të dhënat e germës (b) është të paktën 5 vjet.

d) Të dhënat minimale për mbikëqyrjen e çdo avioni përfshijnë të paktën një kopje të:

1. certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit;

2. certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

3. rekomandimeve për rishikimin e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga CAO ose CAMO;

4. raporteve nga rishikimet e vlefshmërisë ajrore të kryera në mënyrë të drejtpërdrejtë nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

5. të gjithë korrespondencës përkatëse lidhur me avionin;

6. detajet e çdo përjashtimi dhe mase(ash) detyruese/përforcuese;

7. çdo dokument të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me këtë aneks ose me aneksin II të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, që përafron rregulloren (BE) nr. 965/2012 (Pjesa-ARO).

e) Të dhënat e përmendura në germën (d) ruhen deri në 2 vjet pasi avioni është tërhequr përgjithmonë nga shërbimi.

f) Të gjitha të dhënat do të vihen në dispozicion të kërkesës së ndonjë Shteti tjetër Anëtar të ZPEA ose të Agjencisë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

M.B.105 Shkëmbimi i ndërsjellë i informacioneve

a) Për të kontribuar në përmirësimin e sigurisë ajrore, autoritetet kompetente pjesë në shkëmbimin e ndërsjellë të të gjitha informacioneve të nevojshme në përputhje me nenin 72 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore 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 përmendet në pikën M.1 është përgjegjës për kryerjen e auditimeve, inspektimeve dhe hetimeve për të verifikuar nëse janë përmbushur kërkesat e këtij aneksi.

M.B.202 Informacionet për Agjencinë

a) Kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, Autoriteti i Aviacionit Civil, pa vonesë, merr masa për të njoftuar Agjencinë në rast të problemeve domethënëse në zbatimin e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil i siguron Agjencisë informacion të rëndësishëm për sigurinë në operim që buron nga raportet e ngjarjeve që ka marrë në bazë të pikës M.A.202.

NËNPJESA C. VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.301 Programi i mirëmbajtjes së avionëve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon se AMP-ja është në përputhje me pikën M.A.302.

b) Përveç nëse përcaktohet ndryshe në germën (c) të pikës M.A.302, AMP-ja dhe ndryshimet e saj do të miratohen drejtpërdrejt nga Autoriteti i Aviacionit Civil, i cili do të ketë akses në të gjitha të dhënat e kërkuara në germat (d), (e) dhe (f) të pikës M.A.302.

c) Në rast të një miratimi indirekt siç parashikohet në pikën M.A.302(c), Autoriteti i Aviacionit Civil miraton procedurën e miratimit të AMP-së për CAO-n ose CAMO-n përmes manualeve të kësaj organizate të përmendura në pikën CAO.A.025 të aneksit Vd, pika M.A.704 e këtij aneksi, ose pika CAMO.A.300 e aneksit Vc, sipas rastit.

M.B.302 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet e bëra në përputhje me nenin 71 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” regjistrohen dhe ruhen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

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

a) Autoriteti i Aviacionit Civil zhvillon një program monitorimi bazuar në qasjen e vlerësimit të riskut, për të monitoruar statusin e vlefshmërisë ajrore të flotës së avionëve në regjistrin e tij;

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

c) Monitorimet 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 identifikuar 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 në operim;

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

f) Nëse gjatë monitorimeve të avionit zbulohen evidenca që tregojnë 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 identifikuar në përputhje me pikën (f) me autoritetet e tjera kompetente.

M.B.304 Revokimi dhe pezullimi

Autoriteti i Aviacionit Civil:

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

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

M.B.305 Sistemi i regjistrimit teknik të avionëve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil miraton sistemin fillestar të regjistrimit teknik të avionëve që kërkohet nga pika M.A.306.

b) Për t'i mundësuar organizatës të zbatojë ndryshime në sistemin e regjistrimit teknik të avionëve pa miratimin paraprak të tij, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të miratojë procedurën përkatëse të përmendur në pikën CAMO.A.300(c) të aneksit Vc, ose në pikën M.A.704(c) të këtij aneksi ose në pikën CAO.A.025(c) të aneksit Vd.

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 Republikën e Shqipërisë ndodhen edhe në vende të tjera, investigimi dhe mbikëqyrja e vazhduar e miratimit kryhet së bashku me autoritetet kompetente të caktuara nga vendet 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 tregon formalisht me shkrim pranimin e tij të personelit M.A.606 (a) dhe (b), për aplikantin;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton që procedurat e specifikuar në manualin e organizatës së mirëmbajtjes të përputhen me nënpjesën F të këtij aneksi, dhe siguron që menaxheri përgjegjës nënshkruan deklaratën e angazhimit.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil vërteton se organizata është në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nënpjesën F të këtij aneksi.

d) Një takim me menaxherin përgjegjës 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 përputhshmërinë me procedurat e specifikuar në manual;

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

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

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

M.B.603 Lëshimi i miratimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil i lëshon aplikantit një certifikatë miratimi, forma 3 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, Shtojca V e këtij aneksi, e cila përfshin zgjatjen e miratimit, kur organizata e mirëmbajtjes është në përputhje me pikat e zbatueshme të këtij aneksi.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të tregojë



kushtet bashkëngjitur miratimit në certifikatën e mirati-mit sipas formës 3 të RSH-së, sipas modelit të EASA-së;

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

M.B.604 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mban dhe përditëson një listim të programit, për çdo organizatë mirëmbajtjeje të miratuar në përputhje me nënpjesën F të seksionit B të këtij aneksi nën mbikëqyrjen e tij, datat kur duhet të kryhen vizitat e auditimeve dhe kur janë kryer këto vizita.

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

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

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

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

M.B.605 Gjetjet

a) Kur gjatë auditimeve ose ndonjë procesi tjetër gjenden evidenca që tregojnë mospërputhshmëri me ndonjë kërkesë të përcaktuar në këtë aneks ose në aneksin Vb (Pjesa-ML), Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerri masat e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, 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 jep 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 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 miratimeve direkte të ndryshimeve në përputhje me germën (b) të pikës M.A.604, Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon se procedurat e përmendura në manual janë në përputhje me këtë aneks përpara se të miratojë zyrtarisht organizatën;

2. në rastin e miratimit indirekt të ndryshimeve në përputhje me germën (c) të pikës M.A.604, Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent siguron se:

i) ndryshimet mbeten të vogla;

ii) ka kontroll të mjaftueshëm mbi miratimin e ndryshimeve për të siguruar se vazhdojnë të jenë në përputhje me kërkesat e këtij aneksi.

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 në operim; ose

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

NËNPJESA G. ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHDESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.701 Aplikimi

a) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit", Autoriteti i Aviacionit Civil merr për miratim, së bashku me aplikimin fillestar për certifikatën e operatorit ajror dhe sipas rastit, çdo ndryshim të aplikuar dhe për secilin lloj avioni që do të operohet:



1. Manualin e menaxhimit të vazhdueshmërie së vlefshmërisë ajrore;

2. Programet e mirëmbajtjeve të 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 sipas Pjesës 145.

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

M.B.702 Miratimi fillestar

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

b) Autoriteti i Aviacionit Civil vendos që procedurat e specifikuar në Manualin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore janë në përputhje me seksionin A, nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa M) dhe siguron që menaxheri i përgjithshëm nënshkruan deklaratën e angazhimit;

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

d) Një takim me menaxherin e përgjithshëm 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 manualit të organizatës për përputhjen me procedurat e specifikuar në manualin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

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

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

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

M.B.703 Lëshimi i miratimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil i jep aplikantit një certifikatë miratimi të formës 14-MG të RSH-së

sipas modelit të EASA-s (shtojca VI e këtij aneksi) i cili përfshin shtrirjen e miratimit, kur organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore është në përputhje me seksionin A, nënpjesën G të këtij aneksi (Pjesa-M).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil tregon vlefshmërinë e miratimit në certifikatën e miratimit, Forma 14-MG e RSH-së, sipas modelit të EASA-s.

c) Numri i referencës përfshihet në certifikatën e miratimit të formës 14-MG të RSH-së sipas modelit të EASA-s.

d) Në rastin e transportuesve ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, informacioni i përfshirë në Formën 14-MG të RSH-së sipas modelit të EASA-s, do të përfshihet në certifikatën e operatorit ajror.

M.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mban dhe përditëson 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 duhet të kryhen auditet/inspektimet dhe kur janë kryer ato:

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

c) Një pjesë nga një avion i menaxhuar nga organizata e miratuar sipas seksionit B, nënpjesa G e këtij aneksi (pjesa M) vëzhgohet në çdo periudhë 24-mujore. Madhësia e pjesës vendoset nga Autoriteti i Aviacionit Civil bazuar në rezultatet e auditeve të mëparshme dhe vëzhgimeve të hershme të kësaj pjesë;

d) Të gjitha gjetjet konfirmohen me shkrim për organizatën aplikuese;

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

f) Një takim me menaxherin përgjegjës 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) Nëse gjatë auditimeve apo me anë të ndonjë mënyre tjetër, gjenden evidenca që tregojnë papjuteshmëri me një kërkesë të përcaktuar në këtë



aneks (Pjesa-M) ose në aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr 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 në varësi të 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 manualin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore:

1. Në rast të miratimit të drejtpërdrejtë të ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.704(b) të këtij aneksi (Pjesa-M), Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon që procedurat e përcaktuara në manual janë në përputhje me këtë aneks (Pjesa-M) ose aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, përpara se organizata e miratuar të njoftohet zyrtarisht për miratimin.

2. Në rast se përdoret një procedurë miratimi në mënyrë indirekte lidhur me miratimin e ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.704(c) të këtij aneksi (Pjesa-M), Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, siguron të gjitha sa vijon:

i) që ndryshimet të jenë të vogla;

ii) që ka kontrollin e duhur mbi miratimin e ndryshimeve për të siguruar që ato të jenë në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (Pjesa-M) ose aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

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

Autoriteti i Aviacionit Civil:

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

b) pezullon, revokon ose kufizon 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 rekomandimi për certifikatën përkatëse të rishikimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, në përputhje me pikën M.A.901:

1. Personeli i kualifikuar siç duhet i Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon se deklarata e përputhshmërisë që ndodhet në rekomandim tregon se është kryer një rishikim i plotë i vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901.

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 vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore (shtojca III e këtij aneksi (forma 15a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s) Autoriteti i Aviacionit Civil kryen një rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë stafin e duhur 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 VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për



ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, dhe për avionët me mbi 2730 kg MTOM, ky staf duhet të ketë:

a) të paktën 5 vjet eksperiencë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

b) marrë një licencë të përshtatshme në përputhje me aneksin III (Pjesa-66), ose një kualifikim të njohur në nivel kombëtar të personelit të mirëmbajtjes për kategorinë e avionëve (kur neni 5 paragrafi 6 i referohet legjislacionit kombëtar), ose një diplomë të aeronautikës ose ekuivalente me të;

c) marrë trajnime zyrtare për mirëmbajtjen aeronautike;

d) mbajtur një pozicion me përgjegjësitë e duhura.

Pavarësisht nga germat (a) deri në (d), kërkesa e parashikuar në germën (b) paragrafi 1 (b) të pikës M.B.902 mund të zëvendësohet me 5 vjet përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, shtesë nga eksperiencia që kërkohet nga germa (b) paragrafi 1 (a) të pikës M.B.902.

2. Për avionët që nuk janë përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, dhe për avionët me 2 730 kg MTOM dhe më pak, ky staf duhet të ketë:

a) të paktën 3 vjet eksperiencë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

b) marrë një licencë të përshtatshme në përputhje me aneksin III (Pjesa-66), ose një kualifikim të njohur në nivel kombëtar të personelit të mirëmbajtjes për kategorinë e avionëve kur neni 5 paragrafi 6 i referohet legjislacionit kombëtar, ose një diplomë të aeronautikës ose ekuivalente me të;

c) marrë trajnimin e duhur të mirëmbajtjes aeronautike;

d) mbajtur një pozicion me përgjegjësitë e duhura.

Pavarësisht nga germat (a) deri në (d), kërkesa e parashikuar në germën (b) paragrafi 2 (b) të pikës M.B.902 mund të zëvendësohet me 4 vjet përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, shtesë nga eksperiencia që kërkohet nga germa (b) paragrafi 2 (a) të pikës M.B.902.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil mban një regjistër për të gjithë stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore,

i cili përfshin 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 evidenca që tregojnë papajtueshmërinë me një kërkesë të pjesës M, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr 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.

M.B.904 Shkëmbimi i informacionit

Pas marrjes së një njoftimi për transferimin e avionëve midis shteteve, sipas pikës M.A.903, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent i Shtetit ku avioni është aktualisht i regjistruar, informon autoritetin kompetent të Shtetit tjetër, ku avioni do të regjistrohet, për çdo problem të njohur për avionin që po transferohet. Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent i Shtetit ku do të regjistrohet avioni siguron që autoriteti kompetent i Shtetit ku avioni është aktualisht i regjistruar është njoftuar siç duhet për transferimin.

SHTOJCA I

KONTRATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE

1. Kur një pronar ose operator kontraktin një CAMO ose CAO në përputhje me pikën M.A.201 për të kryer detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, me kërkesë



të Autoritetit të Aviacionit Civil, një kopje e kontratës së nënshkruar nga të dyja palët, nga pronari ose operatori i dërgohet Autoritetit të Aviacionit Civil si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit.

2. Kontrata zhvillohet duke marrë parasysh kërkesat e këtij aneksi dhe përcakton detyrimet e nënshkruesve në lidhje me vazhdueshmërisë e vlefshmërisë ajrore të avionit.

3. Ajo përmban minimalisht informacionin e mëposhtëm:

- regjistrimin, tipin dhe numrin serial të avionit;
- emrin e pronarit të avionit ose emrin e regjistruar të qiramarrësit ose detajet e kompanisë - detajet e CAMO-s ose CAO-s, përfshirë adresën, dhe
- tipin e operimit.

4. Në kontratë deklarohet si vijon:

Pronari ose operatori i beson CAMO-s ose CAO-s menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit, të avionit, duke përfshirë por pa u kufizuar në zhvillimin e një AMP që do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, siç detajohet në pikën M.1 dhe organizimin e mirëmbajtjes së avionit sipas AMP-së në fjalë.

Sipas kësaj kontrate, të dy nënshkruesit marrin përsipër të zbatojnë detyrimet përkatëse të kësaj kontrate.

Pronari ose operatori deklaron në bazë të njohurive të tij se i gjithë informacioni i dhënë CAMO ose CAO në lidhje me aftësinë e vazhdueshmërisë ajrore të avionit është dhe do të vazhdojë të jetë i saktë dhe se avioni nuk do të riparohet ose modifikohet pa marrëveshje paraprake të CAMO-s ose CAO-s.

Në rast të ndonjë mospërputhjeje me këtë kontratë, nga njëri prej nënshkruesve, CAMO ose CAO dhe pronari ose operatori do të vlerësojnë nëse kjo ndikon në vazhdimin e kontratës dhe do të informojë autoritetin(et) kompetent të këtyre organizatave. Vlerësimi i kryer nga organizatat do të marrë në konsideratë rëndësinë e sigurisë në operim të mospërputhjes dhe nëse është e një natyrë të përsëritur. Nëse njëri prej nënshkruesve arrin në përfundimin pas këtij vlerësimi se nuk mund të përmbushë përgjegjësitë e tij për shkak të kufizimeve të veta ose për shkak të dështimeve të nënshkruesit, kontrata do të anulohet dhe autoriteti(et) kompetente të organizatave do të informohen menjëherë. Në një rast të tillë, pronari ose operatori do të mbajë

përgjegjësinë e plotë për çdo detyrë që lidhet me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, dhe pronari ose operatori do të informojë autoritetet kompetente të shtetit të regjistrimit brenda 2 javësh për një mospërputhje të tillë me kontratën. Në rastin e kontratës së lidhur në përputhje me M.A.201(ea), Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i Shtetit të regjistrimit duhet të informohet menjëherë.

5. Kur një pronar ose operator kontraktin një CAMO ose një CAO në përputhje me pikën M.A.201, kontrata duhet të specifikojë detyrimet e secilës palë si më poshtë:

5.1. Detyrimet e CAMO-s ose CAO-s:

1. të ketë tipin e avionit të përfshirë në kushtet e tij të miratimit;

2. të respektojë kushtet e listuara më poshtë me qëllim mirëmbajtjen e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit:

a) të zhvillojë një AMP për avionin, përfshirë çdo program besueshmërie të zhvilluar, sipas rastit;

b) të deklarojë detyrat e mirëmbajtjes (në AMP), të cilat mund të kryhen nga piloti pronar në përputhje me germën (c) të pikës M.A.803;

c) të organizojë miratimin e AMP-së;

d) t'i sigurojë pronarit ose operatorit një kopje të AMP-së, sapo kjo e fundit të jetë miratuar;

e) të krijojë dhe të urdhërojë mirëmbajtjen e nevojshme për të siguruar një lidhje të përshtatshme me programin e mëparshëm të mirëmbajtjes së avionëve

f) të organizojë që të gjitha proceset e mirëmbajtjes të kryhen nga një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje;

g) të organizojë zbatimin e të gjitha AD-ve të zbatueshme;

h) të organizojë që të gjitha defektet e zbuluara gjatë mirëmbajtjes së planifikuar, rishikimeve të vlefshmërisë ajrore ose defektet e raportuara nga pronari, të korrigjohen nga një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje;

i) të koordinojë realizimin e mirëmbajtjes së planifikuar, duke përfshirë inspektimin e komponentëve, zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar dhe përmbushjen e çdo AD të zbatueshëm, dhe të sigurojë përputhjen me kërkesat e operimit që kanë një ndikim të vazhdueshëm të vlefshmërisë ajrore, kërkesat e vazhdueshme të vlefshmërisë ajrore të përcaktuara nga Agjencia dhe masat e kërkuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në reagim të menjëhershëm ndaj një problemi sigurie;



j) të informojë pronarin ose operatorin sa herë që avioni do të sillet në një organizatë të miratuar mirëmbajtjeje;

k) të menaxhojë dhe arkivojë të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit;

l) të koordinojë me operatorin ose pronarin për çdo kërkesë drejtuar Autoritetit të Aviacionit Civil për çdo devijim nga programi i mirëmbajtjes së avionit;

m) të mbështesë operatorin ose pilot-pronarin për sa i përket vazhdueshmërisë së vlefshmërisë të avionit kur kryejnë fluturime kontrolli të mirëmbajtjes.

3. të organizojë miratimin e çdo modifikimi të avionit në përputhje me aneksin I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, përpara se të përfshihet;

Në rastin e një avioni që i nënshtrohet një deklarate të përputhshmërisë së projektimit, organizon deklaratën e përputhshmërisë për çdo modifikim në përputhje me nënpjesën F të seksionit A të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, përpara se të përfshihet;

4. të organizojë miratimin e çdo riparimi të avionit në përputhje me aneksin I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012 përpara se të kryhet;

Në rastin e një avioni që i nënshtrohet një deklarate të përputhshmërisë së projektimit,

organizon deklaratën e pajtueshmërisë për çdo riparim në përputhje me nënpjesën N të seksionit A të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012 përpara se të kryhet;

5. të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, kur avioni është regjistruar në Shqipëri, sa herë që avioni nuk dërgohet në organizatën e miratuar të mirëmbajtjes nga pronari siç kërkohet nga organizata;

6. të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, kur avioni është regjistruar në Shqipëri, sa herë që kontrata aktuale nuk respektohet;

7. të sigurojë që rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit kryhet kur është e nevojshme, dhe të sigurojë se certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore është lëshuar ose një rekomandim i është dërguar Autoritetit të Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, kur avion është regjistruar në Shqipëri;

8. t'i dërgojë brenda 10 ditësh një kopje të çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar ose të zgjatur Autoritetit të Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, kur avioni është regjistruar në Shqipëri;

9. të kryejë të gjitha raportimet e ngjarjeve të përcaktuara nga rregulloret në fuqi;

10. të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, kur avioni është regjistruar në Shqipëri, kur kontrata denoncohet nga secila palë.

5.2. Detyrimet e pronarit ose operatorit:

1. të ketë njohuri të përgjithshme të AMP-së së miratuar;

2. të ketë njohuri të përgjithshme të këtij aneksi;

3. t'i prezantojë avionin organizatës së miratuar të mirëmbajtjes të rënë dakord me CAMO-n ose CAO-n në kohën e duhur të përcaktuar me kërkesë të këtyre të fundit;

4. të mos modifikojë avionin pa u konsultuar më parë me CAMO-n ose CAO-n;

5. të informojë CAMO-n ose CAO-n për të gjithë mirëmbajtjen e kryer veçanërisht atë të kryer



pa dijeninë dhe kontrollin e CAMO-s ose CAO-s;

6. t'i raportojë të gjitha defektet e zbuluara gjatë operimit, CAMO-s ose CAO-s përmes regjistrit;

7. të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i Shtetit të regjistrit, sa herë që kontrata aktuale denoncohet nga secila palë;

8. të informojë CAMO-n ose CAO-n dhe autoritetin kompetent të Shtetit të regjistrit kurdo që avioni të shitet;

9. të kryejë të gjitha raportimet e ngjarjeve të përcaktuara nga rregulloret në fuqi;

10. të informojë rregullisht CAMO-n ose CAO-n për orët e fluturimit të avionit dhe çdo të dhënë tjetër të përdorimit, siç është rënë dakord me CAMO-n ose CAO-n;

11. të përfshijë CRS-në në regjistra siç përmendet në germën (d) të pikës M.A.803 kur kryhet mirëmbajtja e pilotit pronar pa i tejkaluar kufijtë e listës së detyrave të mirëmbajtjes siç është deklaruar në AMP-në e miratuar siç përcaktohet në germën (c) të pikës M.A.803;

12. të informojë CAMO-n ose CAO-n, jo më vonë se 30 ditë pas plotësimit të çdo detyre mirëmbajtjeje të pilotit pronar në përputhje me germën (a) të pikës M.A.305.

13. të sigurojë pajtueshmërinë me programin e miratuar të mirëmbajtjes dhe të koordinojë me CAMO-n ose CAO-n për çdo kërkesë drejtuar autoritetit kompetent përkatës për çdo zgjatje një herë në një interval të programit të mirëmbajtjes;

14. të informojë CAMO-n ose CAO-n për çdo mospërputhje me kërkesat e operimit që mund të ndikojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit;

15. të informojë CAMO-n ose CAO-n për çdo kërkesë operimi (p.sh. miratimet specifike) të nevojshme për t'u përmbushur për të mbajtur avionin në konfigurimin e kërkuar.

6. Kur një pronar ose operator kontraktin një CAMO ose CAO në përputhje me pikën M.A.201, detyrimet e secilës palë në lidhje me raportimin e detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë" specifikohen qartë.

7. Kërkesa shtesë në rastin e aplikimit të pikës M.A.201(ea)

Përveç kërkesave dhe detyrimeve të listuara më sipër në pikat 5.1 dhe 5.2, kur një kontratë midis

CAMO-s dhe operatorit lidhet në përputhje me pikën M.A.201(ea), kontrata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të jetë gjithashtu në përputhje me kërkesat e pikave 7.1 deri në 7.3.

Përpara nënshkrimit të kontratës, operatori do të vlerësojë CAMO-n për të siguruar që CAMO ka aftësinë dhe kapacitetin për të përmbushur kontratën.

7.1. Përshtatshmëria

Kontrata e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në përputhje me M.A.201(ea) do të lidhet vetëm nëse transportuesi ajror në fjalë është i licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit", dhe CAMO është pjesë e të njëjtit grupim biznesi të transportuesit ajror. Kontrata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore duhet të përmbajë një përshkrim të qartë se si plotësohen kushtet e përshkruara në M.A.201(ea). Ai në veçanti do të përshkruajë se si sistemet individuale të menaxhimit të organizatave janë të harmonizuara ndërmjet njëra-tjetrës.

7.2. Detyrimet shtesë të CAMO:

1. të mirinformohet për procedurën e operatorit në lidhje me monitorimin e kontratës;

2. të marrë marrëveshjen nga operatori përpara nënkontraktimit të detyrave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

3. të informojë menjëherë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i Shtetit të Regjistrit, sa herë që avioni nuk i dërgohet organizatës së miratuar të mirëmbajtjes nga operatori siç kërkohet nga CAMO, kur kjo kontratë nuk respektohet ose kur kontrata denoncohet nga secila palë;

4. të sigurojë trajnime për stafin e operatorit për të siguruar që ata të kenë njohuri mbi CAMO-n:

a) politikat dhe procedurat, përgjegjësitë, detyrimet, detyrat dhe fushat e ndërlidhjes;

b) linjat e komunikimit (për shembull të dhënat e avionit, shkëmbimi i informacionit të saktë të vlefshmërisë ajrore në kohën e duhur duke përfshirë edhe kohën jashtë orarit normal të punës);

c) procedurat që i përkasin specifikisht CAMO-s si p.sh. përdorimi i personalizuar i softuerit, monitorimi i besueshmërisë, përdorimi i sistemit të



regjistrin teknik të avionit dhe dispozitat e ndërveprimit.

7.3. Detyrimet shtesë të operatorit:

1. të zhvillojë procedurat e ndërlidhjes me CAMO-n për të adresuar lëshimin dhe rinovimin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore;

2. në rast nevojash të papritura mirëmbajtjeje në vendndodhje ku nuk është kontraktuar asnjë organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) të kësaj rregulloreje, të informojë menjëherë CAMO-n;

3. të informojë menjëherë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrin sa herë që kontrata denoncohet nga secila palë;

4. të ofrojë trajnime për stafin e CAMO-s në mënyrë që të sigurohet që ata të kenë njohuri mbi operatorit:

a) politikat dhe procedurat, përgjegjësitë, detyrimet, detyrat dhe fushat e ndërlidhjes;

b) linjat e komunikimit;

c) procedurat që i përkasin specifikisht operatorit si procedurat e operimit, përdorimi i personalizuar i softuerit, përdorimi i sistemit të regjistrin teknik të avionit dhe dispozitat e ndërveprimit.

SHTOJCA II

CERTIFIKATA E LEJIMIT TË

AUTORIZUAR FORMA 1 E RSH-së, SIPAS

MODELIT TË EASA-s

Këto udhëzime lidhen vetëm me përdorimin e formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s për qëllime mirëmbajtjeje. Vëmendje i kushtohet Shtojcës I të aneksit I (Pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012 apo ndryshimeve të tij, që mbulon përdorimin e formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s 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 formës.

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 shkrimi/kompjuter ose të shkruhen me dorë, duke përdorur shkronja të mëdha shtypi dhe duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

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 riveifikimin 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 për shërbim”. Të dyja certifikatat duhet të mbahen sipas periudhës së mbajtjes të lidhur me të parën.

5. PLOTËSIMI I CERTIFIKATËS NGA HARTUESI

Bloku 1. Autoriteti i Aviacionit Civil / Shteti

Vendos Autoritetin e Aviacionit Civil të RSH-së, nën juridiksionin e të cilit është lëshuar kjo certifikatë.

Bloku 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”

Bloku 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.

Bloku 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.

Bloku 5. Urdhri i 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.

Bloku 6. Artikulli

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

Bloku 7. Përshkrimi

Vendosni emrin ose përshkrimin e artikullit. Përparësi 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, Buletinën e Shërbimit, Manualin e Mirëmbajtjes së Komponentit).

Bloku 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.

Bloku 9. Sasia

Përcaktoni sasinë e artikujve.

Bloku 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 përputhshmëri të plotë me të gjitha tolerancat e aplikueshme të shërbimit të specifikuar 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 specifikuar 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/ mirëmbajtjeje / 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 edhe 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 të bllokun 6 iu referohen.

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

- të dhënat e mirëmbajtjes të përdorura, duke përfshirë statusin dhe referencën e rishikimit;
- pajtueshmëria me direktivat e vlefshmërisë ajrore ose buletinet e shërbimit;
- riparimet e kryera;
- modifikimet e kryera;
- pjesët e zëvendësimit të instaluar;
- statusi i pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar;
- devijimet nga urdhri i punës së klientit;
- deklaratat e lejimit në shërbim për të përmbushur një kërkesë të mirëmbajtjes së një Autoriteti Kompetent të huaj;
- informacionet e nevojshme për të mbështetur dërgimin me mungesa ose rimontimin pas dërgimit;
- Për organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M) ose

aneksin Vd (Pjesa-CAO), deklarata CRS e komponentëve të përmendur në pikën M.A.613 dhe CAO.A.070, sipas rastit;

“Certifikon se, përveç nëse përcaktohet ndryshe në këtë bllok, puna e identifikuar në bllokun 11 dhe e përshkruar në këtë bllok është realizuar në përputhje me kërkesat e seksionit A, nënpjesës F të aneksit I (Pjesa-M) ose aneksit Vd (Pjesa-CAO), të urdhrorit të ministrit nr.____, datë ____ (që përfaqëson rregulloren (BE) nr. 1321/2014), dhe në lidhje me këtë punë mjeti konsiderohet gati për t'u lejuar për shërbim. KY NUK ËSHTË NJË LEJIM SIPAS ANEKSIT II (PJESA-145) TË URDHRIT TË MINISTRIT NR. DATË (që përfaqëson rregulloren (BE) nr. 1321/2014).”

Nëse printohen të dhënat nga një formular 1 elektronik, çdo e dhënë e papërshtatshme për blloqet e tjera, përfshihet në këtë bllok.

Blloku 13a-13e

Kërkesat e përgjithshme për blloqet 13a-13e: nuk përdoren për lejimin për shërbimin e mirëmbajtjes. Hijezoni, errësoni ose përndryshe shënoni për të përjashtuar përdorimin e paqëllimshëm ose të paautorizuar.

Blloku 14a

Shënoni kutitë përkatëse që tregojnë cilat rregullore zbatohen për punën e përfunduar. Nëse shënohet kutia “rregullore të tjera të përcaktuara në bllokun 12”, atëherë rregulloret e autoriteteve të tjera të vlefshmërisë ajrore duhet të identifikohen në bllokun 12. Të paktën një kuti duhet të shënohet, ose mund të shënohen të dyja kutitë, sipas rastit.

Për të gjithë mirëmbajtjen e kryer nga organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me seksionin A, nënpjesën F të aneksit I (Pjesa M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) të urdhrorit të ministrit nr. ____, datë ____ (që përfaqëson rregulloren (BE) nr. 1321/2014), kutia “rregullore tjetër e specifikuar në bllokun 12” shënohet dhe deklarata e CRS-së përfshihet në bllokun 12. Në atë rast, deklarata e certifikimit” përveç nëse specifikohet ndryshe në këtë bllok “ka për qëllim të trajtojë rastet e mëposhtme:

- kur mirëmbajtja nuk mund të kryhet e plotë;
- kur mirëmbajtja devijohet nga standardi i kërkuar nga aneksi I (Pjesa-M) ose aneksi Vd (Pjesa-CAO);
- kur mirëmbajtja është kryer në përputhje me një kërkesë tjetër përveç asaj të specifikuar në



aneksin I (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO); në këtë rast, blloku 12 specifikon rregulloren e veçantë kombëtare.

Për të gjithë mirëmbajtjen e kryer nga organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me seksionin A të aneksit II (Pjesa-145) të urdhrat të ministrit nr. ____ datë (që përaftron rregulloren (BE) nr. 1321/2014), deklarata e certifikimit “përveç nëse specifikohet ndryshe në bllokun 12” ka për qëllim të trajtojë rastet e mëposhtme:

- a) kur mirëmbajtja nuk mund të kryhet e plotë;
- b) kur mirëmbajtja devijohet nga standardi i kërkuar nga aneksi II (Pjesa-145);
- c) kur mirëmbajtja është kryer në përputhje me një kërkesë tjetër përveç asaj të specifikuar në aneksin II (Pjesa-145); Në këtë rast, blloku 12 specifikon rregulloren e veçantë kombëtare.

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 JEP AUTOMATIKISHT TË DREJTËN PËR TË INSTALUAR.

KUR PËRDORUESI/INSTALUESI KRYEN PUNËN NË PËRPUTHJE ME RREGULLORET E NJË AUTORITETI TË VLEFSHMËRISË AJRORE I NDRYSHËM NGA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL, ËSHTË E RËNDËSISHME QË PËRDORUESI/INSTALUESI TË SIGUROJË QË AUTORITETI I TIJ/SAJ I VLEFSHMËRISË AJRORE PRANON ARTIKUJT NGA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL.

DEKLARATAT NË BLOQET 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.”



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATA E LEJIMIT PËR SHËRBIM
AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE

1. Autoriteti i Aviacionit Civil / Shteti / 1. Albanian Civil Aviation Authority / Country		2. CERTIFIKATA E LEJIMIT PËR SHËRBIM 2. AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE		3. Numri i gjurmueshmërisë së formës 3. Form Tracking Number	
4. Emri dhe adresa e organizatës: 4. Organisation Name and Address:				5. Urdhër pune /Kontratë /Faturë 5. Work Order/Contract/Invoice	
6. Artikulli 6. Item	7. Përshkrimi 7. Description	8. Nr. Pjesës 8. Part No.	9. Sasia 9. Quantity	10. Nr. i Serisë 10. Serial No	11. Statusi / Puna 11. Status/Work
12. Shënime 12. Remarks					
13a. Certifikohet se artikujt e identifikuar më poshtë janë prodhuar në përputhje me: 13a. Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to: ☐ të dhënat e miratuara të projektimit dhe janë në gjendje për operim të sigurt / approved design data and are in a condition for safe operation ☐ të dhënat e pa miratuara të projektimit të specifikuara në Bllokun 12 / non-approved design data specified in block 12			14a. Pjesa-145 Lejimi në Shërbim Rregullore tjetër e specifikuar në Bllokun 12 Certifikohet, përveç nëse specifikohet ndryshe në Bllokun 12, se puna e identifikuar në Bllokun 11 dhe e përshkruar në bllokun 12, është kryer në përputhje me Pjesën-145 dhe në lidhje me këtë punë artikujt konsiderohen të gatshëm për t'u lejuar në shërbim. 14a. Part-145.A.50 Release to Service Other regulation specified in block 12 Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part-145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.		
13b. Nënshkrimi i autorizuar 13b. Authorised Signature		13c. Miratimi/Numri i autorizimit 13c. Approval / Authorisation Number	14b. Nënshkrimi i autorizuar 14b. Authorised Signature	14c. Certifikata /Nr. i referencës së miratimit 14c. Certificate /Approval Ref. No.	
13d. Emri 13d. Name		13e. Data (dita/muaji/viti) 13e. Date (dd mmm yyyy)	14d. Emri 14d. Name		14e. Data (dita/muaji/viti) 14e. Date (dd mmm yyyy)
PËRGJEGJËSITË E PËRDORUESIT/INSTALUESIT Kjo certifikatë nuk përbën automatikisht autoritetin për instalimin e artikullit(ve) Kur përdoruesi/instaluesi kryen punë në përputhje me rregulloret e një autoriteti të vlefshmërisë ajrore të ndryshme nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore të specifikuar në bllokun 1, është thelbësore që përdoruesi /instaluesi të sigurojë që autoriteti i tij i vlefshmërisë ajrore të pranojë artikujt nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore të specifikuar në bllokun 1. Deklaratat në bllokun 13a dhe 14a nuk përbëjnë certifikim instalimi. Në të gjitha rastet, të dhënat e mirëmbajtjes së avionit duhet të përmbajnë një certifikatë instalimi të lëshuar në përputhje me rregulloret kombëtare nga përdoruesi /instaluesi përpara se avioni të mund të fluturojë. USER /INSTALLER RESPONSIBILITIES This certificate does not automatically constitute authority to install the item(s). Where the user /installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1. Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user /installer before the aircraft may be flown.					

Forma 1 - MF/CAO/145 e RSH-së sipas modelit EASA

Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së-MF/CAO/145 Lëshimi 13a dhe 14 a



SHTOJCA III
CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE – FORMA 15 (B) E RSH-së,
SIPAS MODELIT TË EASA-s

	REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY
CERTIFIKATË E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE <i>ARC Reference:</i>	
Bazuar në VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", organizata e mëposhtme e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore të aprovuar në përputhje me seksionin A të Aneksit Vc (pjesa CAMO) ose Seksionit A, Nën pjesa G e Aneksit I (Pjesa M) ose Seksionit A të Aneksit Vd (Pjesa CAO), të Urdhrit të Ministrit Nr. __, datë __, "Për miratimin e rregulloreve 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": <i>Pursuant to Decision of Council of Ministers No. 1095, date 24.12.2020 "On Common Rules in the Field of Aviation", as amended the following continuing airworthiness management organization approved in accordance with Section A of Annex Vc (Part CAMO) or Section A of Subpart G of Annex I (Part-M) or Section A of Annex Vd (Part-CAO), to Minister Order no. __, date __ "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved" as amended:</i> EMRI DHE ADRESA E ORGANIZATËS [NAME OF THE ORGANIZATION APPROVED AND ADDRESS] <i>Approval reference: AL.CAMO.XXX</i> ka kryer një rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministrit Nr. __, datë __, "Për miratimin e rregulloreve 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 përmendur në mjetin ajror e poshtëpërmendur: <i>has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order no. __, date __ "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved as amended on the following aircraft:</i> Prodhuesi / Aircraft manufacturer: _____ Tipi / Manufacturer's designation: _____ Shenja e Regjistrimit / Aircraft Registration: _____ Numri Serial / Aircraft Serial Number: _____ Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue: _____ Konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e rishikimit / Is considered airworthy at the time of the review. Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____ Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____ Shtyrja e parë: Avioni ka qëndruar në një ambient të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministrit nr. __, datë __, "Për miratimin e rregulloreve 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", i cili transponon EU 1321 / 2014, për vitin që kaloi. Avioni konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e lëshimit: <i>1st extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order no. __, date __, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:</i> Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____ Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue: _____ Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____ Emri i kompanisë / Company name: _____ Ref. Miratimit / Approval reference: _____ Shtyrja e dytë: Avioni ka qëndruar në një ambient të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministrit nr. __, datë __, "Për miratimin e rregulloreve 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", i cili transponon EU 1321 / 2014, për vitin që kaloi. Avioni konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e lëshimit: <i>2nd extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order no. __, date __, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:</i> Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____ Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue: _____ Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____ Emri i kompanisë / Company name: _____ Ref. Miratimit / Approval reference: _____ Forma 15b e RSH-së sipas modelit EASA	

Formulari 15 b i RSH, sipas EASA-s botimi 6
(**) përveç balonave





REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

Referenca ARC / ARC Reference: _____

Bazuar në VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e Aviacionit Civil", që transponon rregulloren bazë Nr. 1139/2018, për sa kohë është në fuqi, Autoriteti i Aviacionit Civil vërteton se avioni i mëposhtëm:

Pursuant to Minister Order No. 1095, dated 24.12.2020 "On Common Rules in the Field of Aviation", transposing Basic Regulation No. 1139/2018, for the time being in force, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies that the following aircraft:

Prodhuesi / Aircraft manufacturer: _____
 Tipi / Manufacturer's designation: _____
 Shenja e Regjistrimit / Aircraft Registration: _____
 Numri Serial / Aircraft Serial Number: _____
 Konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e rishikimit / is considered airworthy at the time of the review.
 Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____
 Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue _____
 Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____

Shtyrja e parë: Avioni ka qëndruar në një ambient të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministri Nr. ___, datë ___, "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", që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për vitin që kaloi. Avioni konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e lëshimit:

1st extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order no. ___, date ___ "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks" transposing Commission Regulation EU No. 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:

Data e lëshimit / Date of Issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____
 Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue _____
 Nënshkrimi / Signed: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____
 Emri i Kompanisë / Company Name: _____ Ref. Miratimit / Approval reference: _____

Shtyrja e dytë: Avioni ka qëndruar në një ambient të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministri Nr. ___, datë ___, "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", që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për vitin që kaloi. Avioni konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e lëshimit:

2nd extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order no. ___, date ___ "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks" transposing Commission Regulation EU No. 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:

Data e lëshimit / Date of Issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____
 Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue _____
 Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____
 Emri i Kompanisë / Company Name: _____ Ref. Miratimit / Approval reference: _____

Forma 15a e RSH-së sipas EASA-s

Forma 15 (a) e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, lëshimi 5

** përveçse për *airships*



SHTOJCA IV

KLASA DHE SISTEMI I VLERËSIMIT PËR
KUSHTET E MIRATIMIT TË ORGANIZATAVE
TË MIRËMBAJTJES REFERUAR NË ANEKSIN I
(PJESA-M), NËNPJESA F”

1. Me përjashtim të rasteve kur përcaktohet ndryshe për organizatat më të vogla të përmendura në pikën 11, tabela në pikën 12 parashikon sistemin standard për miratimin e një organizate mirëmbajtjeje të përmendur në aneksin I (Pjesa-M), nënpjesa F. Një organizate duhet t'i jepet një miratim duke filluar nga një klasë dhe vlerësim i vetëm me kufizime deri në të gjitha klasat dhe vlerësime me kufizime.

2. Përveç tabelës së përmendur në pikën 12, organizata e miratuar e mirëmbajtjes duhet të paraqesë fushëveprimin e saj në manualin e organizatës së saj të mirëmbajtjes.

3. Brenda klasave dhe kategorizimeve të miratimit të dhëna nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, fushëveprimi i specifikuar në manualin e organizatës së mirëmbajtjes përcakton limitet specifike të miratimit. Si pasojë, është thelbësore që klasat dhe kategorizimet e miratimit dhe fushëveprimet të 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 i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit, vetëm kur 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 manualin e organizatës së mirëmbajtjes për t'u miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent. Seksioni i kufizimit do të specifikojë fushëveprimin 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 përmirësuar, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes të motorit dhe/ose njësisë ndihmëse të energjisë (APU) ose nëse është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit, vetëm kur 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 fushëveprimin 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 manualin e organizatës së mirëmbajtjes për t'u miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent. Objekti i punës i manualit të organizatës së mirëmbajtjes do të reflektojë këtë aktivitet kur lejohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

6. *Një kategorizim i klasës së kategorisë C* nënkupton që organizata e miratuar e mirëmbajtjes mund të kryejë mirëmbajtjen në komponentët e përmirësuar (duke përfshirë 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 manualin e organizatës së mirëmbajtjes për t'u miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent. Fushëveprimi i manualit të organizatës së mirëmbajtjes do të reflektojë këtë aktivitet kur lejohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është 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 jo shkatërrues (NDT) është i nevojshëm vetëm për një organizatë të mirëmbajtjes që kryen NDT 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 mbi produktet që mirëmban duke iu nënshtruar procedurave NDT që përmban manuali i organizatës së mirëmbajtjes, pa nevojën për një kategorizim klase D1.

8. Seksioni i kufizimit synon t'u japë autoriteteve kompetente fleksibilitetin për të përshtatur miratimin për çdo organizatë të veçantë. Kategorizimet do të përmenden gjatë miratimit vetëm kur janë kufizuar siç duhet. Tabela e përmendur në pikën 12 specifikon llojet e kufizimeve të mundshme. Për sa kohë që mirëmbajtja renditet e fundit në çdo vlerësim klase, është e pranueshme të theksohet detyra e mirëmbajtjes në vend të llojit ose prodhuesit të avionit ose motorit, nëse kjo është më e përshtatshme për organizatën (një shembull mund të jenë instalimet e sistemeve të avionëve dhe

mirëmbajtja përkatëse). Një referim i tillë në seksionin e kufizimeve tregon se organizata e mirëmbajtjes është miratuar për të kryer mirëmbajtjen deri në dhe duke përfshirë këtë lloj/detyrë të veçantë.

9. Kur i referohet serisë, llojit dhe grupit në seksionin e kufizimit të klasës A dhe B, me seri nënkuptojmë një seri të tipit specifik si Cessna 150, Cessna 172, seritë Beech 55 ose seri kontinentale O-200 etj.; me lloj nënkuptojmë një lloj ose model specifik siç është lloji Cessna 172RG; mund të citohet çdo numër serish ose llojesh; grup nënkupton për shembull aeroplanët me motorë me një piston Cessna ose motorët me piston pa tejmbushje Lycoming etj.

10. Kur përdoret një listë e gjatë aftësish e cila mund t'i nënshtrohet ndryshimeve të shpeshta, atëherë këto ndryshime mund të kryhen në përputhje me procedurën e miratimit indirekt të përmendur në pikat M.A.604(c) dhe M.B.606(c).

11. Një organizatë mirëmbajtjeje e cila punëson vetëm një person për të planifikuar dhe kryer të gjithë mirëmbajtjen mund të ketë vetëm një fushëveprim të kufizuar të vlerësimit të miratimit. Kufijtë maksimalë të lejuar janë:

KATEGORIA	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI
KATEGORIA E AVIONËVE	VLERËSIMI I AEROPLANËVE A2 5700 KG DHE MË POSHTË	MOTOR ME PISTON 5700 KG E POSHTË
KATEGORIA E AVIONËVE	KLASIFIKIMI I HELIKOPTERËVE A3	MOTOR ME NJË PISTON 3175 KG E POSHTË
KATEGORIA E AVIONËVE	KLASIFIKIMI I AVIONIT A4 PËRVEÇ A1, A2 DHE A3	PA KUFIZIM
KATEGORIA E MOTORËVE	KLASIFIKIMI I PISTONAVE B2	MË PAK SE 450 HP
KATEGORIA ELEMENTËVE TË NDRYSHËM NGA MOTORËT E PLOTË OSE APU (**)	C1 DERI NË C22	SIPAS LISTËS SË AFTËSIVE
KATEGORIA E SPECIALIZUAR	D1 NDT	METODAT NDT NUK SPECIFIKOHEN

Duhet theksuar se një organizatë e tillë mund të kufizohet më tej nga autoriteti kompetent në kushtet e miratimit në varësi të aftësive të organizatës së caktuar.

12. Tabela

KATEGORIA	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI	BAZA	LINJA
AVION	A2 Aeroplanët 5700 kg e më poshtë	[Duhet të deklarohet prodhuesi i aeroplanit, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyra(t) e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Seria DHC-6 Twin Otter</i> Shkruani nëse lëshimi i certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
	A3 Helikopterët	[Duhet të deklarohet prodhuesi, grupi, seria ose lloji i helikopterit dhe/ose	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)



		detyrën(t) e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Robinson R44</i>		
	A4 Avionët A4 të ndryshëm nga A1, A2 dhe A3	[Duhet të deklarohet kategoria e avionit (avion, balonë, aeroplan etj.), prodhuesi, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyra(t) e mirëmbajtjes] Shkruani nëse lëshimi i certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
MOTORËT	B1 Turbine	[Duhet të deklarohet seria ose lloji i motorit dhe/ose detyra(t) e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Seria PT6A</i>		
	B2 Pistoni	[Duhet të deklarohet prodhuesi i motorit, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyra(t) e mirëmbajtjes]		
	B3 APU	[Duhet të deklarohet prodhuesi, seria ose lloji i motorit dhe/ose detyra(t) e mirëmbajtjes]		
KOMPONENTËT E TJERË PËRVEÇ MOTORËVE TË PLOTË OSE APU-ve	C1 Kondicionimi dhe presioni	[Duhet të deklarohet se lloji i avion ose prodhuesi ose prodhuesi i komponentëve të avionit ose komponenti i veçantë dhe/ose kryqëzimi i referohen një liste aftësish në ekspozitë dhe/ose detyrë(t) e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Kontrolli i karburantit PT6A</i>		
	C2 Fluturim automatik			
	C3 Komunikimi dhe navigimi			
	C4 Dyer - kapakë			
	C5 Energjia elektrike dhe ndriçimi			
	C6 Pajisjet			
	C7 Motori - APU			
	C8 Kontrollat e fluturimit			
	C9 Karburanti			
	C10 Helikopter - Rotorkraft			
	C11 Helikopter - Sistemi i transmisionit			
	C12 Energjia hidraulike			
	C13 Sistemi tregues-regjistruar			
	C14 Rrotat e uljes			
	C15 Oksigjeni			
	C16 Helikat			
	C17 Sistemi pneumatik dhe vakumi			
	C18 Mbrojtje nga akulli/shiu/zjarri			
	C19 Dritaret			
	C20 Sistemi strukturor			
	C21 Balast uji			
	C22 Rritja e shtytjes			
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA	D1 Testimi joshkatërrues	[Duhet të deklarohen metoda(t) e veçanta NDT]		

(*) Fshijeni sipas rastit.²



SHTOJCA V
CERTIFIKATA E ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES E PËRMENDUR NË ANEKSIN I
(PJESA-M) NËNPJESA F – FORMA 3 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-s

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY
CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES MAINTENANCE ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE
Reference: AL.MF.XXX
Bazuar në VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e Aviacionit Civil", që transponon Rregulloren Bazë Nr. 1139/2018, si dhe në U.M Nr. __, datë __, "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", që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për sa të jetë në fuqi dhe subjekt i kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon: <i>Based on Decision of Council of Ministers No. 1095, dated 24.12.2020, "For the Approval of Essential Requirements in the Civil Aviation", transposing Basic Regulation No. 1139/2018, and on Minister Order No. __, date __, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing EU Regulation No. 1321/2014, as amended, for the time being in force and subject to the condition specified below, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:</i>
EMRI I KOMPANISË DHE ADRESA [COMPANY NAME / ADDRESS]
si një organizatë mirëmbajtjeje në përputhje me Seksionin A Nën pjesa F të Aneksit 1 (Pjesa M) të U.M që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014 të miratuar për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të listuara në planin e miratimit bashkëlidhur dhe për lëshimin e certifikatave të lejimit për shërbim duke përdorur referencat e mësipërme. <i>as a maintenance organization in compliance with Section A, Subpart F of Annex I (Part M) of Minister Order transposing EU Regulation 1321/2014, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificates or release to service using the above references.</i>
KUSHTET / CONDITIONS: 1. Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve në seksionin e fushëveprimit të manualit të miratuar të organizatës së mirëmbajtjes siç referohet në Seksionin A Nën pjesa F të Aneksit II (Pjesa M). <i>This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organization manual as referred to in Section A, Subpart F of Annex I (Part M).</i> 2. Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së mirëmbajtjes. <i>This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organization manual.</i> 3. Ky miratim është i vlefshëm përderisa organizata e mirëmbajtjes ruan përputhshmërinë me Seksionin A të Aneksit 1 (Pjesa M) dhe Aneksit Vb (Pjesa ML) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014. <i>This approval is valid whilst the approved maintenance organization remains in compliance with Section A of Annex I (Part M) and Annex Vb (Part ML) of Minister Order No. __, date __, transposing EU Regulation 1321/2014.</i> 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, zëvendësuar pezulluar apo revokuar më parë. <i>Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.</i>
Data e lëshimit fillestar: _____ <i>Date of original issue</i>
Data e rishikimit: _____ <i>Date of this revision:</i>
Rishikimi Nr: _____ <i>Revision No</i>
Nënshkrimi/Signature: _____ Për AAC/For the Albanian Civil Aviation Authority:
DREJTOR EKZEKUTIV EXECUTIVE DIRECTOR



KUSHTET E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES		
<i>MAINTENANCE ORGANIZATION TERMS OF APPROVAL</i>		
Reference: AL.MF.XXX		
Organizata/Organisation: EMRI I KOMPANISË DHE ADRESA/ COMPANY NAME AND ADDRESS		
KLASA / CLASS	KATEGORIA / RATING	KUFIZIME / LIMITATIONS
MIJETI AJROR / AIRCRAFT		
MOTOR / ENGINE		
KOMPONENTË PËRVEÇ MOTORËVE OSE APU-ve KOMPLET COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs		
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA SPECIALIZED SERVICES		
Këto kushte miratimi janë të kufizuara në produktet, pjesët dhe pajisjet si dhe tek aktivitetet e specifikuara në seksionin e fushëveprimit të manualit të miratuar të organizatës së mirëmbajtjes. <i>These terms of approval are limited to the products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organization manual.</i> Referenca e Manualit të Organizatës së Mirëmbajtjes: <i>Maintenance Organization Manual reference:</i> Data e lëshimit fillestar: _____ <i>Date of original issue: _____</i> Data e revizionit të fundit të miratuar: _____ Rishikimi Nr: _____ <i>Date of last revision approved: _____ Revision No: _____</i> Nënshkrimi/Signature: Për AAC/For the Albanian Civil Aviation Authority: _____ DREJTOR EXECUTIVE EXECUTIVE DIRECTOR Forma 3-MF e RSH-së sipas modelit të EASA-s		

Forma 3-MF e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, lëshimi 6

(**) Fshijeni sipas rastit nëse organizata nuk është e miratuar.

(***) Plotësojeni me klasifikimin dhe kufizimin e duhur.

(****) Plotësojeni me kufizimin e duhur dhe shkruani nëse lëshimi i rekomandimeve dhe certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar apo jo (e zbatueshme vetëm për avionët ELA1 që nuk përfshihen në operacione tregtare kur organizata kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore së bashku me inspektimin vjetor të përfshirë në AMP).



SHTOJCA VI
CERTIFIKATA E ORGANIZATËS PËR MENAXHIMIN E VAZHDUESHMËRISË SË
VLEFSHMËRISË AJRORE TË PËRMENDUR NË ANEKSIN I (PJESA-M)
NËNPJESA G – FORMA 14-MG SIPAS MODELIT TË EASA-S
MG SIPAS MODELIT TË EASA-s

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY	
CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE <i>(CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE)</i> Reference: AL.MG.XXX (Ref: AOC.AL.XXX)	
Bazuar në Urdhrin e Ministrit Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil", që transponon Rregulloren Bazë Nr. 1139/2018 të Parlamentit Europian, si dhe në Urdhrin e Ministrit Nr. ___, datë ___, "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", që transponon rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për kohë sa të jetë në fuqi dhe subjekt i kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon: <i>Pursuant to Minister Order No. 1095, date 24.12.2020, "On Common Rules in the Field of Aviation", transposing Regulation (EU) No. 1139/2018 of the European Parliament, to Minister Order No. ___, date ___, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing EU Regulation 1321/2014, for the time being in force and subject to the condition specified below, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:</i>	
EMRI I ORGANIZATËS [ORGANIZATION NAME] ADRESA [ADDRESS]	
si një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G të Aneksit I (Pjesa M) të U.M. që transponon rregulloren 1321/2014 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.901 të Aneksit I (Pjesa M) ose pikës M.L.A.901 të Aneksit Vb (Pjesa ML) dhe kur përcaktohet, të lëshojë Leje Fluturimi siç specifikohet në pikën M.A.711(c) të Aneksit I (Pjesa M) të të njëjtit urdhrë. / as a continuing airworthiness management organization in compliance with Section A, Subpart G of Annex I (Part M) of Minister Order No. ___, date ___, transposing EU Regulation No. 1321/2014, approved to manage the continuing airworthiness of the aircraft listed in the attached schedule of approval and, when stipulated, to issue recommendations and airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point M.A. 901 of Annex I (Part M) or point M.L.A.901 of Annex Vb (Part ML), and, when stipulated, to issue permit to fly as specified in point M.A.711(c) of Annex I (Part M) of the same regulation.	
KUSHTET/ CONDITIONS - Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve të seksionit të qëllimit të miratimit të manualit të miratuar të organizatës së menaxhimit të vlefshmërisë ajrore siç referohet në Seksionin A, Nën pjesa G të Aneksit I (Pjesa M) të U.M. Nr. që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval is limited to that specified in the scope of approval section of the approved continuing airworthiness management exposition as referred to in Section A, Subpart G of Annex I (Part M) of Minister Order transposing EU Regulation No. 1321/2014. - Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së menaxhimit të vlefshmërisë ajrore sipas Aneksit I (Pjesa M) të U.M. që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval requires compliance with the procedures specified in the continuing airworthiness management exposition according to Annex I (Part M) to Minister Order transposing EU Regulation No. 1321/2014. - Ky miratim është i vlefshëm përderisa organizata e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore ruan përputhshmërinë me Aneksin I (Pjesa M) të U.M. që transponon Rregulloren (EU) No 1321/2014. / This approval is valid whilst the approved continuing airworthiness management organization remains in compliance with Annex I (Part M) to Minister Order No. ___, transposing Regulation (EU) 1321/2014. - Kur organizata e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore kontraktin nën sistemin e cilësisë së saj shërbimet e një/disa organizate/ave), ky miratim është i vlefshëm për këto organizata, si subjekt i përmbushjes së detyrimeve të kontratës. / When the continuing airworthiness management organization contracts under its Quality System the service of an/several organization(s), this approval remains valid subject to such organization(s) fulfilling applicable contractual obligations. - 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. / Subject to compliance with the conditions 1 to 4 above, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked. - Nëse kjo formë përdoret dhe për zotëruesit e AOC, numri i AOC duhet të shtohet tek referenca, përveç numrit standart, dhe kushti nr. 5 duhet të zëvendësohet nga kushtet e mëposhtme shtesë: If this form is also used for AOC holders, the AOC number shall be added to the reference, in addition to the standard number, and the condition 5 shall be replaced by the following extra conditions: - 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). / This approval does not constitute an authorization to operate the types of aircraft referred in paragraph 1. The authorization to operate the aircraft is the Air Operator Certificate (AOC). - Anullimi, pezullimi apo revokimi i AOC automatikisht zhvlerëson këtë miratim në lidhje me shenjat e regjistrimit të avionëve të specifikuar në AOC, përjashtuar rastet kur deklarohet qartësisht nga AAC. / Termination, suspension or revocation of the AOC automatically invalidates the present approval in relation to the aircraft registrations specified in the AOC, unless otherwise explicitly stated by the ACAA. - 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. / Subject to compliance with the previous conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.	
Data e lëshimit original/Date of original issue: _____ Nënshkrimi/Signature: _____ NAME SURNAME Data e këtij rishikimi/Date of this revision: _____ Rishikimi Nr./Revision No.: _____ Për AAC/ For the Albanian Civil Aviation Authority: _____ DREJTOR EKZEKUTIV EXECUTIVE DIRECTOR	
Forma 14-MG e RSH-së sipas modelit të EASA-s	



KUSHTET E MIRATIMIT TE ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANIZATION TERMS OF APPROVAL

Reference: AL.MG.XXX (ref. AOC.AL.XXX)

Organizata: EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË
Organization: COMPANY NAME AND ADDRESS

Tipi/seria/grupi i mjetit ajror <i>Aircraft type/series/group</i>	Autorizim i rishikimit të vlefshmërisë ajrore <i>Airworthiness Review Authorized</i>	Autorizim për Leje Fluturimi <i>Permits to Fly authorized</i>	Organizata që punojnë nën sistemin e cilësisë <i>Organization(s) working under quality system</i>
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	

Këto kushte miratimi janë të kufizuara në specifikimet e qëllimit të miratimit që përmbahen në Manualin e Menaxhimit të Vlefshmërisë Ajrore, seksioni: _____

These terms of approval schedule is limited to that specified in the scope of approval contained in the approved Continuing Airworthiness Management Exposition section:

Referenca e Manualit të Menaxhimit të Vlefshmërisë Ajrore: _____
Continuing Airworthiness Management Exposition Reference:

Data e lëshimit original: _____
Date of original issue:

Nënshkrimi/ Signature: _____

Data e këtij rishikimi: _____ Rishikimi Nr: _____
Date of this revision: Revision No:

Për AAC: _____
For the Albanian Civil Aviation Authority:

NAME SURNAME
DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR



SHTOJCA VII
DETYRAT KOMPLEKSE TË
MIRËMBAJTJES

Pjesa në vijim përbën detyrat komplekse të mirëmbajtjes të përmendura në pikën M.A.801(b):

1. Modifikimi, riparimi ose zëvendësimi duke përcinuar, bashkuar, laminuar ose salduar secilën prej pjesëve të mëposhtme të korpusit (*airframe*) 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) flanaxhe trari metalik;

e) një pjesë e strukturës mbajtëse;

f) një mur lidhës i 2 flanaxhave 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 ndenjës;

o) një zëvendësim i shinës së ndenjës;

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 transmissioni, 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 përcinim; 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 rimontimi 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 i ingranazheve të reduktorit;

c) saldimit 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.



SHTOJCA 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 detyrë të mirëmbajtjes së pronarit-pilot, ai duhet të bindë veten që është kompetent për ta kryer detyrën. Është përgjegjësia e pronarëve-pilotë të mësohen me praktikatat 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 me licencë piloti (ose CAMO apo CAO i kontraktuar i tij) është përgjegjës për identifikimin e detyrave të pronarit me licencë pilot në bazë të këtyre parimeve themelore në programin e mirëmbajtjes dhe për të siguruar që dokumenti përditësohet në kohën 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 inspekte 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 vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ose një artikulli të Kufizimit të Vlefshmërisë Ajrore, përveç nëse lejohet në mënyrë specifike në AD ose ALI 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 inspekte të veçanta të paplanifikuara (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).

Kriteret nga 1 në 8 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 avion si përgatitja e avionit për fluturim (për shembull, montimi i krahëve të avion pa motor ose kontrolli para fluturimit) konsiderohet 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 për shërbim.

c) Kryerja e detyrave të mirëmbajtjes nga pronari-pilot dhe të dhënat.

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 për 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 Autoriteti Kompetent
SEKSIONI A – KËRKESAT TEKNIKE
DHE ORGANIZATIVE

145.A.10 Fushëveprimi

145.A.15 Aplikimi për një certifikatë organizate

145.A.20 Kushtet e miratimit dhe fushëveprimi

145.A.25 Kërkesat për facilitetet

145.A.30 Kërkesa e personelit

145.A.35 Staf i certifikues dhe stafi mbështetës

145.A.37 Staf i 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 Kryerja e mirëmbajtjes
 145.A.50 Certifikata e mirëmbajtjes
 145.A.55 Ruajtja e të dhënave
 145.A.60 Raportimi i ngjarjeve
 145.A.65 Procedurat e mirëmbajtjes
 145.A.70 Manuali i organizatës së mirëmbajtjes (MOE)
 145.A.75 Privilegjet e organizatës
 145.A.85 Ndryshimet në organizatë
 145.A.90 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë
 145.A.95 Gjetjet
 145.A.120 Mënyrat e përputhshmërisë
 145.A.140 Aksesit
 145.A.155 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie në operim
 145.A.200 Sistemi i menaxhimit
 145.A.200A Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit
 145.A.202 Skema e raportimit të sigurisë së brendshme
 145.A.205 Kontraktimi dhe nënkontraktimi
SEKSIONI B – KËRKESAT E AUTORITETIT
 145.B.005 Fushëveprimi
 145.B.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes
 145.B.120 Mjetet e përputhshmërisë
 145.B.125 Informacion për Agjencinë dhe ministrin
 145.B.135 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie
 145.B.135A Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë në operim
 145.B.200 Sistemi i menaxhimit
 145.B.205 Ndarja e detyrave
 145.B.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit
 145.B.220 Ruajtja e të dhënave
 145.B.300 Principet e mbikëqyrjes
 145.B.305 Programi i mbikëqyrjes
 145.B.310 Procedura e certifikimit fillestar
 145.B.330 Ndryshimet në organizatë
 145.B.330A Ndryshimet në sistemin e menaxhimit të sigurisë së informacionit
 145.B.350 Gjetje të dhe masat korrigjuese; rekomandimet
 145.B.355 Pezullimi, kufizimi dhe revokimi

Shtojca I – Certifikata e autorizuar e lëshimit-forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

Shtojca II – Klasa dhe sistemi i vlerësimit për kushtet e miratimit të organizatave të mirëmbajtjes Pjesa-145

Shtojca III – Certifikata e organizatës së mirëmbajtjes – Forma 3-145 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

Shtojca IV – Kushtet për përdorimin e stafit jo të kualifikuar në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) referuar në pikat 145.A.30(j)1 dhe 2;

145.1 Autoriteti kompetent

Për qëllimet e kësaj pjese Autoriteti kompetent do të jetë:

1. për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë, për të cilin Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës sipas Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, nënshkruar në Çikago më 7 dhjetor 1944 (“Konventa e Çikagos”), Autoriteti i Aviacionit Civil, ose kur është e zbatueshme, Autoriteti Kompetent i caktuar nga Shqipëria në përputhje me nenin 64 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, ose Agjencia nëse përgjegjësia i është caktuar përsëri Agjencisë në përputhje me nenet 64 ose 65 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”; ose

2. për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të biznesit jashtë një territori për të cilin Republika e Shqipërisë është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos, Autoriteti i Aviacionit Civil ose kur të jetë e zbatueshme për shkak të statusit të Shqipërisë si shtet anëtar i BE-së, Agjencia. Gjithsesi, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të njohë certifikimet e kryera nga Agjencia apo një shtet anëtar i BE-së, si autoritete kompetente.

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE DHE ORGANIZATIVE

145.A.10 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton kërkesat që duhet të përmbushë një organizatë për t’u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimin e një certifikate miratimi për mirëmbajtjen e avionëve dhe komponentëve.

145.A.15 Aplikimi për një certifikatë organizate

a) Aplikim për një certifikatë ose një ndryshim në



një certifikatë ekzistuese do të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është ai autoriteti kompetent, duke marrë parasysh kërkesat e zbatueshme të aneksit I (Pjesa-M), aneksit Vb (Pjesa -ML) dhe këtë aneks.

b) Aplikantët që aplikojnë për një certifikatë fillestare në përputhje me këtë aneks duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil:

1. rezultatet e një auditi paraprak të kryer nga organizata kundrejt kërkesave të zbatueshme të parashikuara në aneksin I (Pjesa-M), aneksin Vb (Pjesa-ML) dhe këtë aneks;

2. dokumentacionin që dëshmon se si do të ruajnë përputhshmërinë me kërkesat e përcaktuara në këtë rregullore.

145.A.20 Kushtet e miratimit dhe fushëveprimi

a) Fushëveprimi i organizatës specifikohet në manualin e organizatës së mirëmbajtjes (MOE) në përputhje me pikën 145.A.70.

b) Organizata duhet të respektojë kushtet e miratimit të bashkëlidhura me certifikatën e organizatës të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent, dhe me fushëveprimin e specifikuar në MOE;

145.A.25 Kërkesat e faciliteteve

Organizata do të sigurojë që:

a) Facilitetet sigurohen në mënyrë të përshtatshme për të gjithë punën e planifikuar, duke siguarur 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 të disponueshëm dhe mjaftueshëm të mëdhenj për të akomoduar komponentët në mirëmbajtjen e planifikuar.

b) Akomodimi me zyrë 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 zyrën akomoduese, është i përshtatshëm për detyrën e kryer dhe kushtet e tij janë të kontrolluara në veçanti.

Përveç nëse diktohet ndryshe nga mjedisi i veçantë i detyrës, ky i fundit 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 u shqetësuar.

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 duhet të shpërqendrojë personelin nga kryerja e detyrave të inspektimit. Kur është jopraktike për të kontrolluar burimin e zhurmës, personelit i sigurohen pajisjet personale të nevojshme për të ndaluar zhurmën e tepërt që shkakton shpërqendrimin 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. 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 pranueshme.

d) Sigurohen facilitete për ruajtjen/magazinimin e komponentëve, pajisjeve, mjeteve të punës dhe materialeve. Kushtet e ruajtjes sigurojnë ndarjen e komponentëve funksional dhe materialeve nga komponentët e avionit, materialet, pajisjet dhe mjetet e punës që janë jashtë shërbimit. Kushtet e ruajtjes janë në përputhje me udhëzimet e prodhuesit për të ndaluar përkeqësimin dhe dëmtimin e artikujve të ruajtur. Aksesit në objektet e magazinimit kufizohet vetëm në personelin e autorizuar.

145.A.30 Kërkesat e personelit

a) Organizata emëron një menaxher përgjegjës



që ka autoritetin e organizatës për të siguruar që të gjitha aktivitetet e mirëmbajtjes së organizatës mund të financohen dhe kryhen në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

Menaxheri përgjegjës:

1. siguron që të gjitha burimet e nevojshme janë në dispozicion për të kryer mirëmbajtjen në përputhje me këtë aneks, aneksin I (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, për të mbështetur certifikatën e organizatës;

2. përcakton dhe promovon politikën e sigurisë të specifikuar në pikën 145.A.200(a)(2);

3. dëshmon se ka njohuri bazike të kësaj rregulloreje.

b) Menaxheri përgjegjës emëron një person ose grup personash që përfaqësojnë strukturën drejtuese për funksionet e mirëmbajtjes dhe me përgjegjësinë për të siguruar që organizata punon në përputhje me MOE dhe procedurat e miratuara. Në procedura duhet të jetë e qartë se kush e zëvendëson një person të caktuar në rast të mungesës së gjatë të atij personi.

c) Menaxheri përgjegjës emëron një person ose grup personash me përgjegjësinë për të menaxhuar funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë si pjesë e sistemit të menaxhimit;

ca) Menaxheri përgjegjës emëron një person ose grup personash me përgjegjësi për të menaxhuar zhvillimin, administrimin dhe mirëmbajtjen e proceseve efektive të menaxhimit të sigurisë në operim si pjesë e sistemit të menaxhimit.

cb) Personi ose grupi i personave të emëruar në përputhje me gërmat (b), (c) dhe (ca) ka përgjegjësi ndaj menaxherit përgjegjës dhe akses të drejtpërdrejtë tek ai/a jo për ta mbajtur atë të informuar siç duhet rreth çështjeve të pajtueshmërisë dhe sigurisë në operim.

cc) Personi ose personat e emëruar në përputhje me gërmat (b), (c) dhe (ca) duhet të jenë në gjendje të dëshmojnë njohuritë përkatëse, edukimin dhe përvojën e nevojshme në lidhje me mirëmbajtjen e avionit ose komponentëve dhe të dëshmojnë njohuri pune të kësaj rregulloreje;

d) Organizata duhet të ketë një plan mirëmbajtjeje për orët e punës për të siguruar që ka staf të mjaftueshëm dhe të kualifikuar siç duhet për të planifikuar, kryer, mbikëqyrur, inspektuar dhe monitoruar aktivitetet e organizatës në përputhje me kushtet e miratimit. Përveç kësaj, organizata ka një procedurë për të rivlerësuar punën që synohet të

kryhet kur disponueshmëria aktuale e personelit zvogëlohet në krahasim me nivelin e planifikuar të personelit për një turn ose periudhë të caktuar pune.

e) Organizata përcakton dhe kontrollon kompetencën e personelit të përfshirë në çdo mirëmbajtje, rishikim të vlefshmërisë ajrore, menaxhim të sigurisë në operim dhe monitorim të pajtueshmërisë në përputhje me një procedurë dhe një standard të rënë dakord me autoritetin kompetent. Përveç ekspertizës së nevojshme në lidhje me funksionin e punës, kompetenca e personelit duhet të përfshijë të kuptuarit e zbatimit të parimeve të menaxhimit të sigurisë në operim, duke përfshirë faktorët njerëzorë dhe çështjet e performancës njerëzore, e cila është e përshtatshme për funksionin dhe përgjegjësitë e tyre në organizatë.

f) Organizata do të sigurojë që personeli i cili kryen ose kontrollon një test joshkatërrues të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të strukturave ose komponentëve të avionit, ose të dyja, është kualifikuar në mënyrë të përshtatshme për testin e veçantë joshkatërrues në përputhje me Standardin Evropian ose ekuivalent të njohur nga Autoriteti Kompetent. 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 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, B2L, B3 dhe L, sipas rastit, në përputhje me aneksin III (pjesa 66) dhe pikën 145.A.35.

Përveç kësaj këto organizatat 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 të vogla të planifikuara linje 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), dduhet 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 lejitimit për 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 pakryer 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 germave (g) dhe (h), në lidhje me detyrimin për të qenë në përputhshmëri me aneksin III (Pjesa-66), organizata mund të përdorë staf certifikues dhe staf mbështetës që është i kualifikuar në përputhje me dispozitat në vijim;

1. Për mirëmbajtjen bazë që kryhet në një vend jashtë territorit të RSH, stafi certifikues dhe stafi mbështetës mund të kualifikohen në përputhje me

rregulloret kombëtare të aviacionit të shtetit në të cilin ndodhen facilitetet e mirëmbajtjes bazë, në varësi të kushteve të përcaktuara në shtojcën IV të këtij aneksi.

2. Për mirëmbajtjen e linjës që kryhet në një stacion linje që ndodhet jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, stafi certifikues mund të kualifikohet, në varësi të kushteve të specifikuara në shtojcën IV të këtij aneksi, në përputhje me kushtet alternative të mëposhtme:

- rregulloret kombëtare të aviacionit të shtetit në të cilin ndodhet stacioni i linjës,

- rregulloret kombëtare të aviacionit të shtetit në të cilin ndodhet vendi kryesor i biznesit të organizatës.

3. Për një direktivë para fluturimit të përsëritur të vlefshmërisë ajrore, e cila deklaron në mënyrë specifike se ekuipazhi i fluturimit mund të zbatojë një direktivë të tillë të vlefshmërisë ajrore, organizata mund t'i lëshojë pilotit një autorizim certifikimi të kufizuar në bazë të licencës së ekuipazhit të fluturimit që mban. Në këtë rast, organizata siguron që piloti të ketë kryer trajnime të mjaftueshme praktike duke siguruar që piloti të mund të përmbushë direktivën e vlefshmërisë ajrore.

4. Nëse një avion operon larg një vendndodhjeje, organizata mund t'i lëshojë pilotit një autorizim certifikimi të kufizuar në bazë të licencës së ekuipazhit të fluturimit që ai mban, me kusht që të jetë e sigurt se piloti ka kryer trajnime të mjaftueshme praktike duke garantuar që ai mund të përmbushë detyrën e specifikuar;

5. Në rastet e mëposhtme të paparashikuara, kur një avion është ulur me defekt në një vend të ndryshëm nga baza kryesore ku nuk ka në dispozicion asnjë staf certifikues të përshtatshëm, organizata e kontraktuar për të ofruar mbështetjen e mirëmbajtjes mund të lëshojë një autorizim certifikimi të vlefshme vetëm 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 vetëm për një herë, do të sigurojë që çdo mirëmbajtje e tillë që mund të prekë sigurinë e fluturimit do të rikontrollohet nga një organizatë e miratuar në mënyrë të përshtatshme.

k) Nëse organizata kryen rishikime të vlefshmërisë ajrore dhe lëshon certifikatën përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën ML.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML), ajo duhet të ketë staf për rishikimin e vlefshmërisë ajrore që është i kualifikuar dhe i autorizuar në përputhje me pikën 145.A.37.

145.A.35 Staf i 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 duhura 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 ose 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 mirëmbajtjeje baze 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 për 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 pajtueshmëri me aneksin III (pjesa 66).

c) Organizata siguron që i gjithë stafi certifikues dhe stafi mbështetës është i përfshirë në së paku 6 muaj eksperiencë së mirëmbajtjes aktuale të 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 specifikuar në autorizimin e veçantë të certifikimit.

d) Organizata siguron që i gjithë stafi certifikues dhe stafi mbështetës të marrin trajnime të mjaftueshme periodike në çdo periudhë 2-vjeçare për të siguruar që ata të kenë njohuri të përditësuara për teknologjitë përkatëse, procedurat e organizimit dhe menaxhimin e sigurisë në operim, duke përfshirë çështjet e faktorit njerëzor.

e) Organizata duhet të përcaktojë një program për trajnime periodike për stafin certifikues dhe stafin mbështetës, duke përfshirë një procedurë për të siguruar përputhjen me dispozitat përkatëse të kësaj pike dhe një procedurë për të siguruar përputhjen me aneksin III (Pjesa-66).

f) Me përjashtim të rasteve të paplanifikuara të përcaktuara në pikën 145.A.30(j)(5), organizata do të vlerësojë të gjithë stafin certifikues për kompetencën, kualifikimet dhe aftësinë e tyre për të kryer detyrat e synuara të certifikimit, në përputhje me një procedurë në MOE, përpara lëshimit ose rilëshimit të një autorizimi certifikimi sipas këtij aneksi për këtë staf.

g) Kur kushtet e pikave (a), (b), (d), (f) dhe, kur është e aplikueshme, të pikës (c), janë përmbushur nga stafi certifikues, organizata do të lëshojë një autorizim certifikimi që specifikon qartësisht fushëveprimin dhe limitet e këtij autorizimi. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së autorizimit të certifikimit varet nga pajtueshmëria e vazhduar me pikat (a), (b), (d) dhe kur është e aplikueshme (c).

h) Autorizimi i certifikimit duhet të jetë në një mënyrë që e bën fushëveprimin 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 fushëveprimin, organizata



do të mundësojë një përkthim kodit të lexueshëm. “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 ose personat e përmendur në pikën 145.A.30(c) që janë përgjegjës për funksionin e monitorimit të përputhshmërisë mbeten gjithashtu përgjegjës për lëshimin e autorizimeve të certifikimit për stafin certifikues. Personeli në fjalë mund të emërojë persona të tjerë për të lëshuar ose revokuar në mënyrë efektive autorizimet e certifikimit në përputhje me një procedurë në MOE.

j) Organizata i siguron stafit certifikues një kopje të autorizimit të tyre të certifikimit në një format të dokumentuar ose elektronik.

k) Stafi certifikues duhet t'i dorëzojë autorizimin e tij të certifikimit çdo personi të autorizuar brenda 24 orëve.

l) Mosha minimale për stafin certifikues dhe stafit mbështetës është 21 vjeç.

m) Mbajtësi i një licence të kategorisë A për mirëmbajtjen e avionit mund të ushtrojë privilegje certifikimi për një lloj avioni specifik vetëm pas përfundimit të pranueshëm të trajnimit përkatës të detyrës së kategorisë A të avionit të kryer nga një organizatë e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin IV (Pjesa-147). Ky trajnim përfshin trajnim praktik dhe teorik sipas nevojës për çdo detyrë të autorizuar. Përfundimi i pranueshëm i trajnimit vërtetohet nga organizata me anë të një provimi ose një vlerësimi në vendin e punës të kryer nga organizata.

n) Mbajtësi i një licence të kategorisë B2 për mirëmbajtjen e avionit mund të ushtrojë privilegjet e certifikimit të përshkruara në pikën 66.A.20(a)(3)(ii) të aneksit III (Pjesa-66) vetëm pas përfundimit të pranueshëm të:

i) trajnimit përkatës për detyrat e të kategorisë A të avionit; dhe

ii) 6 muaj përvojë praktike të dokumentuar që mbulon fushën e autorizimit që do të lëshohet.

Trajnimi rreth detyrave përfshin trajnim praktik dhe teorik sipas rastit për secilën detyrë të autorizuar. Përfundimi i pranueshëm i trajnimit vërtetohet nga një provim ose nga vlerësimi në vendin e punës. Trajnimi dhe provimi/vlerësimi i detyrave kryhen nga organizata e mirëmbajtjes që lëshon autorizimin e stafit certifikues. Përvoja praktike merret gjithashtu brenda një organizate të tillë mirëmbajtjeje.

145.A.37 Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Në mënyrë që të miratohet për të kryer rishikimet e vlefshmërisë ajrore dhe për të lëshuar certifikatat përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore (ARC) për avionët e përfshirë në aneksin Vb (Pjesa-ML), organizata duhet të ketë staf të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që përputhet me të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1) kanë fituar përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore prej të paktën 1 viti për glajdera (sailplanes) dhe balonat dhe të paktën 3 vjet për të gjithë avionët e tjerë;

2) mbajnë një autorizim të stafit certifikues për avionët përkatëse;

3) kanë marrë njohuri për Aneksin I (Pjesa-M), nënpjesën C, ose për Aneksin Vb (Pjesa-ML), nënpjesa C;

4) kanë marrë njohuri për procedurat e organizatës së mirëmbajtjes në lidhje me rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe lëshimin e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

b) Përpara se organizata të lëshojë një autorizim të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për një kandidat, ai person duhet të kryejë një rishikim të vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent ose nën mbikëqyrjen e një personi që tashmë është i autorizuar si staf i rishikimit të vlefshmërisë ajrore nga organizata. Nëse ky rishikim i vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrje është i pranueshëm, Autoriteti i Aviacionit Civil pranon zyrtarisht atë person që të bëhet staf i rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

c) Organizata do të sigurojë që stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të mund të vërtetojë përvojën e duhur të kohëve të fundit të vlefshmërisë ajrore.

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, kur ai është autoriteti kompetent, përmes procedurave të specifikuara në manual.

ii. Pajisjet dhe mjetet duhet të jenë përherë të disponueshme, përveç në rastin e ndonjë mjeti ose pajisjeje që përdoret aq rrallë sa që disponueshmëria e përhershme e tij/saj nuk është e nevojshme. Këto



raste do të detajohen në një procedurë në manual.

iii. Një organizatë e miratuar për mirëmbajtje baze do të ketë pajisje të mjaftueshme për të hyrë 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 kushte të pranueshme, të lëshuar për shërbim me formën 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s ose ekuivalent dhe të shënuar në përputhje me nënpjesën Q të aneksit I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, nënpjesën Q të seksionit A të aneksit Ib (Pjesa 21 *Light*) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në pikën 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose pikën 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 *Light*) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.03.2024, në pikën M.A.502 të aneksit I (Pjesa-M), në pikën ML.A.502 të aneksit III (Pjesa-ML), ose në këtë aneks (Pjesa-145);

ii. Komponentët jashtë shërbimit që do të mirëmbahen në përputhje me këtë rregullore.

iii. Përbërësit e kategorizuar si të riparueshëm për shkak se ata kanë arritur jetëgjatësinë e tyre të detyrueshme ose kanë një defekt të riparueshëm

iv. Pjesë 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. Material, i papërpunuar dhe i konsumueshëm, i përdorur gjatë mirëmbajtjes kur organizata bindet që materiali përmbush specifikimin e kërkuar dhe ka gjurmueshmërinë e përshtatshme. Të gjithë

materialet duhet të shoqërohen 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 pranueshme dhe plotësojnë kërkesat e zbatueshme të pikës (a).

ii. Organizata duhet të krijojë procedura për të siguruar që komponentët, pjesët dhe materialet standarde do të vendosen vetëm në një avion ose në një komponent kur janë në gjendje të pranueshme, plotësojnë kërkesat e zbatueshme të pikës (a) dhe kur të dhënat e aplikueshme 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 faciliteteve të saj, me kusht që procedurat të identifikohen në manual.

iv. Komponentët që përmenden në pikën (b) (2) të pikës 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose në pikën (b)(2) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 *Light*) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, duhet 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 riparueshëm duhet të ndahen/veçohen nga komponentët, pjesët standarde dhe materialet funksionale.

ii) Komponentët e riparueshëm nuk lejohen të hyjnë përsëri në sistemin e furnizimit të komponentëve, vetëm nëse është zgjidhur kufizimi i detyrueshëm i jetës ose është miratuar një zgjidhje për riparim në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë



ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

145.A.45 Të dhënat e mirëmbajtjes

a) Organizata mban dhe përdor të dhëna aktuale të përditësuara të mirëmbajtjes që janë të nevojshme në kryerjen e mirëmbajtjes, duke përfshirë modifikimet dhe riparimet.

“E zbatueshme” do të thotë e lidhur me çdo avion, komponentet ose proces të specifikuar në kushtet e miratimit të organizatës dhe në çdo listë shoqëruese të aftësisë.

Në rastin e të dhënave të mirëmbajtjes që sigurohen nga personi ose organizata që kërkon mirëmbajtjen, organizata duhet të mbajë këto të dhëna, kur puna është në vazhdim, me përjashtim të nevojës për të respektuar pikën 145.A.55(a)(3).

b) Të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes janë të dhënat e specifikuara në pikën M.A.401(b) të aneksit I (Pjesa-M) ose në pikën M.L.A.401(b) të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

c) Organizata përcakton procedura për të siguruar që nëse në të dhënat e mirëmbajtjes të përdorura nga personeli i mirëmbajtjes përmbajnë një procedurë, praktikë, informacion ose udhëzim të paqartë, të pasaktë ose të paplotë, regjistrohet si pjesë e skemës së raportimit të brendshëm të sigurisë, të përmendur në pikën 145. A.202 dhe i njoftohet hartuesit të të dhënave të mirëmbajtjes.

d) Organizata mund të modifikojë vetëm udhëzimet e mirëmbajtjes në përputhje me një procedurë që është e specifikuar në MOE. Në lidhje me ndryshimet në udhëzimet e mirëmbajtjes, organizata vërteton se ato rezultojnë në standarde ekuivalente ose të përmirësuara të mirëmbajtjes dhe informon hartuesin fillestar të udhëzimeve të mirëmbajtjes për këto ndryshime. Kjo pikë, “udhëzime për mirëmbajtjen” nënkupton udhëzimet që duhet të ndiqen për të kryer një detyrë të caktuar mirëmbajtjeje; dhe përjashton projektimin inxhinierik të riparimeve dhe modifikimeve.

e) Organizata siguron një sistem të përbashkët për regjistrimin e punës së bërë për t’u përdorur në të gjithë pjesët përkatëse të organizatës. Përveç kësaj, organizata duhet të deshifrojë me saktësi të dhënat e mirëmbajtjes të përmendura në pikat (b) dhe (d) në kartat e punës ose sistemin për regjistrimin e punës

së kryer ose t’i referohet saktë detyrës ose detyrave të veçanta të mirëmbajtjes që përfshihen në këto të dhëna. Kartat e punës dhe sistemi për regjistrimin e punës së kryer mund të krijohen nga kompjuteri dhe të mbahen në një bazë të dhënash elektronike, e cila është e mbrojtur në mënyrë të përshtatshme kundër ndryshimeve të paautorizuara, dhe për të cilën ekziston një bazë e të dhënave elektronike rezervë, e cila përditësohet brenda 24 orëve pasi të bëhet një hyrje në bazën kryesore të të dhënave elektronike. Detyrat komplekse ose të gjata të mirëmbajtjes duhet të deshifrohen në kartat e punës ose në sistemin e regjistrimit të punës së kryer dhe duhet të ndahen në faza të qarta për të siguruar që ka një regjistrim të përmbushjes së detyrës së plotë të mirëmbajtjes.

Kur organizata ofron shërbime mirëmbajtjeje për një operator të një avioni, i cili kërkon që të përdoret karta e tij e punës ose sistemi i tij për regjistrimin e punës së kryer, atëherë mund të përdoret ky sistem. Në atë rast organizata përcakton një procedurë për të siguruar që ato karta pune ose sisteme për regjistrimin e punës së kryer të jenë plotësuar saktë.

f) Organizata siguron që të gjitha të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes janë në dispozicion për përdorim kur kërkohen nga personeli i mirëmbajtjes.

g) Organizata vendos 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 realizimin e sigurt të punës së mirëmbajtjes.

b) Si pjesë e sistemit të menaxhimit, planifikimi i detyrave të mirëmbajtjes dhe organizimi i turneve, merr parasysh kufizimet e performancës njerëzore,



duke përfshirë rrezikun nga lodhja për personelin e mirëmbajtjes.

c) Kur kërkohet për të dorëzuar vazhdimin ose përfundimin e detyrave të mirëmbajtjes për arsye të një turni ose ndryshimit të personelit, informacionet përkatëse komunikohen në mënyrë të përshtatshme ndërmjet personelit që largohet dhe atij që vjen.

d) Organizata siguron që rreziqet e sigurisë së aviacionit që lidhen me ekipet e jashtme të punës që kryejnë mirëmbajtjen në facilitetet e organizatës merren parasysh nga sistemi i menaxhimit të organizatës.

145.A.48 Kryerja e mirëmbajtjes

a) Organizata mund të kryejë mirëmbajtje në një avion ose komponent për të cilin është miratuar kur të gjitha hapësirat, pajisjet, mjetet, materialet, të dhënat e mirëmbajtjes dhe personeli janë të disponueshme.

b) Organizata është përgjegjëse për mirëmbajtjen që kryhet brenda objektit të saj të miratimit.

c) Organizata siguron që:

1) pas përfundimit të mirëmbajtjes, kryhet një verifikim i përgjithshëm për t'u siguruar që avioni ose komponenti është i pastruar nga të gjitha mjetet, pajisjet dhe çdo pjesë ose material i jashtëm, dhe se të gjitha panelet e hyrjes që janë hequr, janë rimontuar;

2) një metodë për gjurmimin e gabimeve zbatohet pas kryerjes së çdo detyre kritike të mirëmbajtjes;

3) minimizohet rreziku i gabimeve gjatë mirëmbajtjes dhe rreziku i përsëritjes së gabimeve në detyrat e njëjta të mirëmbajtjes;

4) vlerësohet dëmi; modifikimet dhe riparimet kryhen duke përdorur të dhënat e specifikuara në pikën M.A.304 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën ML.A.304 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit;

5) vlerësimi i defekteve të avionit kryhet në përputhje me pikën M.A.403(b) të aneksit I (Pjesa-M) ose ML.A.403(b) të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

145.A.50 Certifikimi i mirëmbajtjes

a) Certifikata e lejitimit për shërbim lëshohet nga stafi certifikues i autorizuar në emër të organizatës kur ai staf certifikues ka verifikuar që e gjithë mirëmbajtja që është kërkuar 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

se nuk ka mospërputhje të identifikuar që rrezikon sigurinë e fluturimit.

b) Një certifikatë e lejitimit për shërbim do të lëshohet para fluturimit në përfundim të çdo mirëmbajtjeje.

c) Defektet e reja ose urdhrat e punës së mirëmbajtjes jo të plota të identifikuara gjatë mirëmbajtjes do t'i vihen në vëmendje personit ose organizatës përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit për qëllimin specifik të përmbushjes së marrëveshjes për korrigjimin e këtyre defekteve ose plotësimin e elementeve që mungojnë në urdhrin e punës së mirëmbajtjes. Në rastin kur ai person ose organizatë refuzon të kryejë një mirëmbajtje të tillë sipas kësaj pike, zbatohet pika (e).

d) Një certifikatë lejimi për shërbim lëshohet nga stafi certifikues i autorizuar siç duhet në emër të organizatës pasi mirëmbajtja e kërkuar të jetë kryer në një komponent ndërsa ai ishte nxjerrë jashtë avionit. Certifikata e lejitimit të autorizuar "Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s" referuar në shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M) përbën certifikatën e lejitimit për shërbim të komponentit, përveç nëse specifikohet ndryshe në pikën M.A.502 të aneksit I (Pjesa-M) ose ML.A.502 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit. Kur një organizatë mirëmban një komponent për përdorimin e saj, forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, mund të mos jetë e nevojshme nëse këtë e parashikojnë në MOE-n e saj, procedurat e brendshme të organizatës për lejitimin për shërbim;

e) Me përjashtim të pikës (a), kur organizata nuk është në gjendje të përfundojë të gjithë mirëmbajtjen e kërkuar, ajo mund të lëshojë një certifikatë të lejitimit për shërbim brenda kufizimeve të miratuara të avionit. Organizata do të shënojë këtë fakt në certifikatën e lejitimit për shërbim të avionit para lëshimit të kësaj certifikate.

f) Me përjashtim të pikës 145.A.50(a) dhe pika 145.A.42, kur një avion është i ulur në një vend tjetër nga në stacionin kryesor të mirëmbajtjes linjë ose në stacionin kryesor të mirëmbajtjes bazë për shkak të mungesës së një komponenti me certifikatën e duhur të lejitimit për shërbim, organizata e kontraktuar për mirëmbajtjen e atij avioni mund të vendosë përkohësisht një komponent pa certifikatën përkatëse të lëshimit për shërbim për një maksimum prej 30 orësh fluturimi ose derisa avioni të kthehet fillimisht në stacionin kryesor të



mirëmbajtjes linjë ose në stacionin kryesor të mirëmbajtjes bazë, cilado që të jetë më herët, në varësi të marrëveshjes së personit ose organizatës përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe me kusht që ai komponent të ketë një certifikatë të përshtatshme lejimi për shërbim, por në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të mirëmbajtjes dhe operimit. Komponentët e tillë hiqen brenda afatit kohor të parashikuar në fjalinë e parë të kësaj pike, përveçse kur është marrë një certifikatë e përshtatshme lejimit për shërbim sipas pikave 145.A.50(a) dhe 145.A.42.;

145.A.55 Ruajtja e të dhënave

a) Të dhënat e mirëmbajtjes

1. Organizata regjistron detajet e punës së mirëmbajtjes që kryhet brenda fushëveprimit të miratimit të saj. Organizata mban minimalisht të gjitha të dhënat që janë të nevojshme për të vërtetuar se të gjitha kërkesat janë përmbushur për lëshimin e certifikatës së lejimit për shërbim, duke përfshirë, nëse ka, dokumentet e lejimit të nënkontraktorit.

2. Organizata i siguron operatorit ose klientit një kopje të çdo certifikate të lejimit për shërbim, së bashku me kopjet e të dhënave të detajuara të mirëmbajtjes që lidhen me punën e kryer dhe që janë të nevojshme për të treguar pajtueshmërinë me pikën M.A.305 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën ML.A.305 e aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

3. Organizata ruan një kopje të të gjitha të dhënave të detajuara të mirëmbajtjes (përfshirë certifikatat e lejimit për shërbim) dhe çdo të dhënë lidhur me mirëmbajtjen për 3 vjet nga data kur avioni ose komponenti, të cilit i është kryer mirëmbajtja, i është lëshuar një certifikatë lejimi për shërbim.

4. Nëse një organizatë përfundon operimin e saj, ajo i transferon të gjitha të dhënat e ruajtura të mirëmbajtjes së 3 viteve të fundit, te klienti i fundit ose pronari përkatës i avionit ose komponentit, ose i ruan ato në mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent.

b) Të dhënat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore

1. Nëse një organizatë ka privilegjin e përmendur në pikën 145.A.75(f), ajo mban një kopje të çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që ka lëshuar, së bashku me të gjitha dokumentet mbështetëse, dhe ia vendos në dispozicion ato të dhëna, sipas kërkesës, pronarit të avionit.

2. Organizata ruan një kopje të të gjitha të dhënave të përmendura në pikën (1) për 3 vjet pas

lëshimit të certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

3. Nëse një organizatë përfundon operimin e saj, ajo transferon të gjitha të dhënat e ruajtura të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që mbulojnë 3 vitet e fundit, pronarit ose operatorit të fundit të avionit përkatës, ose i ruan ato në mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Sistemi i menaxhimit, të dhënat e kontraktimit dhe nënkontraktimit

Organizata siguron që të dhënat e mëposhtme të mbahen për një periudhë minimale prej 5 vitesh:

i. të dhënat e proceseve kryesore të sistemit të menaxhimit të përmendura në pikën 145.A.200;

ii. kontratat, si për kontraktimin, ashtu edhe për nënkontraktimin e përmendur në pikën 145.A.205.

d) Të dhënat e personelit

1. Organizata siguron që të dhënat e mëposhtme të ruhen:

i. të dhënat e kualifikimeve, trajnimit dhe përvojës së personelit të përfshirë në mirëmbajtjen, monitorimin e pajtueshmërisë dhe menaxhimin e sigurisë në operim;

ii. të dhënat e kualifikimeve, trajnimit dhe përvojës së të gjithë stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

2. Të dhënat e të gjithë stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore përfshijnë detaje për çdo kualifikim të përshtatshëm të mbajtur, së bashku me një përmbledhje të përvojës dhe trajnimit të tyre përkatës lidhur me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, dhe një kopje të autorizimit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar atij stafi nga organizata.

3. Të dhënat e të gjithë stafit certifikues dhe atij mbështetës përfshijnë si më poshtë:

i. detajet e çdo licence për mirëmbajtjen e avionit të mbajtur sipas aneksit III (Pjesa-66) ose ekuivalente;

ii. objektin e autorizimeve të certifikimit që i janë lëshuar atij stafi, sipas rastit;

iii. të dhënat e stafit që mban autorizime të kufizuara ose të lëshuara vetëm një herë të certifikimit të përmendura në pikën 145.A.30(j).

4. Të dhënat e personelit mbahen për aq kohë sa një person punon për organizatën dhe ruhen për të paktën 3 vjet pasi personi të jetë larguar nga organizata, ose pasi të jetë tërhequr një autorizim që i është dhënë më parë atij personi.



5. Organizata i jep stafit të përmendur në pikat 2 dhe 3, me kërkesë të tyre, akses në të dhënat e tyre siç përcaktohet në ato pika. Përveç kësaj, me kërkesën e tyre, organizata e mirëmbajtjes pajis secilin prej tyre me një kopje të të dhënave të personelit pas largimit nga organizata.

e) Organizata krijon një sistem për mbajtjen e të dhënave që lejon ruajtjen e duhur dhe gjurmimin e besueshëm të të gjitha aktiviteteve të saj.

f) Format i të dhënave do të specifikohet në procedurat e organizatës.

g) Të dhënat ruhen në një mënyrë që garanton mbrojtje nga dëmtimi, zëvendësimi dhe vjedhja;

145.A.60 Raportimi i ngjarjeve

a) Si pjesë e sistemit të saj të menaxhimit, organizata duhet të krijojë dhe mirëmbajë një sistem të raportimit të ngjarjeve, duke përfshirë raportimin e detyrueshëm dhe vullnetar. Për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë, mund të krijohet një sistem i vetëm për të përmbushur kërkesat e urdhrit të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë” dhe akteve të saj zbatuese dhe VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese.

b) Organizata raporton tek Autoriteti i Aviacionit Civil dhe tek Organizata përgjegjëse për projektimin e avionit ose komponentit:

i) çdo ngjarje ose konstatim të lidhur me sigurinë e një avioni ose komponenti të identifikuar nga organizata, që rrezikon ose që, nëse nuk korrigjohet ose adresohet, mund të rrezikojë një avion, pasagjerët ose çdo person tjetër, dhe

ii) në veçanti raporton çdo aksident ose incident serioz.

c) Organizata i raporton gjithashtu çdo ngjarje ose gjendje të tillë që prek një avion, personit ose organizatës që është përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të atij avioni në përputhje me pikën MA.201 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën ML.A.201 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit. Për ngjarjet ose kushtet që ndikojnë komponentët e avionit, organizata raporton te personi ose organizata që ka kërkuar mirëmbajtjen.

d) Për organizatat që nuk e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në RSH:

1. raportet e detyrueshme fillestare, duhet të:

i) ruajnë siç duhet konfidencialitetin e identitetit

të raportuesit dhe të personave të përmendur në raport;

ii) hartohen sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve pasi organizata është vënë në dijeni për ngjarjen, përveç rasteve kur rrethanat e jashtëzakonshme e parandalojnë këtë;

iii) hartohen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

iv) të përmbajnë të gjithë informacionin përkatës në lidhje me gjendjen e raportuar tek organizata;

2. aty ku është e nevojshme, një raport pasues që ofron detaje të veprimeve që organizata synon të ndërmarrë për të parandaluar ngjarje të ngjashme në të ardhmen do të bëhet sapo të identifikohen ato veprime; ato raporte pasuese do:

i) t’u dërgohet subjekteve të përmendura në pikat (b) dhe (c) të cilave u është dërguar raporti fillestar;

ii) hartohen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

145.A.65 Procedurat e mirëmbajtjes

a) Organizata përcakton procedura që sigurojnë që faktorët njerëzorë dhe praktikat e përshtatshme të mirëmbajtjes merren parasysh gjatë mirëmbajtjes, duke përfshirë aktivitetet e nënkontraktuara, të cilat janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të këtij aneksi, aneksit I (Pjesa-M) dhe Aneksit Vb (Pjesa-ML). Për procedura dakordësohet me Autoritetin e Aviacionit Civil.

b) Procedurat e mirëmbajtjes të përcaktuara në këtë pikë duhet të:

1. sigurojnë që është rënë dakord për një urdhër ose kontratë të qartë të punës së mirëmbajtjes ndërmjet organizatës dhe personit ose organizatës që kërkon mirëmbajtjen, për të përcaktuar qartë mirëmbajtjen që do të kryhet në mënyrë që avioni dhe komponentët të mund të lejohen në shërbim në përputhje me pikën 145. A.50;

2. mbulojnë të gjitha aspektet e kryerjes së mirëmbajtjes, duke përfshirë ofrimin dhe kontrollin e shërbimeve të specializuara, dhe të përcaktojnë standardet sipas të cilave organizata synon të punojë.

145.A.70 Manuali i organizatës së mirëmbajtjes (MOE)

a) Organizata përcakton dhe mirëmban një manual të organizatës së mirëmbajtjes (MOE) që përfshin, drejtpërdrejt ose i referohet të gjithave si në vijim:

1. një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon se organizata e mirëmbajtjes do të punojë në çdo kohë në përputhje



me këtë aneks, aneksin I (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, dhe me MOE-në e miratuar. Nëse menaxheri përgjegjës nuk është drejtori i përgjithshëm i organizatës, atëherë drejtori i përgjithshëm firmos gjithashtu deklaratën;

2. politikën e sigurisë së organizatës dhe objektivat përkatës të sigurisë të përmendura në pikën 145.A.200(a)(2);

3. titujt dhe emrat e personave të emëruar sipas pikave 145.A.30(b), (c) dhe (ca);

4. detyrat dhe përgjegjësitë e personave të emëruar sipas pikave 145.A.30 (b), (c) dhe (ca), duke përfshirë çështjet për të cilat ata mund të merren drejtpërdrejt me Autoritetin e Aviacionit Civil në emër të organizatës;

5. një strukturë të organizatës që tregon përgjegjshmërinë dhe linjat përkatëse të përgjegjësisë, të përcaktuara në përputhje me pikën 145.A.200(a)(1), ndërmjet të gjithë personave të përmendur në pikat 145.A.30(a), (b), (c) dhe (ca);

6. një listë të stafit certifikues dhe, nëse është e aplikueshme, stafit mbështetës dhe stafit për rishikimin e vlefshmërisë ajrore si edhe objektin e tyre autorizimit të tyre;

7. një përshkrim të përgjithshëm të burimeve të fuqisë punëtore dhe të sistemit që është vendosur për të planifikuar disponueshmërinë e stafit, siç kërkohet në pikën 145.A.30(d);

8. një përshkrim të përgjithshëm të faciliteteve në çdo vendndodhje të miratuar;

9. një specifikim të fushëveprimit të organizatës që lidhet me kushtet e miratimit siç kërkohet nga pika 145.A.20;

10. procedurën që përcakton fushën e ndryshimeve që nuk kërkojnë miratim paraprak dhe që përshkruan se si këto ndryshime do të menaxhohen dhe do t'i njoftohen Autoritetit të Aviacionit Civil, siç kërkohet nga pika 145.A.85(c);

11. procedurën për ndryshimin e MOE;

12. procedurat që specifikojnë se si organizata siguron përputhshmërinë me këtë aneks;

13. një listë të operatorëve tregtarë të cilëve organizata u ofron shërbime të rregullta të mirëmbajtjes së avionëve dhe procedurat përkatëse;

14. sipas, një listë e organizatave të nënkontraktuara të përmendura në pikën 145.A.75(b);

15. një listë e vendndodhjeve të miratuara, duke përfshirë, aty ku është e zbatueshme, vendndodhjet e mirëmbajtjes së linjës të përmendura në pikën 145.A.75(d);

16. një listë e organizatave të kontraktuara;

17. një listë të mjeteve alternative të përputhshmërisë që janë të pranueshme tashmë dhe në përdorim nga organizata.

b) Lëshimi fillestar i MOE-së miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Ndryshimi ndodh sipas nevojës në mënyrë që të mbetet një përshkrim i përditësuar i organizatës.

c) Ndryshimet në MOE menaxhohen siç përcaktohet në procedurat e përmendura në pikat (a) (10) dhe (a) (11). Çdo ndryshim që nuk përfshihet në fushëveprimin e procedurës së përmendur në pikën (a)(10), si dhe çdo ndryshim në lidhje me ndryshimet e renditura në pikën 145.A.85(a), do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

145.A.75 Privilegjet e organizatës

Organizata ka të drejtë të kryejë detyrat e mëposhtme në përputhje me MOE-në e saj:

a) të mirëmbajë çdo avion ose komponent për të cilin është miratuar në vendndodhjet e identifikuar në certifikatë dhe në MOE;

b) të caktojë mirëmbajtjen e çdo avioni ose komponenti për të cilin është miratuar te një organizatë tjetër e nënkontraktuar që punon nën sistemin e menaxhimit të organizatës. Kjo kufizohet në punën e lejuar sipas procedurave të përcaktuara në përputhje me pikën 145.A.65 dhe nuk përfshin një kontroll të një mirëmbajtjeje baze të një avioni, ose një kontroll të plotë të mirëmbajtjes së ndërmarrjes ose riparim të një motori ose një moduli motori.

c) Mirëmban çdo avion ose çdo komponent për të cilin është miratuar në çdo vend në varësi të 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 specifikuar në manual;

d) Mirëmban çdo avion dhe/ose komponent për të cilin miratohet në një vend të identifikuar si një vend i mirëmbajtjeje linje në gjendje për të mbështetur mirëmbajtje të vogla dhe vetëm nëse manuali i organizatës lejon këtë aktivitet dhe liston këto vende;

e) Lëshon certifikata të lejitimit për shërbim në lidhje me përfundimin e mirëmbajtjes në përputhje me pikën 145.A.50.

f) nëse miratohet në mënyrë specifike për të vepruar kështu në lidhje me avionët e përfshirë në aneksin Vb (Pjesa-ML) dhe nëse RSH është vendi kryesor i biznesit, organizata mund të kryejë



rishikime të vlefshmërisë ajrore dhe të lëshojë certifikatat përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore sipas kushteve të specifikuara në pikën ML.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML).

145.A.85 Ndryshimet në organizatë

a) Ndryshimet e mëposhtme në organizatë kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil:

1. ndryshimet në certifikatë, duke përfshirë kushtet e miratimit të organizatës;

2. ndryshimet e personave të përmendur në pikat 145.A.30 (a), (b), (c) dhe (ca);

3. ndryshimet në linjat e raportimit ndërmjet personelit të emëruar në përputhje me pikat 145.A.30(b), (c) dhe (ca) dhe menaxherit përgjegjës;

4. procedurën në lidhje me ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak të përmendur në pikën (c);

5. vendndodhje shtesë të organizatës, të ndryshme nga ato që i nënshtrohen pikës 145.A.75(c).

b) Për ndryshimet e përmendura në pikën (a) dhe për të gjitha ndryshimet e tjera që kërkojnë miratim paraprak në përputhje me këtë Aneks, organizata duhet të aplikojë dhe të marrë një miratim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Kërkesa duhet të paraqitet përpara se të ndodhin ndryshime të tilla, në mënyrë që t'i mundësojë autoritetit kompetent të përcaktojë se ka pajtueshmëri të vazhdueshme me këtë aneks dhe të ndryshojë, nëse është e nevojshme, certifikatën e organizatës dhe kushtet përkatëse të miratimit që i bashkëlidhen.

Organizata duhet t'i sigurojë autoritetit kompetent çdo dokumentacion përkatës.

Ndryshimi zbatohet vetëm pas marrjes së një miratimi zyrtar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent, në përputhje me pikën 145.B.330.

Organizata vepron sipas kushteve të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent, gjatë këtyre ndryshimeve, sipas rastit.

c) Të gjitha ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak menaxhohen dhe i bëhen me dije autoritetit kompetent siç përcaktohet në një procedurë e cila miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur ai është autoriteti kompetent në përputhje me pikën 145.B.310(h).

145.A.90 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Certifikata e organizatës mbetet e vlefshme,

me kusht që të përmbushen të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. Organizata vepron në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe aktet e deleguara dhe zbatuese të saj, duke marrë parasysh dispozitat e pikës 145.B.350 të këtij aneksi në lidhje me trajtimin e gjetjeve/konstatimeve;

2. Autoriteti i Aviacionit Civil t'i jepet akses në organizatë siç specifikohet në pikën 145.A.140;

3. certifikata nuk dorëzohet nga organizata, pezullohet apo revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent sipas pikës 145.B.355.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil në kohë.

145.A.95 Gjetjet dhe observacionet

a) Pas marrjes së një njoftimi për gjetjet në përputhje me pikën 145.B.350, organizata:

1. identifikon shkakun kryesor të mospërputhjes dhe faktorët që kontribuojnë në këtë;

2. përcakton një plan veprimi korigjues;

3. dëshmon zbatimin e veprimeve korigjuese sipas kërkesës së Autoritetit të Aviacionit Civil.

b) Veprimet e përmendura në pikën (a) kryhen brenda periudhës së rënë dakord me Autoritetin e Aviacionit Civil në përputhje me pikën 145.B.350.

c) Vëzhgimet e marra në përputhje me pikën 145.B.350(f) merren parasysh nga organizata. Organizata duhet të regjistrojë vendimet e marra në lidhje me ato vëzhgime.

145.A.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Një organizatë mund të përdorë çdo mjet alternative përputhshmërie për të përcaktuar pajtueshmërinë me këtë rregullorë.

b) Nëse një organizatë dëshiron të përdorë një mjet alternativ përputhshmërie, para se ta përdorë atë, duhet t'i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil një përshkrim të plotë. Përshkrimi përfshin çdo rishikim të manualeve ose procedurave që mund të jenë të përshtatshme, si dhe një shpjegim që tregon se si arrihet përputhshmëria me këtë rregullorë.

Organizata mund të përdorë këto mjete alternative të përputhshmërisë, që i nënshtrohen miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent.

145.A.140 Akses

Me qëllim të përcaktimit të përputhshmërisë me kërkesat përkatëse të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore



në fushën e aviacionit civil”, organizata siguron që aksesin në çdo facilitet, avion, dokument, regjistrime, të dhëna, procedura ose në çdo material tjetër të rëndësishëm në lidhje me veprimtarinë e saj që i nënshtrohet certifikimit, qoftë e nënkontraktuar apo jo, t’i jepet çdo personi të autorizuar nga një nga autoritetet e mëposhtme:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent, i përcaktuar në pikën 145.1;

b) autoriteti që kryen detyrat e mbikëqyrjes në përputhje me pikën 145.B.300(d).

145.A.155 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie

Organizata duhet të zbatojë:

a) çdo masë sigurie të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën 145.B.135;

b) çdo informacion përkatës të detyrueshëm të sigurisë të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia.

145.A.200 Sistemi i menaxhimit

a) Organizata përcakton, zbaton dhe mirëmban një sistem menaxhimi që përfshin:

1. përgjegjësinë dhe hierarkinë përgjegjëse të përcaktuara qartë në të gjithë organizatën, duke përfshirë një përgjegjshmëri të drejtpërdrejtë të sigurisë në operim të menaxherit përgjegjës;

2. një përshkrim të filozofive dhe parimeve të përgjithshme të organizatës në lidhje me sigurinë (“politika e sigurisë”), dhe objektivat përkatës të sigurisë;

3. identifikimin e risqeve të sigurisë së aviacionit që rrjedhin nga aktivitetet e organizatës, vlerësimin e tyre dhe menaxhimin e risqeve në fjalë, duke përfshirë marrjen e veprimeve për të ulur risqet dhe verifikimin e efektivitetit të tyre;

4. mirëmbajtjen e personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre;

5. dokumentimin e të gjitha proceseve kryesore të sistemit të menaxhimit, duke përfshirë një proces për ndërgjegjësimin e personelit mbi përgjegjësitë e tyre dhe procedurën për ndryshimin e atij dokumentacioni;

6. një funksion për të monitoruar përputhshmërinë e organizatës me kërkesat përkatëse. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin një sistem reagimi ndaj konstatimeve të menaxherit përgjegjës për të garantuar zbatimin efektiv të masave korrigjuese sipas nevojës.

b) Sistemi i menaxhimit duhet të korrespondojë me madhësinë e organizatës, natyrën dhe

kompleksitetin e aktiviteteve të saj, duke marrë parasysh rreziqet dhe risqet shoqëruese të pandara në këto aktivitete.

c) Nëse organizata zotëron një ose më shumë certifikata shtesë të organizatës brenda fushëveprimit të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, sistemi i menaxhimit mund të integrohet me atë që kërkohej sipas certifikatës(ave) shtesë të mbajtura.

145.A.200A Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit

Përveç sistemit të menaxhimit të përmendur në pikën 145.A.200, organizata e mirëmbajtjes duhet të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një sistem të menaxhimit të sigurisë së informacionit në përputhje me rregulloren për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm, për të siguruar menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë në operim.

145.A.202 Skema e brendshme e raportimit të sigurisë

a) Si pjesë të sistemit të saj të menaxhimit, organizata krijon një skemë të brendshme mbi raportimin e sigurisë për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e ngjarjeve të tilla që do të raportohen sipas pikës 145.A.60.

b) Skema mundëson gjithashtu mbledhjen dhe vlerësimin e atyre gabimeve, defekteve të ngjashme mundshme dhe rreziqeve të raportuara së brendshmi, që nuk përfshihen në pikën (a).

c) Nëpërmjet kësaj skeme, organizata:

1. identifikon shkaqet dhe faktorët që kontribuojnë në gabimet, defektet e mundshme dhe rreziqet e raportuara, dhe i trajton ato si pjesë e procesit të menaxhimit të rrezikut të sigurisë në përputhje me pikën 145.A.200(a)(3);

2. siguron një vlerësim të të gjithë informacionit të bërë me dije në lidhje me gabimet, defektet e mundshme, rreziqet dhe pamundësinë për të ndjekur procedurat, dhe një metodë për të qarkulluar informacionin sipas nevojës.



d) Organizata merr masa për të siguruar mbledhjen e çështjeve të sigurisë në lidhje me aktivitetet e nënkontraktuara.

145.A.205 Kontraktimi dhe nënkontraktimi

a) Organizata garanton që kur kontraktin ose nënkontraktin ndonjë pjesë të aktiviteteve të saj të mirëmbajtjes:

1. mirëmbajtja është në përputhje me kërkesat e zbatueshme;

2. çdo rrezik i sigurisë së aviacionit që lidhet me një kontraktim ose nënkontraktim të tillë konsiderohet si pjesë e sistemit të menaxhimit të organizatës.

b) Nëse organizata i nënkontraktin ndonjë pjesë të aktiviteteve të saj të mirëmbajtjes një organizate tjetër, organizata e nënkontraktuar punon nën fushëveprimin e miratimit të organizatës nënkontraktore.

SEKSIONI B. KËRKESAT E AUTORITETIT

145.B.005 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton kushtet për kryerjen e detyrave të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit, si dhe kërkesat e sistemit administrativ dhe menaxhues që duhen ndjekur nga Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin dhe mbikëqyrjen e seksionit A.

145.B.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes

Autoriteti i Aviacionit Civil vë në dispozicion për personelin përkatës, aktet legjislative, standardet, rregullat, publikimet teknike dhe dokumentet përkatëse për t'i lejuar ata që të kryejnë detyrat dhe të përmbushin përgjegjësitë e tyre.

145.B.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia paraqet mjete të pranueshme përputhshmërie ("AMC") që mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese. Mjetet e pranueshme të përputhshmërisë pranohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe publikohen për zbatim.

b) Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me këtë rregullore.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është e zbatueshme mund të informojë Agjencinë për çdo mjet alternativ përputhshmërie të përdorur nga organizatat nën mbikëqyrjen e tij ose nga vetë ata për

të përcaktuar përputhshmërinë me këtë rregullore.

145.B.125 Informacioni për Agjencinë dhe ministrin

a) Në kuadër të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa të njoftojë Agjencinë dhe gjithashtu gjithmonë do të njoftojë Ministrinë në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm lidhur me zbatimin e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të saj brenda 30 ditëve nga momenti kur autoriteti është vënë në dijeni rreth problemeve.

b) Pa cenuar urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë.", Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për t'i siguruar Agjencisë kur është e zbatueshme dhe Ministrisë sa më shpejt të jetë e mundur çdo informacion të rëndësishëm rreth sigurisë që rrjedh nga raportimet e ngjarjeve të ruajtura në bazën e të dhënave kombëtare në përputhje me nenin 6(6) të urdhrin të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë".

c) Autoriteti i Aviacionit Civil i siguron Agjencisë kur është e zbatueshme dhe Ministrin sa më shpejt të jetë e mundur informacion të rëndësishëm për sigurinë që rrjedh nga raportet e sigurisë së informacionit që ka marrë në zbatim të pikës IS.I.OR.230 të aneksit II (Pjesa IS.I.OR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, për sa utakon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm.

145.B.135 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie

a) Pa cenuar urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", Autoriteti i Aviacionit Civil vë në zbatim një sistem për të mbledhur, analizuar dhe shpërndarë në mënyrë të përshtatshme informacionin rreth sigurisë në operim.



b) Agjencia ka një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të marrë lidhur me sigurinë në operim dhe, pa vonesa të panevojshme, i siguron autoritetit përkatës të Shteteve Anëtare dhe Komisionit çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprimet korrigjuese që duhen ndërmarrë, që është e nevojshme për ta, reagon në kohën e duhur ndaj një problemi sigurie që përfshin produkte, pjesë, pajisje, persona ose organizata që i nënshtrohen VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

c) Pas marrjes së informacionit të përmendur në pikën (a) dhe kur është e zbatueshme edhe në pikën (b), Autoriteti i Aviacionit Civil merr masat e duhura për të adresuar problemin lidhur me sigurinë në operim.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil njofton menjëherë masat e marra sipas pikës (c) për të gjithë personat ose organizatat që duhet t'i respektojnë ato sipas VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet gjithashtu t'i njoftojë këto masa Agjencisë, kur të jetë e zbatueshme dhe, kur kërkohet veprim i kombinuar, autoriteteve të tjera kompetente përkatëse.

145.B.135A Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cenueshmërie të sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë në operim

a) Autoriteti i Aviacionit Civil zbaton një sistem të përshtatshëm për mbledhjen, analizimin dhe shpërndarjen e informacionit në lidhje me incidentet dhe cenueshmëritë e sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë në operim që raportohen nga organizatat. Kjo bëhet në koordinim me çdo autoritet tjetër përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike brenda Republikës së Shqipërisë për të rritur koordinimin dhe përputhshmërinë e skemave të raportimit.

b) Agjencia zbaton ndërkohë një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të rëndësishëm të sigurisë të marrë në përputhje me pikën 145.B.125(c), dhe pa vonesë të panevojshme u jep shteteve anëtare dhe Komisionit çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprime korrigjuese që duhen ndërmarrë, të nevojshme që ata të reagojnë në kohën e duhur ndaj një incidenti ose cenueshmërie të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në

sigurinë në operim që përfshin produkte, pjesë, pajisje të pënstaluar, persona ose organizata subjekt i rregullores (BE) 2018/1139 dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të saj.

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

d) Masat e marra në përputhje me pikën (c) do t'u njoftohen menjëherë të gjithë personave ose organizatave që duhet t'i respektojnë ato sipas VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe akteve të saj të deleguara dhe zbatuese. Autoriteti i Aviacionit Civil ia njofton gjithashtu këto masa Agjencisë kur është e zbatueshme dhe, kur kërkohet veprim i kombinuar, autoriteteve kompetente të Shteteve të tjera Anëtare të interesuara.

145.B.200 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe mirëmban një sistem menaxhimi, duke përfshirë të paktën:

1. politikat dhe procedurat e dokumentuara për të përshkruar strukturën, mjetet dhe metodat për përcaktimin e përputhshmërisë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese. Procedurat përditësohen dhe shërbejnë si dokumente bazë pune brenda autoritetit për të gjitha detyrat përkatëse;

2. një numër të mjaftueshëm personeli për kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësisë së tij. Do të krijohet një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit me qëllim për të siguruar përfundimin e duhur të të gjitha detyrave përkatëse;

3. personel që është i kualifikuar për të kryer detyra të caktuara, që ka njohuritë dhe përvojën e nevojshme, dhe merr trajnim fillestar dhe rifreskues për të siguruar aftësi të vazhdueshme;

4. facilitete të përshtatshme dhe akomodim në zyrë për të kryer detyrat e caktuara;

5. një proces për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe përshtatshmërinë e procedurave, duke përfshirë krijimin e një procesi të auditimit të brendshëm dhe një procesi të menaxhimit të rreziqeve të sigurisë. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin një sistem reagimi ndaj gjetjeve të auditimit për menaxhimin e



nivelit të lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil, për të siguruar zbatimin e masave korrigjuese të nevojshme;

6. një person ose grup personash që kanë përgjegjësi ndaj menaxhuesit të nivelit të lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil për funksionin e monitorimit të përputhshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet që për çdo fushë të aktivitetit, përfshirë edhe sistemin e menaxhimit, të caktojë një ose më shumë persona me përgjegjësi të përgjithshme në menaxhimin e detyrave përkatëse.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton procedurat për pjesëmarrjen në një shkëmbim të ndërsjellë të të gjithë informacionit dhe asistencës së nevojshme me çdo autoritet tjetër kompetent në fjalë, qoftë brenda vendit ose nga Shtete të tjera Anëtare, duke përfshirë:

1. të gjitha gjetjet e ngritura dhe çdo veprim të mëtejshëm të ndërmarrë si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që kryejnë aktivitete në territorin e një shteti tjetër, por të certifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe anasjellas;

2. informacioni që buron nga raportimi i detyrueshëm dhe vullnetar i ngjarjeve siç kërkohet nga 145.A.60.

d) Një kopje e procedurave lidhur me sistemin e menaxhimit dhe ndryshimet e tjera mund të vendosen në dispozicion të Agjencisë për qëllime standardizimi.

e) Përveç kërkesave të përfshira në pikën (a), sistemi i menaxhimit i krijuar dhe i mirëmbajtur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në mënyrë që të të sigurojë menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë e aviacionit, duhet të jetë në përputhje me aneksin I (Pjesa-IS.AR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, i zbatueshëm pas transpozimit e rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm.

145.B.205 Ndarja e detyrave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të caktojë detyra që lidhen me certifikimin fillestar ose me mbikëqyrjen e vazhdueshme të organizatave subjekt i VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”,

subjekteve të kualifikuara. Gjatë caktimit të detyrave, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që ka:

1. një sistem për të vlerësuar fillimisht dhe në mënyrë të vazhdueshme që subjekti i kualifikuar vepron në përputhje me aneksin VI të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”. Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve dokumentohen;

2. nënshkruar një marrëveshje me shkrim me një subjekt të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e përshtatshëm të menaxhimit, që përcakton qartësisht:

i. detyrat për t’u kryer;

ii. deklaratat, raportet dhe të dhënat e regjistruara që do të ofrohen;

iii. kushtet teknike për t’u përmbushur në kryerjen e këtyre detyrave;

iv. mbulimin e përgjegjësisë përkatëse;

v. mbrojtjen që jepet për informacionin e marrë gjatë kryerjes së këtyre detyrave.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që procesi i auditimit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të rrezikut të sigurisë në operim, i krijuar në përputhje me pikën 145.B.200(a)(5) të mbulojë të gjitha detyrat e certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera nga subjekti i kualifikuar në emër të tij.

c) Për certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën 145.A.200A, Autoriteti i Aviacionit Civil mund t’u ndajë detyra subjekteve të kualifikuara në përputhje me pikën (a), ose çdo autoriteti përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike në Republikën e Shqipërisë. Gjatë ndarjes së detyrave, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron, që:

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

2. rezultatet e aktiviteteve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së kryer nga subjekti i kualifikuar ose autoriteti përkatës janë integruar në dosjet e përgjithshme të certifikimit dhe mbikëqyrjes së organizatës;

3. sistemi i tij i menaxhimit të sigurisë së informacionit i krijuar në përputhje me pikën 145.B.200(e) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera në emër të tij.

145.B.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë një



sistem për të identifikuar ndryshimet që prekin aftësinë e tij në kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësi siç përcaktohet në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese. Ky sistem duhet t'i mundësojë Autoritetit të Aviacionit Civil të ndërmarrë veprime të nevojshme, për t'u siguruar që sistemi i menaxhimit të mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përditëson në kohën e duhur sistemin e menaxhimit për të pasqyruar çdo ndryshim në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e deleguara dhe zbatuese të saj në mënyrë që të sigurojë zbatimin efektiv të saj.

c) Kur të jetë e zbatueshme, për shkak të asocimit në EASA, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton Agjencinë për çdo ndryshim që prek aftësinë e saj në kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësi siç parashikohet në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese.

145.B.220 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për regjistrimin e të dhënave që lejon ruajtjen e duhur, aksesin dhe gjurmimin e besueshëm, të:

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

2. trajnimeve, kualifikimeve dhe autorizimeve të personelit të tij;

3. caktimit të detyrave, që mbulojnë elementët e kërkuar nga pika 145.B.205, si dhe detajet e detyrave të caktuara;

4. proceseve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të organizatave të certifikuara, duke përfshirë:

i) aplikimin për një certifikatë organizate;

ii) programin e mbikëqyrjes së vazhdueshme të autoritetit, duke përfshirë të gjitha vlerësimet, auditimet dhe të dhënat e inspektimit;

iii) certifikatën e organizatës, duke përfshirë çdo ndryshim në të;

iv) një kopje të programit të mbikëqyrjes, duke renditur datat kur janë planifikuar dhe kryer auditimet;

v) kopjet e të gjithë dokumentacionit të korrespondencës;

vi) rekomandimet për lëshimin ose vazhdueshmërinë e një certifikate, detajet e konstatimeve/gjetjeve dhe veprimet e ndërmarra nga organizatat për mbylljen e këtyre gjetjeve/konstatimeve, duke përfshirë datën e mbylljes, veprimet e zbatimit dhe vëzhgimet;

vii) çdo raport vlerësimi, auditimi dhe inspektimi të lëshuar nga një autoritet tjetër kompetent sipas pikës 145. B.300(d);

viii) kopjet e të gjitha MOE-ve ose manualeve të organizatës dhe të çdo ndryshimi në to;

ix) kopjet e çdo dokumenti tjetër të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

5. dokumente që mbështesin përdorimin e mjeteve alternative të përputhshmërisë;

6. informacioni lidhur me sigurinë i dhënë në përputhje me pikën 145.B.125 dhe masat pasuese;

7. përdorimin e dispozitave të mbrojtjes dhe fleksibilitetit në përputhje me nenin 70, nenin 71(1) dhe nenin 76(4) të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbajë një listë të të gjitha certifikatave të organizatave që ka lëshuar.

c) Të gjitha regjistrimet e përmendura në pikat (a) dhe (b) do të mbahen për një periudhë minimale prej 5 vjetësh, në varësi të ligjit në fuqi për mbrojtjen e të dhënave.

d) Kur është e zbatueshme, të gjitha regjistrimet e përmendura në pikat (a) dhe (b) i vihen në dispozicion, sipas kërkesës, një autoriteti kompetent të një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencisë.

145.B.300 Parimet e mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon:

1. përputhshmërinë me kërkesat që janë të zbatueshme për organizatat, përpara lëshimit të një certifikate organizate;

2. përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të organizatave që ka certifikuar;

3. zbatimin e masave të duhura të sigurisë të mandatuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikat 145.B.135(c) dhe (d).

b) Ky verifikim:

1. mbështetet nga dokumentacioni i synuar posaçërisht për t'i siguruar personelit përgjegjës për mbikëqyrjen udhëzime për të kryer funksionet e tyre;

2. u siguron organizatave të interesuara rezultatet e aktiviteteve të mbikëqyrjes;



3. bazohet në vlerësime, auditime dhe inspektime dhe, nëse është e nevojshme, në inspektime të paparalajmëruara;

4. i siguron autoritetit kompetent provat e nevojshme në rast se kërkohet veprim i mëtejshëm, përfshirë masat e parashikuara në pikën 145.B.350.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton fushën e mbikëqyrjes të përcaktuar në pikat (a) dhe (b) duke marrë parasysh rezultatet e aktiviteteve të mëparshme të mbikëqyrjes dhe prioritetet lidhur me sigurinë.

d) Nëse objektet e një organizate ndodhen në më shumë se një Shtet, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, siç përkufizohet në pikën 145.1, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund të bjerë dakord që detyrat e mbikëqyrjes të kryhen nga autoritetet kompetente të Shteteve Anëtare ku ndodhen objektet, ose nga Agjencia për objektet që ndodhen jashtë një territori për të cilin Shqipëria është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos. Për organizatat e ndodhura në një vend të tretë, përveç Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, siç përkufizohet në pikën 145.1, mund të bjerë dakord që detyrat e mbikëqyrjes të kryhen nga autoritetet kompetente të Shteteve ku ndodhen objektet. Çdo organizatë që i nënshtrohet një marrëveshjeje të tillë do të informohet për ekzistencën dhe për fushëveprimin e saj.

e) Për çdo aktivitet mbikëqyrës që kryhet në objektet e vendosura në një Shtet Anëtar të ndryshëm nga vendi ku organizata ka vendin kryesor të biznesit, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, siç përcaktohet në pikën 145.1, duhet të informojë autoritetin kompetent të atij Shteti Anëtar përpara se të kryhet ndonjë auditim i vendit ose inspektim i objekteve.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent mbledh dhe përpunon çdo informacion që konsiderohet i nevojshëm për kryerjen e aktiviteteve të mbikëqyrjes.

g) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën 145.A.200A, përveç pajtueshmërisë me pikat (a) deri (f), autoriteti kompetent do të shqyrtojë çdo miratim të dhënë sipas pikës IS.I.OR.200(e) të kësaj rregulloreje ose pikës IS.D.OR.200(e) të rregullores për zbatimin e VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, për sa u takon kërkesave për

menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me një impakt të mundshëm në sigurinë e operimeve për organizatat që mbulohen nga kjo rregullore dhe urdhri nr. 170/2022, transpozim i rregullores së deleguar të Komisionit (BE) 2022/1645 pas ciklit të zbatueshëm të auditimit të mbikëqyrjes dhe sa herë që zbatohen ndryshime në fushën e punës së organizatës.

145.B.305 Programi i mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe mirëmban një program mbikëqyrjeje që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes të kërkuara nga pika 145.B.300.

b) Programi i mbikëqyrjes merr parasysh natyrën specifike të organizatës, vështirësinë e aktiviteteve të saj, rezultatet e certifikimit të mëparshëm ose aktiviteteve të mbikëqyrjes, ose të dyja, dhe bazohet në vlerësimin e risqeve shoqëruese. Ky program përfshin, brenda çdo cikli të planifikimit të mbikëqyrjes:

1. vlerësimet, auditimet dhe inspektimet, duke përfshirë, sipas rastit:

i) vlerësimet e sistemit të menaxhimit dhe auditimet e procesit;

ii) auditimet e produktit të një mostre përkatëse të mirëmbajtjes të kryer nga organizata;

iii) marrjen e mostrave për rishikimet e kryera lidhur me vlefshmërisë ajrore;

iv) inspektimet e paparalajmëruara;

2) takime ndërmjet menaxherit përgjegjës dhe autoritetit kompetent për të siguruar që të dyja palët të jenë të informuara për të gjitha çështjet e rëndësishme.

c) Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes nuk duhet të zgjasë më shumë se 24 muaj.

d) Pavarësisht nga pika (c), cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjasë deri në 36 muaj nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ka vërtetuar se gjatë 24 muajve të mëparshëm:

1. organizata ka dëshmuar se mund të identifikojë në mënyrë efektive rreziqet e sigurisë së aviacionit dhe t'i menaxhojë ato;

2. organizata ka dëshmuar vazhdimisht përputhshmëri me pikën 145.A.85 dhe ka kontroll të plotë mbi ndryshimet e përgjithshme;

3. nuk janë lëshuar gjetje të nivelit 1;

4. të gjitha masat korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore që është pranuar ose zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil siç parashikohet në pikën 145.B.350.



Pavarësisht nga germa (c), cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet më shumë maksimumi deri në 48 muaj nëse, përveç kushteve të parashikuara në pikat (d) (1) deri (4), organizata ka krijuar dhe Autoriteti i Aviacionit Civil ka miratuar një sistem efektiv të vazhdueshëm për raportimin tek Autoriteti i Aviacionit Civil mbi performancën e sigurisë dhe përputhshmërinë rregullatore të vetë organizatës.

e) Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të shkurtohet nëse ka prova të uljes së performancës së sigurisë për organizatën.

f) Programi i mbikëqyrjes përfshin regjistrimet e datave kur janë caktuar vlerësimet, auditimet, inspektimet dhe takimet, dhe kur janë kryer në mënyrë efektive vlerësimet, auditimet, inspektimet dhe takimet.

g) Në përfundim të çdo cikli të planifikimit të mbikëqyrjes, Autoriteti i Aviacionit Civil nxjerr një raport rekomandimi për vazhdimin e miratimit, duke pasqyruar rezultatet e mbikëqyrjes.

145.B.310 Procedura fillestare e certifikimit

a) Pas marrjes së një aplikimi nga një organizatë për lëshimin fillestar të një certifikate, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent verifikon përputhjen e organizatës me kërkesat e zbatueshme.

b) Një takim me menaxherin përgjegjës të organizatës mbahet të paktën një herë gjatë hetimit për certifikimin fillestar për të siguruar që ai person e kupton rolin dhe përgjegjësinë e tij/saj.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron të gjitha konstatimet/gjetjet e nxjerra, masat e marra për mbylljen e tyre, si dhe rekomandimet për lëshimin e certifikatës.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil i konfirmon organizatës me shkrim të gjitha gjetjet/konstatimet e ngritura gjatë verifikimit. Për certifikimin fillestar, të gjitha gjetjet duhet të korrigjohen sipas kërkesës së autoritetit kompetent përpara se të lëshohet certifikata.

e) Kur sigurohet se organizata është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil:

1. lëshon certifikatën siç përcaktohet në shtojcën III “Formulari 3 i RSH-së, sipas modelit të EASA-s” në përputhje me kategorinë dhe sistemin e klasifikimit të parashikuar në shtojcën II;

2. miraton zyrtarisht MOE.

f) Numri i referencës së certifikatës shënohet në

certifikatën e formularit të RSH-së sipas modelit të EASA-s në një mënyrë të specifikuar nga Agjencia dhe përshtatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

g) Certifikata lëshohet për një kohëzgjatje të pacaktuar. Privilegjet dhe objekti i aktiviteteve të cilat organizata është miratuar të kryejë, duke përfshirë çdo kufizim sipas rastit, specifikohen në kushtet e miratimit bashkëlidhur certifikatës.

h) Për t'i mundësuar organizatës zbatimin e ndryshimeve pa miratimin paraprak të autoritetit kompetent në përputhje me pikën 145.A.85(c), Autoriteti i Aviacionit Civil miraton procedurën përkatëse të MOE që përcakton objektin e këtyre ndryshimeve dhe përshkruan se si do të menaxhohen dhe se si do t'i njoftohen nga organizata këto ndryshime.

145.B.330 Ndryshimet në organizatë

a) Pas marrjes së një aplikimi për një ndryshim që kërkon miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent verifikon përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton kushtet në të cilat organizata mund të operojë gjatë ndryshimit, përveç rastit kur Autoriteti i Aviacionit Civil vendos që certifikata e organizatës duhet të pezullohet.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil miraton ndryshimin kur sigurohet që organizata përmbush kërkesat e zbatueshme.

d) Pa cenuar masat shtesë të zbatimit, nëse organizata zbaton ndryshime që kërkojnë miratim paraprak pa marrë parasysh autoritetin kompetent në përputhje me pikën (c), Autoriteti i Aviacionit Civil merr në konsideratë nevojën për të pezulluar, kufizuar ose revokuar certifikatën e organizatës.

e) Për ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil përfshin shqyrtimin e këtyre ndryshimeve në mbikëqyrjen e tij të vazhdueshme në përputhje me parimet e përcaktuara në pikën 145.B.300. Nëse konstatohet ndonjë mospërputhje, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton organizatën, kërkon ndryshime të mëtejshme dhe vepron në përputhje me pikën 145.B.350.

145.B.330A Ndryshimet në sistemin e menaxhimit të sigurisë së informacionit

a) Për ndryshimet e menaxhuara dhe të njoftuara tek Autoriteti Kompetent në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën IS.I.OR.255(a) të



aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm, autoriteti kompetent përfshin shqyrtimin e këtyre ndryshimeve në mbikëqyrjen e tij të vazhdueshme në përputhje me parimet e përcaktuara në pikën 145.B.300. Nëse konstatohet ndonjë mospërputhje, autoriteti kompetent njofton organizatën, kërkon ndryshime të mëtejshme dhe vepron në përputhje me pikën 145.B.350.

b) Për ndryshime të tjera që kërkojnë një aplikim për miratim në përputhje me pikën IS.I.OR.255(b) të aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm:

1. me marrjen e kërkesës për ndryshim, autoriteti kompetent do të kontrollojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin;

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

3. nëse është i bindur se organizata përmbush kërkesat e aplikueshme, autoriteti kompetent do të miratojë ndryshimin.

145.B.350 Gjetjet dhe masat korrigjuese; observacionet

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ka një sistem për të analizuar gjetjet sipas rëndësisë së tyre për sigurinë.

b) Një gjetje e nivelit 1 lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur zbulohet ndonjë mospërputhje e rëndësishme me kërkesat e zbatueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese, me procedurat dhe manualët e organizatës, ose me certifikatën e organizatës duke përfshirë kushtet e miratimit, që ul sigurinë ose rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

Gjetjet e nivelit 1 përfshijnë, gjithashtu:

1. mosdhënien e aksesit autoritetit kompetent në objektet e organizatës të përmendura në pikën 145.A.140 gjatë orarit normal të punës dhe pas dy kërkesave me shkrim;

2. marrjen e certifikatës së organizatës ose ruajtjen e vlefshmërisë së saj nëpërmjet falsifikimit të provave dokumentare të paraqitura;

3. çdo provë e keqpërdorimit ose përdorimit të rremë të certifikatës së organizatës;

4. mungesën e një menaxheri përgjegjës.

c) Një e nivelit 2 lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur zbulohet ndonjë mospërputhje me kërkesat e zbatueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese, me procedurat dhe manualët e organizatës, ose me certifikatën e organizatës duke përfshirë kushtet e miratimit, cila nuk klasifikohet si konstatim i nivelit 1.

d) Kur një gjetje zbulohet gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil, pa cenuar ndonjë masë shtesë të kërkuar nga VKM-ja nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese, ia komunikon me shkrim organizatës dhe kërkon masa korrigjuese për të adresuar mospërputhshmërinë e identifikuar. Nëse një gjetje e nivelit 1 lidhet drejtpërdrejt me një avion, Autoriteti i Aviacionit Civil informon autoritetin kompetent të Shtetit në të cilin avioni është regjistruar.

1. Nëse ka ndonjë gjetje të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr masa të menjëhershme dhe të përshtatshme për të ndaluar ose kufizuar aktivitetet e organizatës së përfshirë dhe, nëse është e përshtatshme, merr masa për të revokuar certifikatën ose për ta kufizuar ose pezulluar atë në tërësi ose pjesërisht, në varësi të shtrirjes së gjetjes së nivelit 1, derisa të ndërmerren masa korrigjuese të suksesshme nga organizata.

2. Nëse ka gjetje të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil:

i) i jep organizatës një periudhë zbatimi të masave korrigjuese që është e përshtatshme për natyrën e gjetjes, dhe që në çdo rast fillimisht nuk duhet të jetë më shumë se 3 muaj. Periudha fillon që nga data e komunikimit me shkrim të gjetjes së organizatës që kërkon masa korrigjuese për të adresuar mospërputhjen e identifikuar. Në fund të kësaj periudhe, dhe në varësi të natyrës së gjetjes,



Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën 3-mujore me kusht që të jetë rënë dakord me autoritetin kompetent për një plan mase korrigjuese;

ii) vlerëson planin e masës korrigjuese dhe planin e zbatimit të propozuar nga organizata, nëse sipas vlerësimit arrin në përfundimin se janë të mjaftueshme për të zgjidhur mospërputhshmërinë, i miraton ato.

3. Nëse organizata dështon të paraqesë një plan masash korrigjuese të pranueshëm, ose nuk arrin të kryejë masat korrigjuese brenda periudhës kohore të pranuar ose të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, gjetja ngrihet në nivelin 1 dhe ndërmerren veprime siç parashikohet në pikën (d) (1).

4. Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron të gjitha gjetjet që ka ngritur ose që i janë komunikuar në përputhje me pikën (e) dhe, kur është e zbatueshme, masat e zbatimit që ka zbatuar, si dhe të gjitha masat korrigjuese dhe datat e përfundimit të masave për të gjitha konstatimet.

e) Pa cenuar masat shitesë të zbatimit, kur një autoritet që kryen detyrat e mbikëqyrjes në përputhje me pikën 145.B.300(d) identifikon çdo mospërputhje me kërkesat e zbatueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe akteve të saj të deleguara dhe zbatuese nga një organizatë e certifikuar nga Autoriteti kompetent i një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencia, informon atë autoritet kompetent dhe siguron një tregues për nivelin e konstatimit.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent mund të lëshojë vërejtje për cilindo nga rastet e mëposhtme që nuk kërkojnë gjetje të nivelit 1 ose të nivelit 2:

1. për çdo artikull, performanca e të cilit është vlerësuar si joefektive;

2. kur është identifikuar se një artikull ka potencialin të shkaktojë një mospërputhje sipas pikave (b) ose (c);

3. kur sugjerimet ose përmirësimet janë me interes për performancën e përgjithshme të sigurisë të organizatës.

Vëzhgimet e nxjerra sipas kësaj pike i komunikohen me shkrim organizatës dhe regjistrohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

145.B.355 Pezullimi, kufizimi dhe revokimi

Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent:

a) pezullon një certifikatë kur konsideron se ka arsye të përshtatshme që një veprim i tillë është i nevojshëm për të parandaluar një kërcënim të mundshëm për sigurinë në operim;

b) pezullon, revokon ose kufizon një certifikatë nëse një veprim i tillë kërkohet sipas pikës 145.B.350;

c) pezullon ose kufizon tërësisht ose pjesërisht një certifikatë nëse rrethanat e paparashikueshme jashtë kontrollit të autoritetit kompetent i pengojnë inspektorët e tij të kryejnë përgjegjësitë e tyre të mbikëqyrjes gjatë ciklit të planifikimit të mbikëqyrjes.

SHTOJCA I

CERTIFIKATA E LËSHIMIT TË AUTORIZUAR – FORMA 1 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

Aplikohen dispozitat e shtojcës II, të aneksit I (Pjesa -M).

SHTOJCA II

SISTEMI I KLASËS DHE I KATEGORIZIMIT PËR KUSHTET E MIRATIMIT TË ORGANIZATAVE TË MIRËMBAJTJES SIPAS PJESËS-145

a) Me përjashtim të rasteve kur përcaktohet ndryshe për organizatat më të vogla të përmendura në pikën (m), tabela e paraqitur në pikën (l) ofron klasat dhe vlerësimet e mundshme që do të përdoren për të përcaktuar kushtet e miratimit të certifikatës së organizatës të miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145). Një organizatë duhet t'i jepen kushtet e miratimit që variojnë nga një klasë dhe vlerësim i vetëm me kufizime në të gjitha klasat dhe vlerësime me kufizime.

b) Përveç tabelës në pikën (l), çdo organizatë mirëmbajtjeje kërkohet të tregojë objektin e saj të punës në MOE.

c) Brenda klasave të miratimit dhe klasifikimit të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, qëllimi i punës i specifikuar në MOE përcakton kufijtë e saktë të miratimit të tij. Prandaj është thelbësore që klasat dhe vlerësimet e miratimit dhe objekti i punës së organizatës të përputhen.

d) Një klasifikim i kategorisë A nënkupton që organizata e mirëmbajtjes mund të kryejë



mirëmbajtje në avion dhe elementë (përfshirë motorët dhe/ose njësitë e fuqisë ndihmëse (APU)), në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së avionit ose, nëse është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së elementëve, vetëm kur këta elementë janë përshtatur në avion. Megjithatë, një organizatë e tillë mirëmbajtjeje e vlerësuar me A mund të zhvendosë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje në mënyrë që të përmirësojë aksesin në këtë të fundit, me përjashtim të rasteve kur heqja e tij gjeneron nevojën për mirëmbajtje shtesë që organizata nuk është miratuar të kryejë. Një zhvendosje e tillë nga organizata e mirëmbajtjes me vlerësim A do t'i nënshtrohet një procedure të përshtatshme kontrolli në MOE.

Kolona e kufizimit duhet të specifikojë qëllimin e një mirëmbajtjeje të tillë, duke treguar kështu fushëveprimin e miratimit.

e) Klasifikimet e kategorisë A ndahen në kategoritë e mirëmbajtjes “Bazë” ose “Linjë”. Një organizatë e tillë mund të miratohet për mirëmbajtjen “Bazë” ose “Linjë”, ose të dyja. Duhet të theksohet se një objekt “Linjë” i vendosur në një strukturë bazë kryesore kërkon një miratim të mirëmbajtjes “Linjë”.

f) Një klasifikim i kategorisë B nënkupton që organizata e mirëmbajtjes mund të kryejë mirëmbajtje për motorët dhe/ose APU-të e çinstaluar dhe elementët e motorit dhe/ose APU-së, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së motorit dhe/ose APU-së ose, nëse është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së elementëve, vetëm kur këta elemente janë montuar në motor dhe/ose në APU. Megjithatë, një organizatë e tillë e miratuar e mirëmbajtjes me kategorizim B mund të zhvendosë përkohësisht një element për mirëmbajtje në mënyrë që të përmirësojë aksesin në atë element, përveç rasteve kur heqja e tij gjeneron nevojën për mirëmbajtje shtesë që organizata nuk është miratuar të kryejë.

Kolona e kufizimit duhet të specifikojë qëllimin e një mirëmbajtjeje të tillë, duke treguar kështu fushëveprimin e miratimit.

Një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar me një klasifikim të kategorisë B mund të kryejë gjithashtu mirëmbajtje në një motor të instaluar gjatë

mirëmbajtjes së bazës dhe linjës së avionit, me kusht që një procedurë e përshtatshme kontrolli në MOE të jetë miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur ai është autoriteti kompetent. Objekti i punës në MOE pasqyron ato veprimtari që lejohen nga autoriteti kompetent.

g) Një klasifikim i kategorisë C nënkupton që organizata e mirëmbajtjes mund të kryejë mirëmbajtje në elementët e çinstaluar (duke përjashtuar motorët dhe APU-të e plotë) që synohen të vendosen në avion ose motor/APU.

Kolona e kufizimit duhet të specifikojë qëllimin e një mirëmbajtjeje të tillë, duke treguar kështu fushëveprimin e miratimit.

Një organizatë mirëmbajtjeje që është miratuar me një klasifikim të kategorisë C mund të kryejë gjithashtu mirëmbajtje në një komponent të instaluar (përveç një motori/APU të plotë) gjatë mirëmbajtjes së bazës dhe linjës së avionit, ose në një strukturë të mirëmbajtjes së motorit/APU me kusht që një procedurë e duhur kontrolli të jetë miratuar në MOE nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur ai është autoriteti kompetent. Objekti i punës në MOE pasqyron nëse ato veprimtari lejohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

h) Klasifikimi i kategorisë D është një klasifikim i pavarur që nuk lidhet domosdoshmërisht me një avion, motor ose element tjetër të veçantë. Klasifikimi D1 i testimit joshkatërrues (NDT) është i nevojshëm vetëm për një organizatë mirëmbajtjeje që kryen NDT si një detyrë të veçantë për një organizatë tjetër. Një organizatë mirëmbajtjeje që është e miratuar me klasifikim e klasës A, B ose C mund të kryejë NDT për produktet që ajo mban pa pasur nevojë për një klasifikim të klasës D1 me kusht që MOE-ja të përmbajë procedurat e duhura NDT.

i) Seksioni i kufizimeve synon t'u japë autoriteteve kompetente fleksibilitetin për të personalizuar miratimin për çdo organizatë të caktuar. Klasifikimet mund të përmenden në **miratim** vetëm kur janë të kufizuara siç duhet. Tabela në pikën (l) specifikon llojet e kufizimeve të mundshme. Është e pranueshme që në seksionin e kufizimeve të theksohet detyra e mirëmbajtjes dhe jo lloji ose prodhuesi i avionit ose motorit, nëse kjo është më e përshtatshme për organizatën (një shembull mund të jenë instalimet e sistemeve avionike dhe mirëmbajtja përkatëse). Një referim i



tillë në seksionin e kufizimeve, tregon se organizata e mirëmbajtjes është miratuar për të kryer mirëmbajtjen deri në dhe duke përfshirë atë lloj/detyrë të veçantë.

j) Kur referenca ka të bëjë me serinë, llojin dhe grupin, në seksionin e kufizimeve të kategorisë A dhe B, do të kuptohet si më poshtë:

- “seri” nënkupton një seri të llojit specifik si Airbus 300, 310 ose 319, ose seritë Boeing 737-300, seritë RB211-524, Cessna 150 ose Cessna 172, seritë Beech 55, seritë kontinentale O-200 etj.,

- “lloj” nënkupton një lloj ose model specifik si lloji Airbus 310-240, lloji RB 211-524 B4 ose lloji Cessna 172RG.

Mund të kuotohet çdo seri numrash ose llojesh, - “grup” nënkupton, për shembull, aeroplanët me motor me një piston Cessna ose motorët me piston Lycoming pa tejmbushje etj.

k) Duke devijuar nga pika 145.A.85(a)(1), kur përdoret një listë e aftësive të komponentëve që mund t'i nënshtrohen ndryshimeve të shpeshta, atëherë organizata mund të propozojë përfshirjen e këtyre ndryshimeve në procedurën e përmendur në pikën 145.A.85(c) për ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak.

l) Tabela

KATEGORIA	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI	BASE	LINE
AVION	A1 Aeroplanët mbi masën maksimale të ngritjes 5 700 kg (MTOM)	[Duhet të deklarohet prodhuesi i aeroplanit, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Seria Airbus A320</i>	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
	A2 Avionë prej 5 700 kg MTOM dhe më pak	[Duhet të deklarohet prodhuesi i aeroplanit, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Seria DHC-6 Tëin Otter State</i> Shkruani nëse lëshimi i certifikatave për rishikimin e vlefshmërisë ajrore është i autorizuar (e mundur vetëm për avionët e përfshirë në shtojcën Vb (Pjesa-ML))	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
	A3 Helikopterët	[Duhet të deklarohet prodhuesi, grupi, seria ose lloji i helikopterit dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Robinson R44</i> Shkruani nëse lëshimi i certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar (e mundur vetëm për avionët e përfshirë në shtojcën Vb (Pjesa-ML))	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
	A4 Avionë të ndryshëm nga A1, A2 dhe A3	[Duhet të deklarohet kategoria e avionit (avion, balonë, aeroplan etj.), prodhuesi, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes] Shkruani nëse lëshimi i certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore është i autorizuar (e mundur vetëm për avionët e përfshirë në shtojcën Vb (Pjesa-ML))	[PO/JO] (*)	[PO/JO] (*)
MOTORËT	Turbine B1	[Duhet të deklarohet seria ose lloji i motorit dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Seria PT6A</i>		
	Piston B2	[Duhet të deklarohet prodhuesi i motorit, grupi, seria ose lloji dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes]		
	APU B3	[Duhet të deklarohet prodhuesi, seria ose lloji i motorit dhe/ose detyrat e mirëmbajtjes]		
ELEMENTË TË NDRYSHËM NGA MOTORËT E PLOTË OSE APU-të	Kondicionimi dhe presioni C1	[Duhet të deklarohet se lloji i avionit ose prodhuesi ose prodhuesi i komponentëve të avionit ose komponenti i veçantë dhe/ose kryqëzimi i referohen një liste aftësish në ekspozitë dhe/ose detyrë(t) e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Kontrolli i karburantit PT6A</i>		
	Fluturim automatik C2			
	Komunikimi dhe Navigimi C3			
	Dyer - Kapakë C4			
	Energjia elektrike dhe Ndriçimi C5			
	Pajisjet C6			
	Motori - APU C7			



	Kontrollet e fluturimit C8	
	Karburanti C9	
	Helikopter - Helikë C10	
	Helikopter - Sistemi i transmisionit C11	
	Energjia hidraulike C12	
	Sistemi tregues - regjistrimi C13	
	Rrotat e uljes C14	
	Oksigjeni C15	
	Helikat C16	
	Sistemi pneumatik dhe vakumi C17	
	Mbrojtje nga akulli/shiu/zjarri C18	
	Dritaret C19	
	Sistemi strukturor C20	
	Balast uji C21	
	Rritja e shtytjes C22	
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA	D1 Testimi joshkatërrues	[Duhet të deklarohen metoda(t) e veçanta NDT]

(*) Fshijeni sipas rastit.

m) Një organizatë mirëmbajtjeje e cila punëson vetëm një person për të planifikuar dhe kryer të gjitha aktivitetet e saj të mirëmbajtjes mund të ketë vetëm kushte të kufizuara miratimi. Kufijtë maksimalë të lejuar janë si më poshtë:

KATEGORIA	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI
AVION	A2	AEROPLAN ME MOTOR PISTONI PREJ 5700 KG MTOM OSE MË PAK
AVION	A3	HELIKOPTER ME MOTOR ME NJË PISTON PREJ 3175 KG MTOM OSE MË PAK
AVION	A4	PA KUFIZIM
MOTORËT	B2	MË PAK SE 450 HP
KOMPONENTË TË NDRYSHËM NGA MOTORËT E PLOTË OSE APU	C1 TO C22	SIPAS LISTËS SË AFTËSIVE
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA	D1 NDT	METODA(T) NDT NUK SPECIFIKOHEN

Duhet theksuar se një organizatë e tillë mund të kufizohet më tej nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent në kushtet e miratimit në varësi të aftësive të organizatës së caktuar.



SHTOJCA III
CERTIFIKATA E ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES FORMA 3-145 E RSH-së, SIPAS
MODELIT TË EASA-s

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY	
CERTIFIKATË E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES MAINTENANCE ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE	
Reference: AL.145.XXX	
Bazuar në VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e Aviacionit Civil", që transponon Rregulloren Bazë Nr. 1139/2018, si dhe në Urdhrin e Ministrit Nr. ___, datë ___, "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të mjeteve ajrore dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për sa të jetë në fuqi dhe subjekt i kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon: <i>Pursuant to Decision of Council of Ministers No. 1095, date 24.12.2020, For the Approval of Essential Requirements in the Civil Aviation", transposing Basic Regulation No. 1139/2018, and on Minister Order No. ___, date ___, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing EU Regulation No. 1321/2014, for the time being in force and subject to the condition specified below, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:</i>	
EMRI I KOMPANISË [COMPANY NAME]	
ADRESA (ADDRESS)	
si një organizatë mirëmbajtjeje në përputhje me Seksionin A të Aneksit II (Pjesa 145) të U.M. Nr. ___, datë ___, "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", që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, të miratuar për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të listuara në kushtet e miratimit bashkëlidhur dhe për lëshimin e certifikatave të lejimit për shërbim duke përdorur referencat e mësipërme dhe kur është e aplikueshme të lëshojë certifikatë e rishikimit të vlefshmërisë ajrore pas një rishikimi të vlefshmërisë ajrore siv specifikohet në pikën M.L.A.903 të Aneksit Vb (Pjesa ML) asaj rregulloreje. <i>as a maintenance organization in compliance with Section A of Annex II (Part 145) of M.O No. ___, date ___, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing EU Regulation No. 1321/2014, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached terms of approval and issue related certificates or release to service using the above references and, when stipulated, to issue airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point M.L.A.903 of Annex Vb (Part-ML) to that Regulation.</i>	
KUSHTET / CONDITIONS:	
1. Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve në seksionin e fushëveprimit të manualit të miratuar të organizatës së mirëmbajtjes siç referohet në Seksionin A të Aneksit II (Pjesa 145). <i>This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organization exposition as referred to in Section A of Annex II (Part 145).</i>	
2. Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së mirëmbajtjes. <i>This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organization exposition.</i>	
3. Ky miratim është i vlefshëm përderisa organizata e mirëmbajtjes ruan përputhshmërinë me Aneksin II (Pjesa 145) të U.M. Nr. ___, datë ___, që transponon Rregulloren (EU) Nr. 1321/2014. <i>This approval is valid whilst the approved maintenance organization remains in compliance with Annex II (Part 145) of M.O. No. ___, date ___, transposing EU Regulation No. 1321/2014.</i>	
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. <i>Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, suspended or revoked.</i>	
Data e lëshimit fillestar: _____ Date of original issue	
Data e rishikimit të fundit të miratuar: _____ Date of last revision approved:	
Nënshkrimi/Signature: _____ Për AAC/For the Albanian Civil Aviation Authority:	
Rishikimi Nr: _____ Revision No: DREJTOR EKZEKUTIV EXECUTIVE DIRECTOR	

Forma 3-145 e RSH-së sipas formës së EASA-s



KUSHTET E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES

MAINTENANCE ORGANIZATION APPROVAL SCHEDULE

Reference: **AL.145.XXX**Organizata / Organisation: **EMRI I KOMPANISËDHE ADRESA / COMPANY NAME AND ADDRESS**

KLASA/ CLASS	KATEGORIA/ RATING	KUFIZIME / LIMITATIONS	BAZË / BASE	LINJË / LINE
MJET AJROR AIRCRAFT			PO/JO YES/NO	PO/JO YES/NO
MOTOR ENGINES				
KOMPONENTË PËRVEC MOTORËVE OSE APU-ve COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs				
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA SPECIALIZED SERVICES				

Këto kushte miratimi janë të kufizuara 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. / These terms of approval are limited to the products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organization exposition.

Referenca e Manualit të Organizatës së Mirëmbajtjes: _____
Maintenance Organization Exposition reference:

Data e lëshimit fillestar: _____
Date of original issue:

Data e rishikimit të fundit të miratuar: _____
Date of last revision approved:

Rishikimi Nr: _____
Revision No:

Nënshkrimi/Signature:
Për AAC/For the Albanian Civil Aviation Authority:

DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 3-145 e RSH-së sipas formës së EASA-s

Forma 3-145 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së



SHTOJCA 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 përputhje me kushtet e mëposhtme, do të 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) Fushëveprimi i 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 autorizuar 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 fushëveprimi i të 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)
PËRMBAJTJA66.1 Autoriteti kompetent
SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE
NËNPJESA A. LICENCA E
MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

66.A.1 Fushëveprimi

66.A.3 Kategoritë dhe nënkategoritë 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 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së
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 AUTO-
RITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

66.B.1 Fushëveprimi

66.B.2 Mjetet e përputhshmërisë

66.B.10 Autoriteti kompetent

66.B.15 Sistemi i menaxhimit të sigurisë së infor-
macionit

66.B.20 Ruajtja e të dhënave

66.B.25 Shkëmbimi i përbashkët i informacio-
neve

66.B.30 Përjashtimet

NËNPJESA B. LËSHIMI I NJË LICENCE
TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT66.B.100 Procedurat për lëshimin e një licence të
mirëmbajtjes së avionit nga Autoriteti i Aviacionit
Civil

66.B.105 Procedura për lëshimin e një licence të



mirëmbajtjes së avionit përmes organizatës së miratuar të mirëmbajtjes në përputhje me Pjesën 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

66.B.135 Procedura për miratimin e kurseve të trajnimit të bazuara në multimedia (MBT)

NËNPJESA C. PROVIMET

66.B.200 Provimi nga Autoriteti i Aviacionit Civil
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 PROVIMEVE

66.B.400 Të përgjithshme

66.B.405 Raporti i kreditit të provimit

66.B.410 Vlefshmëria e kreditit të provimit

NËNPJESA F. MBIKËQYRJA E VAZHDUESHME

66.B.500 Revokimi, pezullimi ose kufizimi i licencës së mirëmbajtjes së avionit

SHTOJCAT

Shtojca I. Kërkesat e njohurive bazë

Shtojca II. Standardi i provimit bazë

Shtojca III. Standardi i trajnimit dhe provimit të tipit të avionit – trajnimi në punë (OJT)

Shtojca IV. Eksperienca dhe modulet e njohurive bazë ose modulet e pjesshme të kërkuara për zgjatjen e një licence për mirëmbajtjen e avionit të Pjesës-66

Shtojca V. Forma 19, e RSH-së, sipas modelit të EASA-s – Formulari i aplikimit

Shtojca VI. Forma 26, e RSH-së, sipas modelit të EASA-s – Licenca e mirëmbajtjes së avionit e referuar në aneksin III (pjesa 66)

Shtojca VII. Kërkesat e njohurive bazë për licencën e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë L

Shtojca VIII. Standardet e provimit bazë për licencën e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë L.

Shtojca IX. Metoda e vlerësimit për trajnimin e bazuar në multimedia (MBT)

66.1 Autoriteti kompetent

a) Për qëllime të këtij aneksi (pjesa 66), Autoriteti kompetent do të jetë:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur personi aplikon për herë të parë në Republikën e Shqipërisë; ose

2. Autoriteti i caktuar nga një vend tjetër anëtar i ZPEA-së, duke iu nënshtruar një marrëveshjeje 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) Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose 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.

Për sa kohë Shqipëria nuk është shtet anëtar i BE-së, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë listën e tipit të avionëve dhe kombinimet e strukturës mekanike/motori që përfshihen në secilin kategorizim të veçantë të tipit të avionit të përcaktuar nga Agjencia.

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A. LICENCA E

MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

66.A.1 Fushëveprimi

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 kategorizimet e sistemit:

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 gjitha avionët.

d) Kategoria B2L

Licenca B2L është e zbatueshme për të gjitha 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/navigim (kom/nav.),
- 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: Glajderët (*sailplane*) me material të kompozuar;
- L1: Glajderët (*sailplane*);
- L2C: Glajderët (*sailplane*) me motor dhe aeroplanët ELA1 me material të kompozuar;
- L2: Glajderët (*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; të tjerë të ndryshëm nga aeroplanët me motor me piston me lartësi maksimale operimi të certifikuar që tejkalojnë FL290; avionët të pajisur me sisteme të kontrollit

elektronik të fluturimit, aerostatet me gaz të ndryshëm nga ELA2;

Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia - sipas rastit mund të vendosë që të klasifikojë në grupin e 2-të, 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,
- ata avionë me turbinë të të klasifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia në këtë nëngrup për shkak të kompleksitetit të tyre më të ulët.

ii. nëngrupi 2b:

- helikopterët me një motor me turbinë;
- ata helikopterë me disa motorë me turbinë të klasifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose 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 Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia në këtë nëngrup për shkak të kompleksitetit të tyre të ulët.

3. Grupi i 3-të: aeroplanët me motor piston të ndryshëm nga ato në grupin e 1-rë.

4. Grupi i 4-t: glajderët, glajderët 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-s (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 i Aviacionit Civil, kur Autoriteti i Aviacionit Civil është 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 të Aviacionit Civil 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) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) 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) Duhet të aplikohen privilegjet e mëposhtme:

1. Një licencë e kategorisë A e mirëmbajtjes së avionit lejon mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit për shërbim që ndjek mirëmbajtje linje të vogël të planifikuar 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 kategorisë B1 e mirëmbajtjes së avionit do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit për 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 kategorisë B2 e mirëmbajtjes së avionit do të lejojë mbajtësin:

i. të lëshojë certifikata të lejimit për 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 për shërbim pas një mirëmbajtjeje linje të vogël të të planifikuar 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 të 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 kategorisë B2L e mirëmbajtjes së avionit do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikatat e lejimit për shërbim dhe të veprojë si staf mbështetës B2L për sa vijon:

- mirëmbajtjen e kryer në sistemet elektrike,
- mirëmbajtjen e kryer në sistemet avionike 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 avionike brenda motorit dhe sistemeve mekanike, që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre.

5. Një licencë e kategorisë B3 e mirëmbajtjes së avionit do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit për 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 avionike që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar funksionimin e tyre dhe që nuk kërkojnë zgjidhjen e problemit.

6. Një licencë e kategorisë L e mirëmbajtjes së avionit do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit për 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 kategorisë C e mirëmbajtjes së avionit do të lejojë mbajtësin të lëshojë certifikata të lejimit për shërbim pas mirëmbajtjes bazë të avionit. Privilegjet do të zbatohen për avionin në tërësinë e tij.

Një licencë e kategorisë C e mirëmbajtjes së avionit e lëshuar në lidhje me avionët me fuqi motorike komplekse duhet të përfshijë privilegjet e licencës së kategorisë C së mirëmbajtjes së avionëve edhe në lidhje me avionët e tjerë të ndryshëm nga avionët me motor kompleks.

b) Mbajtësi i një licence për mirëmbajtjen e avionit nuk mund të ushtrojë privilegjet e tij nëse:

1. në përputhje me kërkesat e zbatueshme të aneksit I (Pjesa-M), aneksit II (Pjesa-145), aneksit Vb (Pjesa-ML) dhe Aneksit Vd (Pjesa-CAO); dhe

2. gjatë dy viteve të fundit ai/ajo nuk provon një periudhë prej 6 muajsh përvojë të mirëmbajtjes, në përputhje me privilegjet e dhëna nga licenca e mirëmbajtjes së avionit ose, ka përmbytur 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 së lejimit për shërbim.

66.A.25 Kërkesat e njohurive bazë

a) Aplikanti për një licencë për mirëmbajtjen e avionit duhet të demonstrojë nëpërmjet provimit një nivel njohurish për modulet e lëndëve përkatëse në përputhje me shtojcën I (të zbatueshme për licencat e kategorisë A, B1, B2, B2L, B3 dhe C) ose shtojcën VII (të zbatueshme për licencat e kategorisë L).

b) Provimet e njohurive bazë duhet të jenë në përputhje me standardin e përcaktuar në shtojcën II (e zbatueshme për licencat e kategorisë A, B1, B2, B2L, B3 dhe C) ose shtojcën VIII (të zbatueshme për licencat e kategorisë L) të këtij aneksi dhe do të zhvillohen nga një prej këtyre në vijim:

1. një organizatë trajnimi e miratuar në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147);

2. autoriteti kompetent;

3. për licencat e kategorisë L, një organizatë tjetër siç është rënë dakord nga autoriteti kompetent

c) Provimet e njohurive bazë duhet të jenë kaluar brenda 10 viteve përpara aplikimit për një licencë për mirëmbajtjen e avionit ose shtimit të një kategorie ose nënkategorie në një licencë të tillë. Nëse provimet e njohurive bazë nuk janë kaluar brenda kësaj periudhe 10-vjeçare, kreditet për provimet e njohurive bazë mund të merren në mënyrë alternative nga aplikanti në përputhje me pikën (d).

Kërkesa e vlefshmërisë 10-vjeçare zbatohet për çdo provim të modulit individual, me përjashtim të atyre provimeve të modulit që tashmë janë kaluar si pjesë e një kategorie tjetër licence dhe licenca tashmë është lëshuar.

d) Aplikanti mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil për kredite të plota ose të pjesshme në provimet për kërkesat e njohurive bazë, për:

1. provimet e njohurive bazë të cilat janë kaluar më shumë se 10 vjet përpara se të dorëzohej aplikimi për licencë për mirëmbajtjen e avionit (shih pikën (c));

2. çdo trajnim dhe provim tjetër teknik kombëtar i konsideruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil si ekuivalent me kërkesat korresponduese të njohurive bazë të këtij aneksi, aplikanti duhet të sigurojë dëshmi për kreditet e dhëna duke iu referuar një raporti të kreditit të provimit të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me seksionin B, nënpjesa E, të këtij aneksi III (Pjesa-66).

e) Një kurs trajnimi bazë pa modulet 1 dhe 2 të shtojcës I të këtij aneksi konsiderohet një kurs i plotë trajnimi bazë i miratuar në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147) vetëm kur njohuritë e atyre moduleve demonstron më pas nga aplikanti me provim dhe kreditohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

f) Mbajtësi i një licence për mirëmbajtjen e avionit që aplikon për shtimin e një kategorie ose nënkategorie të ndryshme duhet të plotësojë me provim nivelin e njohurive që është i përshtatshëm për modulet e lëndëve përkatëse në përputhje me shtojcën I (për licencat e kategorive A, B1, B2, B2L,



B3 dhe C) ose shtojcën VII (për licencat e kategorisë L).

Shtojca IV detajon modulet e shtojcës I (për licencat e kategorisë B1, B2, B2L, B3 dhe C) ose shtojcës VII (për licencat e kategorisë L) të kërkuara për shtimin e një kategorie ose nënkategorie të re në një licencë ekzistuese të lëshuar në përputhje me këtë aneks A.

66.A.30 Kërkesat e eksperiencës bazë

a) Një aplikant për një licencë të mirëmbajtjes së avionit duhet 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 i Aviacionit Civil 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 i Aviacionit Civil 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 i Aviacionit Civil, 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 trajnimit bazë të miratuar në një pjesë 147.

Për shtimin e (një) vlerësimi/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;

3. Për kategorinë C në lidhje me avionin kompleks me motor (CMPA):

i) 3 vjet eksperiencë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1.1, B1.3 ose B2 si staf mbështetës, ose si staf mbështetës, ashtu edhe si staf certifikues, në përputhje me pikën 145.A.35 të aneksit II (Pjesa-145), në një organizatë mirëmbajtjeje që punon me CMPA, duke përfshirë 12 muaj përvojë si staf mbështetës i një mirëmbajtje baze; ose

ii) 5 vjet eksperiencë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1.2, B1.4 ose L5 si staf mbështetës, ose si staf mbështetës, ashtu edhe si staf certifikues, në përputhje me pikën 145.A.35 të aneksit II (Pjesa-145), në një organizatë mirëmbajtjeje që punon me CMPA, duke përfshirë 12 muaj përvojë si staf mbështetës i një mirëmbajtje baze; ose

iii) për aplikantët e pajisur me një diplomë akademike, 3 vjet përvojë në punë në një mjedis mirëmbajtjeje avionësh, në një përzgjedhje përfaqësuese të detyrave që lidhen drejtpërdrejt me mirëmbajtjen e avionit, duke përfshirë 6 muaj pjesëmarrje në kryerjen e detyrave të një mirëmbajtjeje baze në operimin me CMPA;

iv) për zgjatjen e kategorisë C të miratuar në lidhje me mjete ajrore të tjera të ndryshme nga CMPA-ja tek CMPA-ja:

a) 2 vjet eksperiencë në ushtrimin e privilegjeve të kategorive B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2 ose L5 si staf mbështetës, ose si staf mbështetës, ashtu edhe si staf certifikues, në përputhje me pikën 145.A. 35 të aneksit II (Pjesa 145), në një organizatë mirëmbajtjeje që operimin me CMPA, duke përfshirë 6 muaj përvojë si staf mbështetës i një mirëmbajtje baze; ose

b) kur zotëron një licencë të kategorisë C bazuar në një diplomë akademike, 2 vjet përvojë në punë në



një mjedis mirëmbajtjeje avionësh në një përzgjedhje përfaqësuese të detyrave që janë drejtpërdrejt të lidhura me mirëmbajtjen e avionëve, duke përfshirë 3 muaj pjesëmarrje në kryerjen e detyrave të një mirëmbajtjeje baze në operimin me CMPA;

4. Për kategorinë C në lidhje me avione të tjerë të ndryshëm nga CMPA-të:

i) 3 vjet përvojë në ushtrimin e privilegjeve të kategorisë B1, B2, B2L, B3 ose L si staf mbështetës, ose si staf mbështetës, ashtu edhe si staf certifikues, në përputhje me pikën 145.A.35 të aneksit II (Pjesa-145), në një organizatë të mirëmbajtjes që operon me mjete ajrorë të tjerë të ndryshëm nga CMPA, duke përfshirë 6 muaj përvojë si staf mbështetës i një mirëmbajtjeje baze; ose

ii) për zotëruesit e një diplome akademike, 3 vjet përvojë në punë në një mjedis të mirëmbajtjes së avionëve, në një përzgjedhje përfaqësuese të detyrave që lidhen drejtpërdrejt me mirëmbajtjen e avionëve, duke përfshirë 6 muaj pjesëmarrje në kryerjen e detyrave të një mirëmbajtjeje baze që operon me avionë të tjerë të ndryshëm nga CMPA-ja.

5. Diploma akademike duhet të jetë në një disiplinë teknike përkatëse, të lëshuar nga universiteti ose çdo institucion tjetër i arsimit të lartë i njohur nga autoriteti kompetent.

e) Pavarësisht pikës (a), eksperiencia e mirëmbajtjes së avionit e fituar në organizata të pamiratuara në përputhje me anekset II (Pjesa-145) ose Vd (Pjesa-CAO) mund të njihet kur një mirëmbajtje e tillë është ekuivalente me atë të kërkuar nga ky aneks siç përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Megjithatë, do të kërkohet demonstrimi i përvojës shtesë në organizata të miratuara në përputhje me anekset II ose Vd ose nën mbikëqyrjen e personelit të pavarur certifikues.

66.A.40 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së 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 tek Autoriteti i Aviacionit Civil, si Autoriteti 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 duhet të plotësojë pjesët përkatëse të formës 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s (shih shtojcën V) dhe ta dorëzojë atë me kopjen e licencës tek Autoriteti i Aviacionit Civil, si Autoriteti 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) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) që ka një procedurë në manualin 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 papresionizuar



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 “glajder” (*sailplanes*) me material të kompozuar”;

ii. për nënkategorinë L1, kategorizimi “glajder” (*sailplanes*);

iii. për nënkategorinë L2C, kategorizimi “glajder” (*sailplane*) me material të kompozuar me motor dhe aeroplanët me material të kompozuar ELA1”;

iv. për nënkategorinë L2, kategorizimi “glajder” (*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 ELA2 me gaz”;

ix. për nënkategorinë L5, kategorizimi i përshtatshëm i tipit të aerostatit.

- Për kategorinë A, nuk kërkohet asnjë kategorizim, për sa i përket 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 i kategorisë B1, B2 ose C për tipin e avionit 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 i Aviacionit Civil 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 parë të tipit 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 jetë në përputhje me shtojcën III të aneksit III (pjesa 66), përveç në rastin e aerostateve me gaz, ku do të miratohet drejtpërdrejt nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

d) Me përjashtim të pikave (b) dhe (c), për avionët e grupit 2 dhe 3, kategorizimet e tipit të avionëve gjithashtu mund të miratohen në licencë pasi të kenë kryer hapat e mëposhtëm:

- plotësimi i kënaqshëm i vlerësimit të tipit të kategorisë përkatëse B1, B2 ose C të avionit në

përputhje me shtojcën III të këtij aneksi (Pjesa 66);

- në rastin e kategorisë B1 dhe B2, demonstrim i përvojës praktike në tipin e avionit. Në këtë rast, përvoja praktike përfshin një ndërseksion përfaqësues të veprimtarive të mirëmbajtjes, të rëndësishme për kategorinë e licencës.

Në rastin e një vlerësimi të kategorisë C, për një person të kualifikuar përmes rrugës akademike, siç përmendet në germën (a) (5) të pikës 66.A.30, vlerësimi i parë i tipit të avionit do të jetë në kategorinë e nivelit 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 plotë 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 i kategorizimeve të nëngrupeve të prodhuesit dhe të nëngrupit të plotë 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 personizuar;
- 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 papresionizuar 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 me 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 “glajder (*sailplane*)” dhe “glajder me motor dhe aeroplanët ELA1”:

- aeroplanët me strukturë druri të mbuluar me pëlhurë;
- aeroplanët me strukturë me tuba metalikë të mbuluar me pëlhurë;

- aeroplanë me strukturë metalike;
- aeroplanë me strukturë kompozite.

2. Për kategorizimin “balona me gaz”:

- të ndryshme nga balonat ELA1 me gaz; 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) dhe pikat 21L.A.62 dhe 21L.A.102 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” dhe riparimet standarde të parashikuara për në pikën 21.A.431B të aneksit I (pjesa 21) dhe në pikën 21L.A.202 ose pikën 21L.A.222 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të asaj 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 papresionizuar me motor me piston me MTOM prej 2 000 kg dhe më pak”, 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 cituara 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 tërësinë e avionit.

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 i Aviacionit Civil.

c) Për kufizimet e referuara në pikën 66.A.70, kufizimet do të hiqen pas përfundimit me sukses të provimit 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 Autoriteti i Aviacionit Civil 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 Republikën e Shqipërisë, para datës së hyrjes në fuqi të aneksit III (pjesa 66), mund të vazhdojë të jetë i kualifikuar. Mbajtësit të një kualifikimi të stafit certifikues të marrë pas këtij procesi do t'i lëshohet një licencë e mirëmbajtjes së avionit nga Autoriteti i Aviacionit Civil 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. fushëveprimi 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 provimit 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 VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit", i ndryshëm nga avioni me fuqi motorike komplekse dhe për balonat, glajderat (*sailplanes*), glajderat 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.2 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia dhe/ose Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë mjete të pranueshme përputhshmërie ("AMC"), që mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë përkatësisht me rregulloren (BE) 2018/1139 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese ose VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese..

b) Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me këtë rregullore.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është e zbatueshme, do të informojnë Agjencinë për çdo mjet alternativ përputhshmërie të përdorur nga personat nën mbikëqyrjen e tyre ose nga vetë ata për të përcaktuar përputhshmërinë me këtë rregullore.

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 organizative për të siguruar përputhshmërinë 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 përputhshmëria me këtë aneks (pjesa 66) arrihet. Këto procedura do të rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar përputhshmërinë e vazhdueshme.

66.B.15 Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil krijon, zbaton dhe mirëmban një sistem të menaxhimit të sigurisë së informacionit në përputhje me aneksin I (Pjesa-IS.AR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, i zbatueshëm pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin



e brendshëm, në mënyrë që të sigurojë menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë në operim.

66.B.20 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një sistem të ruajtjes 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 provimeve të kryera nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

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 ndërsjellë i informacioneve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për të marrë pjesë për aq sa është e zbatueshme, në një shkëmbim të ndërsjellë informacioni në përputhje me nenin 72 paragrafi 1 i VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

b) Pa cenuar kompetencat e vendeve anëtare të ZPEA-së, në rastin e një kërcënimi potencial të sigurisë në operim që përfshin disa vende anëtare të ZPEA-së, Autoriteti i Aviacionit Civil do të asistojë autoritetet kompetente të vendeve të tjera në kryerjen e veprimeve të nevojshëm të mbikëqyrjes.

66.B.30 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet e lejuara në përputhje me nenin 71 paragrafi 1 të VKM-së nr. 1095, datë

24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” regjistrohen dhe mbahen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

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-s dhe të çdo dokumentacioni mbështetës, Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë formën 19 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s për plotësimin dhe për të siguruar që eksperiencia e pretenduar përmbush kërkesën e këtij aneksi (pjesa 66).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë statusin e provimit 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 së aplikantit dhe është vërtetuar që aplikanti plotëson standardet e njohurive dhe eksperiencës së kërkuar nga ky aneks (pjesa 66), Autoriteti i Aviacionit Civil 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 miratuar të mirëmbajtjes në përputhje me aneksin II (pjesa 145) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO)

a) Një organizatë e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145) ose me aneksin Vd (Pjesa-CAO), kur autorizohet për të kryer këtë aktivitet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, 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 aplikantën 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 të të dhënave të 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 dyja pikat si në vijim:

i. përmes 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) Përvoja dhe modulet e njohurive bazë ose modulet e pjesshme të nevojshme për shtimin e një kategorie të re licence ose nënkategorie të një licence ekzistuese të lëshuar në përputhje me këtë aneks janë të përshkruara në tabelat e shtojcës IV.

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

a) Pas marrjes së formës 19 të RSH-së sipas modelit të EASA-s dhe çdo dokumentacioni mbështetës që tregon pajtueshmërinë me kërkesat e kategorizimit të aplikueshëm së bashku me licencën shoqëruese të mirëmbajtjes së avionit, Autoriteti i Aviacionit Civil, duhet 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 të dhënave 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 duhet 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 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 kualifikimi i mëparshëm i aplikantit, i plotësuar ose nga një kurs i miratuar në përputhje me aneksin IV (pjesa 147) ose një kurs i miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, është i pranueshëm për miratimin e kategorizimit të tipit.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë që përputhshmëria me elementet praktike të demonstrohet/vërtetohet me njërin 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 i Aviacionit Civil në përputhje me 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 specifikuar 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 mirëmbajtjeje të njohur që është e licencuar në përputhje me aneksin I (Pjesa-M) Nën pjesa F, aneksin II (Pjesa-145) ose Aneksin Vd (Pjesa-CAO) që mund të ndikohet drejtpërdrejt 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 e plotë 2c” 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 grupi i prodhuesit: 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 metalikë dhe pëlhurë;

- aeroplanët me disa motorë me piston – strukturë metalikë, grup i plotë ose grupi i prodhuesit: 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 metalikë dhe pëlhurë;

- aeroplanët me një motor me piston – strukturë druri, grup i plotë ose grupi i prodhuesit: i konvertuar në “grupin e plotë 3”. Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presionizuar, aeroplanët me strukturë metalike, aeroplanët me strukturë kompozite dhe aeroplanët me tuba metalikë dhe pëlhurë;

- aeroplanët me disa motorë me piston – strukturë druri, grup i plotë ose grupi i prodhuesit: i konvertuar në “grupin e plotë 3”. Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presionizuar, aeroplanët me strukturë metalike, aeroplanët me strukturë kompozite dhe aeroplanët me tuba metalikë dhe pëlhurë;

- aeroplanët me një motor me piston – strukturë kompozite, grup i plotë ose grupi i prodhuesit: i konvertuar në “grupin e plotë 3”. Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presionizuar, aeroplanët me strukturë metalike, aeroplanët me strukturë druri dhe aeroplanët me tuba metalikë dhe pëlhurë;

- aeroplanët me disa motorë me piston – strukturë kompozite, grup i plotë ose grupi i



prodhuesit: i konvertuar në “grupin e plotë 3”. Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: aeroplanët e presionizuar, aeroplanët me strukturë metalike, aeroplanët me strukturë druri dhe aeroplanët me tuba metalikë 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 përputhet 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 i Aviacionit Civil në të gjitha rastet. Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë një procedurë për të siguruar që programi i trajnimit të tipit të aerostatit mbulon të gjitha elementet e përmbajtura në të dhënat e mirëmbajtjes nga mbajtësi i miratimit të projektimit (DAH) ose lëshuesi i një deklaratë të përputhshmërisë së projektimit.

c) Certifikata e njohjes (CoR) (Forma 149b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s) e shtojcës III të aneksit IV (Pjesa-147) do të përdoret për njohjen e përfundimit të elementeve teorike, elementeve praktike ose të dyjave, elementeve teorike dhe praktike të kursit të trajnimit për vlerësimin e tipit.

66.B.135 Procedura për miratimin e kurseve të trajnimit të bazuara në multimedia (MBT)

Autoriteti i Aviacionit Civil, sa herë që miraton kurse, duke përfshirë kurset e trajnimit e bazuar në multimedia (MBT), të cilat zhvillohen në një mjedis fizik ose në mjedis virtual ose në të dyja, do të verifikojnë që trajnimi bazë i avionit dhe trajnimi i tipit të avionit përputhen me shtojcën I dhe shtojcën III përkatësisht.

Procedura e miratimit do të përfshijë parimet dhe kriteret e shtojcës IX.

NËNPJESA C. PROVIMET

Kjo nënpjesë siguron procedurat për t'u ndjekur për provimet e kryera nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

66.B.200 Provimi nga Autoriteti i Aviacionit Civil

a) Të gjitha pyetjet e provimit do të mbahen në një mënyrë të sigurt para njëprovimi, për të siguruar që kandidatët nuk do të njohin cilat pyetje të veçanta do të formojnë bazën e provimit.



b) Autoriteti i Aviacionit Civil, do të caktojë:

1. personat që do të kontrollojnë pyetjet për t'u përdorur për secilin provim;

2. vlerësuesit që do të jenë prezent gjatë të gjitha provimeve për të siguruar integritetin e provimit.

c) Provimet bazë do të ndjekin standardin e specifikuar në shtojcat I dhe II ose në shtojcat VII dhe VIII, sipas rastit.

Certifikata e Njohjes (CoR) (Forma148b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s) e shtojcës III të aneksit IV (Pjesa-147) do të përdoret për të vërtetuar përfundimin e provimeve bazë.

d) Provimet e trajnimit të tipit dhe provimet e tipit do të ndjekin standardin e specifikuar në shtojcën III.

Certifikata e Njohjes (CoR) (Forma149b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s) e shtojcës III të aneksit IV (Pjesa-147) do të përdoret për të vërtetuar përfundimin e trajnimit ose vlerësimeve të tipit të avionit.

e) Pyetje ese të reja do të ngrihen së paku çdo 6 muaj dhe pyetjet tashmë të përdorura tërhiqen ose nuk përdoren më. Një regjistrim i pyetjeve të përdorura do të mbahet në të dhëna për referencë.

f) Të gjitha letrat e provimit do t'i shpërndahen në fillim të tij kandidatit dhe do t'i kthehen prapë vlerësuesit në fund të periudhës së caktuar të provimit. Asnjë fletë provimi nuk mund të hiqet nga dhoma e provimit gjatë periudhës së caktuar të provimit.

g) Përveç dokumentacionit specifik të nevojitur për vlerësimet e tipit, vetëm dokumentet e provimit mund të jenë në dispozicion të kandidatit gjatë vlerësimit.

h) Kandidatët e provimit do të ndahen nga njëri-tjetri në mënyrë që ata të mos lexojnë fletët e provimit të njëri-tjetrit. Ata nuk duhet të flasin me asnjë person tjetër përveçvlerësuesit.

i) Kandidatët që konstatohen se kopjojnë do të ndalohen nga kryerja e çdo provimi të mëtejshëm brenda 12 muajve nga data e provimit, në të cilin ata konstatohen se 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) e marra në RSH, pa ceçuar 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, sipas rastit.

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 fushëveprimin 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. Në 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), sipas rastit; dhe

3. Kushtet për të hequr kufizimet, duke specifikuar modulën/lëndët për të cilat nevojitet provimi 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.310 Raporti 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 fushëveprimin 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. Në 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), sipas rastit; dhe

3. Kushtet për të hequr kufizimet, duke specifikuar modulën/lëndët për të cilat nevojitet provimet 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 parashikon procedurat për dhënien e krediteve të provimit të përmendura në pikën 66.A.25(d).

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 kenë datë dhe regjistrohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën 66.B.20.

d) Kur një aplikant i referohet një raporti kreditesh të miratuar nga një autoritet tjetër kompetent, autoriteti licencues do të shqyrtojë një raport të tillë kreditesh dhe do të kërkojë këshilla nga autoriteti tjetër për përdorimin e raportit të krediteve.

66.B.405 Raporti i kreditit të provimit

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 demonstron pajtueshmëria dhe do të përmbajë arsyet për secilën deklaratë dhe kushtet e mundshme ose vërejtjet shtesë, ose të dyja..

b) Krediti për provimet, të ndryshme nga provimet 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 i Aviacionit Civil, kur Republika e Shqipërisë është shteti 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 provimit

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 në operim 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 për shërbim që njih që mirëmbajtja e specifikuar në certifikatën e lejimit për shërbim nuk është kryer ose pa verifikuar që kjo mirëmbajtje është kryer;

7. Kryerja e mirëmbajtjes ose lëshimi i një certifikate të lejimit për shërbim kur është nën efektin të alkoolit ose drogës;

8. Lëshimi i certifikatës së lejimit për shërbim duke mos qenë në përputhje me këtë rregullore.

SHTOJCA I

KËRKESAT E NJOHURIVE BAZË

(PËRVEÇ LICENCËS SË KATEGORISË L)

1. Nivelet e njohurive për licencën e kategorisë A, B1, B2, B2L, B3 dhe C të mirëmbajtjes së avionit

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 në 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" ndërsa "n/a" do të thotë që moduli i lëndës nuk është as i zbatueshëm dhe as i kërkuar:



MODULI I LËNDËS	B1.1 A1	B1.2 A2	B1.3 A3	B1.4 A4	B3	B2	B2L	C
	Motor turbinë	Motor pistoni	Motor turbinë	Motor pistoni	Aeroplanë pa presion me motor pistoni MTOM ≤ 2 t			
1.MATEMATIKË	X	X	X	X	X	X	X	X
2.FIZIKË	X	X	X	X	X	X	X	X
3.BAZAT ELEKTRIKE	X	X	X	X	X	X	X	X
4.BAZAT E ELEKTRONIKËS	X (n/a për A1)	X (n/a për A2)	X (n/a për A3)	X (n/a për A4)	X	X	X	X
5. TEKNIKAT DIGJITALE/SISTEMET E INSTRUMENTEVE ELEKTRONIKE	X	X	X	X	X	X	X	X
6. MATERIALET DHE HARDUERËT	X	X	X	X	X	X	X	X
7. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES	X	X	X	X	X	X	X	X
8. AERODINAMIKA BAZË	X	X	X	X	X	X	X	X
9. FAKTORËT NJERËZORË	X	X	X	X	X	X	X	X
10. LEGJISLACIONI I AVIACIONIT	X	X	X	X	X	X	X	X
11.AERODINAMIKA, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AEROPLANIT	X	X	n/a	n/a	X	n/a	n/a	11, 15 & 17 për B1.1 ose 11, 16 & 17 për B1.2 ose 12 & 15 për B1.3 ose 12 & 16 për B1.4 ose 13 & 14 për B2
12.AERODINAMIKA, STRUKTURAT DHE SISTEMET E MJETEVE AJRORE	n/a	n/a	X	X	n/a	n/a	n/a	
13. AERODINAMIKA, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	X	X	
14. FORCAT SHYTTËSE	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	X	X	
15. MOTORËT ME TURBINA ME GAZ	X	n/a	X	n/a	n/a	n/a	n/a	12 & 15 për B1.3 ose 12 & 16 për B1.4 ose 13 & 14 për B2
16. MOTOR PISTONI	n/a	X	n/a	X	X	n/a	n/a	
17. HELIKË	X	X	n/a	n/a	X	n/a	n/a	

Moduli 1. MATEMATIKA

Moduli 1. MATEMATIKA	NIVELI	
	A	B1 B2 B2L.B3
1.1 Aritmetika	1	2
1.2 Aljebra		
a) Shprehjet e thjeshta algjebrike;	1	2
b) Ekuacionet	—	1
1.3 Gjeometria		
a) Konstruktionet e thjeshta gjeometrike;	—	1
b) Paraqitja grafike;	2	2
c) Trigonometria	—	2

MODULI 2. FIZIKA

MODULI 2. FIZIKA	NIVELI	
	A B3	B1 B2 B2L
2.1 Materiale	1	2
2.2 Mekanika		
2.2.1 Statika	1	2
2.2.2 Kinetika	1	2
2.2.3 Dinamika		
a) Masa, forca dhe energjia;	1	2
b) Momenti dhe ruajtja e momentit.	1	2
2.2.4 Dinamika e lëngjeve		
a) Graviteti dhe dendësia;	2	2
b) Viskoziteti; ngjeshja e lëngjeve; presioni statik, dinamik dhe total	1	2
2.3 Termodinamika		
a) Temperatura	2	2
b) Nxehhtësia	1	2
2.4 Optika (drita)	—	2
2.5 Lëvizja e valës dhe zëri	—	2



MODULI 3. BAZAT E ELEKTRIKËS

MODULI 3. BAZAT ELEKTRIKE	NIVELI		
	A	B1 B2 B2L	B3
31 Teoria e elektroneve	1	1	1
3.2 Elektriciteti statik dhe përçueshmëria	1	2	1
33 Terminologjia elektrike	1	2	1
34 Prodhim i energjisë elektrike	1	1	1
35 Burimet e energjisë elektrike DC	1	2	2
36 Qarqet DC	1	2	1
37 Rezistenca/ rezistorët	—	2	1
a) Rezistenca;	—	1	—
b) Rezistorët.	—	1	—
3.8 Fuqia	—	2	1
3.9 Kapaciteti/kondesatori(kapacitori)	—	2	1
3.10 Magnetizmi	—	2	1
a) Teoria e magnetizmit;	—	2	1
b) Forca e lëvizjes magnetike.	—	2	1
3.11 Induktanca/induktori	—	2	1
3.12 Teoria e rrymës së vazhduar (DC)/motori/gjeneratori	—	2	1
3.13 Teoria e rrymës alternative (AC)	1	2	1
3.14 Qarqet rezistente (R), kapacitative (C) dhe induktive (L).	—	2	1
3.15 Transformatorët	—	2	1
3.16 Filtrat	—	1	—
3.17 Gjeneratorët e rrymës alternative (AC)	—	2	1
3.18 Motorët e rrymës alternative (AC)	—	2	1

MODULI 4. BAZAT E ELEKTRONIKËS

MODULI 4. BAZAT E ELEKTRONIKËS	NIVELI		
	A	B1 B3	B2 B2L
4.1 Gjysëmpërcjellësit			
4.1.1 Diodat	—	2	2
a) Përshkrimi dhe karakteristikat;	—	—	2
b) Operimi dhe funksioni.	—	1	2
4.1.2 Tranzistorët	—	1	2
a) Përshkrimi dhe karakteristikat;	—	—	2
b) Ndërtimi dhe funksionimi.	—	—	2
4.1.3 Qarqet e integruara			
a) Përshkrimi dhe operimi bazë;	—	1	2
b) Përshkrimi dhe operimi.	—	—	2
4.2 Qarqet e vendosura në tablo.	—	1	2
4.3 Mekanizmat ndihmës	—	1	2
a) Parimet;	—	—	2
b) Ndërtimi, funksionimi dhe përdorimi.	—	—	2

MODULI 5. TEKNIKAT DIGJITALE/SISTEMET INSTRUMENTALE ELEKTRONIKE

MODULI 5. TEKNIKAT DIGJITALE/SISTEMET INSTRUMENTALE ELEKTRONIKE	NIVELI			
	A	B3	B1	B2 B2L
5.1 Sistemet e instrumenteve elektronike	1	1	1	1
5.2 Sistemet numëruar	—	—	1	2
5.3 Konvertimi i të dhënave	—	—	1	2
5.4 Bazat e të dhënave	—	—	2	2
5.5 Qarqet logjike	—	—	2	2
a) Identifikimi dhe aplikimet;	—	—	—	2
b) Interpretimi i diagrameve logjike	—	—	—	2
5.6 Struktura bazë e kompjuterit	1	1	2	2
a) Terminologjia dhe teknologjia kompjuterike;	—	—	—	2
b) Funksionimi i kompjuterit.	—	—	—	2
5.7 Mikroprocesorët	—	—	—	2
5.8 Qarqet e integruara	—	—	—	2
5.9 Multipleksimi	—	—	—	2
5.10 Fibrat optike	—	—	1	2
5.11 Ekranet elektronike	1	1	2	2
5.12 Pajisjet e ndjeshme elektrostatische	1	1	2	2
5.13 Kontrolli i menaxhimit të softuerit	—	1	2	2
5.14 Mjedisitë elektromagnetike	—	1	2	2
5.15 Sistemet tipike elektronike/digjitale të avionit	1	1	1	1



MODULI 6. MATERIALET DHE HARDUERI

MODULI 6. MATERIALET DHE HARDUERI	NIVELI		
	A	B1 B3	B2 B2L
6.1 Materialet - prej hekuri të avionit (a) Çelqet e aliazhuara të përdorura në avionë;	1	2	1
b) Testimi i materialeve prej hekuri;	—	1	1
c) Procedurat e riparimit dhe inspektimit.	—	2	1
6.2 Materialet – jo prej hekuri të avionit (a) Karakteristikat;	1	2	1
b) Testimi i materialeve jo prej hekuri;	—	1	1
c) Procedurat e riparimit dhe inspektimit.	—	2	1
6.3 Materialet - kompozite dhe jometalike të avionit			
6.3.1 Kompozite dhe jometalike të ndryshme nga druri dhe copa			
a) Karakteristikat;	1	2	2
b) Zbulimi i defekteve;	1	2	—
c) Riparimet dhe procedurat e inspektimit.	—	2	1
6.3.2 Strukturat prej druri	1	1	—
6.3.3 Mbulimi me pëlhurë	—	1	—
6.4 Gërryerja			
a) Bazat kimike	1	1	1
b) Llojet e gërryerjes	2	3	2
6.5 Mbërthyesit			
6.5.1 Filetot	2	2	2
6.5.2 Bulonat, prizhonjeret dhe vidat	2	2	2
6.5.3 Pajisjet mbyllëse	2	2	2
6.5.4 Perçinat e avionit	1	2	1
6.6 Tubat dhe bashkueset			
a) Identifikimi;	2	2	2
b) Vidat/lidhëset standarde.	2	2	1
6.7 Sustat	—	2	1
6.8 Kushinetat	1	2	2
6.9 Transmisionet	1	2	2
6.10 Kabllot e kontrollit	1	2	1
6.11 Kabllot dhe konektorët elektrikë	1	2	2

MODULI 7. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

MODULI 7. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES	NIVELI		
	A	B1 B3	B2 B2L
7.1 Masat paraprake të sigurisë – avioni dhe vendi i punës	3	3	3
7.2 Praktikat e punës	3	3	3
7.3 Mjetet e punës	3	3	3
7.4 (e rezervuar)	—	—	—
7.5 Vizatimet inxhinierike, diagramët dhe standardet	1	2	2
7.6 Pajisjet dhe lejet	1	2	1
7.7 Sistemi i interkoneksionit të rrjetit elektrik (EWIS)	1	3	3
7.8 Perçinimi	1	2	—
7.9 Tubat dhe gypat	1	2	—
7.10 Sustat	1	2	—
7.11 Kushinetat	1	2	—
7.12 Transmisionet	1	2	—
7.13 Kabllot e kontrollit	1	2	—
7.14 Trajtimi i materialit			
7.14.1 Fleta metalike	—	2	—
7.14.2 Kompozite dhe jometalike	—	2	—
7.14.3 Prodhimi aditiv	1	1	1
7.15 (e rezervuar)	—	—	—
7.16 Pesha dhe ekuilibri i avionit	—	2	2
a) Llogaritja e qendrës së gravitetit;			
b) Peshimi i avionit.	—	2	—
7.17 Trajtimi dhe ruajtja e avionit	2	2	2
7.18 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit	2	3	3
a) Llojet e defekteve dhe teknikat e inspektimit vizual;	—	2	—
b) Metodatat e përgjithshme të riparimit – Manuali i Riparimit Strukturore;	—	2	1
c) Teknikat joshkatërruese të inspektimit;	2	2	2
d) Teknikat e çmontimit dhe rimontimit;	—	2	2
e) Teknikat e zgjidhjes së problemeve.			
7.19 Ngjarjet jonormale	2	2	2
a) Inspektimet pas goditjes së vetëtimës dhe depërtimit HIRF;	2	2	—
b) Inspektimet pas ngjarjeve jonormale të tilla si uljet e rënda dhe fluturimi përmes turbulencës.			



7.20 Procedurat e mirëmbajtjes	1	2	2	
7.21 Dokumentacioni dhe komunikimi	1	2	2	

MODULI 8. BAZAT E AERODINAMIKËS

MODULI 8. BAZAT E AERODINAMIKËS	NIVELI	
	A B3	B1 B2 B2L
8.1 Fizika e atmosferës	1	2
Atmosfera standarde ndërkombëtare (ISA), aplikimi në aerodinamikë		
8.2 Aerodinamika	1	2
8.3 Teoria e fluturimit	1	2
8.4 Rrjedha e ajrit me shpejtësi të lartë	1	2
8.5 Qëndrueshmëria dhe dinamika e fluturimit	1	2

MODULI 9. FAKTORËT NJERËZORË

MODULI 9. FAKTORËT NJERËZORË		NIVELI TË GJITHA
9.1	Të përgjithshme	2
9.2	Performanca njerëzore dhe kufizimet	2
9.3	Psikologjia sociale	1
9.4	Faktorët që ndikojnë në performancë	2
9.5	Mjedisi fizik	1
9.6	Detyrat	1
9.7	Komunikimi	2
9.8	Gabimi njerëzor	2
9.9	Menaxhimi i sigurisë në operim	2
9.10	“Dirty Dozen” dhe zbutja e rrezikut	2

MODULI 10. LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

MODULI 10. LEGJISLACIONI I AVIACIONIT	NIVELI	
	A	B1 B2 B2L B3
10.1 Kuadri rregullator	1	1
10.2 Stafi certifikues — Mirëmbajtja	2	2
10.3 Organizatat e miratuara të mirëmbajtjes	2	2
10.4 Stafi i pavarur certifikues	—	3
10.5 Operimet ajrore	1	1
10.6 Certifikimi i avionit, pjesëve dhe pajisjeve	2	2
10.7 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore	2	2
10.8 Parimet e mbikëqyrjes në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore	1	1
10.9 Mirëmbajtja dhe certifikimi përtej rregulloreve aktuale	-	1
10.10 Siguria kibernetike në mirëmbajtjen aeronautike	1	1

MODULI 11. AERODINAMIKA E AEROPLANIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

MODULI 11. AERODINAMIKA E AEROPLANIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.1 Teoria e fluturimit	1	1	2	2	1
a) Aerodinamika e aeroplanit dhe kontrollet e fluturimit					
b) Aeroplani, pajisjet e tjera aerodinamike	1	1	2	2	1
11.2 Strukturat e trupit (ATA 51)	2	2	2	2	2
a) Konceptet e përgjithshme;	2	2	2	2	2
b) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për forcën strukturore;	1	1	2	2	2
c) Metodat e ndërtimit.	1	1	2	2	1
11.3 Strukturat e trupit– aeroplanët	1	1	2	2	1
11.3.1 Trupi, dyert, dritaret (ATA 52/53/56)	1	1	1	1	1
a) Parimet e ndërtimit;					
b) Pajisjet tërheqëse ajrore	1	1	2	1	-
c) Dyert	1	1	2	2	1
11.3.2 Krahët (ATA 57)	1	1	2	2	1
11.3.3 Stabilizuesit (ATA 55)	1	1	2	2	1
11.3.4 Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57)	1	1	2	2	1
11.3.5 Mbështjellja / elementi mbajtës (ATA 54)	1	1	2	2	1



11.4 Ajri i kondicionuar dhe presionizimi i kabinës (ATA 21)					
a) Presionizimi;	1	1	3	3	—
b) Furnizimi me ajër;	1	—	3	—	—
c) Ajri i kondicionuar;	1	—	3	—	—
d) Pajisjet e sigurisë në operim dhe njoftimit	1	1	3	3	—
e) Sistemi i ngrohjes dhe ventilit	—	1	—	3	1
11.5 Instrumentet/sistemet e avionit					
11.5.1 Sistemet instrumentale (ATA 31)	1	1	2	2	2
11.5.2 Sistemet avionike	1	1	1	1	1
Bazat e konfigurimit të sistemit dhe operimi i: Autofluturimit (ATA 22), Komunikimeve (ATA 23), Sistemeve të navigimit (ATA 34).					
11.6 Fuqia elektrike (ATA 24)	1	1	3	3	3
11.7 Pajisjet dhe mobilimi (ATA 25)	2	2	2	2	2
a) Pajisjet e emergjencës;					
b) Konfigurimi i kabinës dhe ngarkesave.	1	1	1	1	—

MODULI 11. AERODINAMIKA E AEROPLANIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.8 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	1	1	1	1	—
b) Sistemi i zbulimit të zjarrit dhe tymit dhe sistemet e shuarjes së zjarrit;					
c) Fikësit e lëvizshme të zjarrit	1	1	1	1	1
11.9 Kontrollat e fluturimit (ATA 27)	1	1	3	3	2
a) Kontrollat primare dhe dytësore të fluturimit;	1	—	3	—	—
b) Aktivizimi dhe mbrojtja;	1	—	3	—	—
c) Funksionimi i sistemit;					
d) Balancimi dhe rregullimi.	1	1	3	3	2
11.10 Sistemet e karburantit (ATA 28, ATA 47)	1	1	3	3	1
a) Konfigurimi e sistemeve					
b) Trajtimi i karburantit	1	1	3	3	1
c) Treguesit/udhëzuesit dhe paralajmërimet	1	1	3	3	1
d) Sistemet speciale	1	—	3	—	—
e) Balancimi	1	—	3	—	—
11.11 Fuqia hidraulike (ATA 29)	1	1	3	3	2
a) Përshkrimi i sistemit					
b) Funksionimi i sistemit (1)	1	1	3	3	2
c) Funksionimi i sistemit (2)	1	—	3	—	—
11.12 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30)					
a) Parimet	1	1	3	3	1
b) Heqja e akullit					
c) Sistemet antiakull	1	—	3	—	—
d) Fshirëset e xhamave	1	1	3	3	1
e) Sistemet kundër shiut	1	—	3	—	—
11.13 Pajisja ulëse (ATA 32)	2	2	3	3	2
a) Përshkrimi					
b) Funksionimi i sistemit	2	2	3	3	2
c) Ndjeshmëria ajër-tokë	2	—	3	—	—
d) Mbrojtja e bishtit	2	2	3	3	2
11.14 Dritat (ATA 33)	2	2	3	3	2
11.15 Oksigjeni (ATA 35)	1	1	3	3	2
11.16 Pneumatike/vakum (ATA 36)					
a) Sistemet	1	1	3	3	2
b) Pompat	1	1	3	3	2
11.17 Uji/mbetjet (ATA 38)					
a) Sistemet	2	2	3	3	2
b) Gërryerja	2	2	3	3	2
11.18 Sistemet e mirëmbajtjes në bord (ATA 45)	1	—	2	—	—

MODULI 11. AERODINAMIKA E AEROPLANIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.19 Sistemet avionike modulare të integruara (ATA 42)					
a) Përshkrimi dhe teoria e përgjithshme e sistemit;	1	—	2	—	—
b) Konfigurimet tipike të sistemit.	1	—	2	—	—
11.20 Sistemet e kabinës (ATA 44)	1	—	2	—	—
11.21 Sistemet e informacionit (ATA 46)	1	—	2	—	—



MODULI 12. AERODINAMIKA E HELIKOPTERIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

MODULI 12. AERODINAMIKA E HELIKOPTERIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.1 Teoria e fluturimit – aerodinamika e krahëve rrotullues	1	2
12.2 Sistemet e kontrollit të fluturimit (ATA 67)	2	3
12.3 Gjurmimi dhe analiza e dridhjes së tehut/helikës (ATA 18)	1	3
12.4 Transmisioni	1	3
12.5Strukturat e trupit (ATA 51)	2	2
a) Koncepti i përgjithshëm; b) Metodat e ndërtimit të elementeve kryesore	1	2
12.6 Ajri i kondicionuar (ATA 21)		
12.6.1 Furnizimi me ajër	1	2
12.6.2 Ajri i kondicionuar	1	3
12.7 Instrumentet/sistemet avionike 12.7.1Sistemet instrumentale (ATA 31)	1	2
12.7.2 Sistemet e avionike	1	1
Bazat e konfigurimit të sistemit dhe operimi i: Autofluturimit (ATA 22), Komunikimeve (ATA 23), Sistemeve të navigimit (ATA 34).		
12.8 Fuqia elektrike (ATA 24)	1	3
12.9Pajisjet dhe mobilimi (ATA 25)	2	2
a) Pajisjet e emergjencës;ndenjëset, mbrojtëset dhe rripat; Sistemet ngritëse; b) Sistemet e flotacionit emergjent; konfigurimi i kabinës; mbajtja e ngarkesës; Konfigurimi i pajisjeve; Instalimi i mobiljeve të kabinës.	1	1
12.10 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	1	3
a) Sistemet e zbulimit të zjarrit dhe tymit dhe sistemet e shuarjes së zjarrit; b) Fikëset e lëvizshme të zjarrit.	1	1
12.11 Sistemet e karburantit (ATA 28)	1	3
MODULI 12. AERODINAMIKA E HELIKOPTERIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.12 Fuqia Hidraulike (ATA 29)	1	3
12.13 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30)	1	3
12.14 Pajisjet e uljes (ATA 32)	2	3
a) Përshkrimi dhe funksionimi i sistemit; b) Sensorët.	2	3
12.15 Dritat (ATA 33)	2	3
12.16 (e rezervuar)		
12.17 Avionika Modulare e Integruar (ATA 42)	1	2
Përshkrimi dhe teoria e përgjithshme e sistemit Konfigurimet tipike të sistemit	1	2
12.18 Sistemet e mirëmbajtjes në bord (ATA 45) Kompjuterët e mirëmbajtjes qendrore; Sistemi i ngarkimit të të dhënave; Sistemi i librarisë elektronike;	1	2
12.19 Sistemet e Informacionit (ATA 46)	1	2

MODULI 13. AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

C/N: Komunikim & Navigim; Ins.: Instrumente; A/F: Fluturim automatik; Sur.: Mbikëqyrje; A/S: Struktura e avionit dhe sistemet

MODULI 13. AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI						
	B2	B2L Themelore	B2L C/N	B2L Ins.	B2L A/F	B2L Sur.	B2L A/S
13.1 Teoria e Fluturimit	1	1	—	—	—	—	—
(a) Aerodinamika e Aeroplanit dhe Kontrollat e Fluturimit; (b) Aerodinamika e krahëve rrotullues.	1	1	—	—	—	—	—
13.2 Struktura – Konceptet e Përgjithshme (ATA 51)	2	2	—	—	—	—	—
(a) Koncepti i përgjithshëm; (b) Bazat e sistemeve strukturore;	1	1	—	—	—	—	—
13.3 Fluturimi automatik (ATA 22)							
(a) Bazat e kontrollit automatik të fluturimit; (b) Sistemet rregulluese automatike dhe sistemet automatike të uljes.	3	—	—	—	3	—	—
13.4 Komunikimi/Navigimi (ATA 23/34)							
(a) Bazat e sistemeve të komunikimit dhe navigimit;	3	—	3	—	—	—	—



MODULI 13. AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI						
	B2	B2L Themelore	B2L C/N	B2L Ins.	B2L A/F	B2L Sur.	B2L A/S
(b) Bazat e sistemeve të mbikëqyrjes së avionëve.	3	—	—	—	—	3	—
13.5 Fuqia elektrike (ATA 24)	3	3	—	—	—	—	—
13.6 Pajisjet dhe mobilimi (ATA 25)	3	—	—	—	—	—	—
13.7 Kontrollat e fluturimit	2	—	—	—	2	—	—
(a) Kontrollat primare dhe dytësore të fluturimit (ATA 27);	2	—	—	—	2	—	—
(b) Aktivizimi dhe mbrojtja;	3	—	—	—	3	—	—
(c) Funksionimi i sistemit;	2	—	—	—	2	—	—
(d) Kontrollat e fluturimit me Rotorcraft (ATA 67).	3	—	—	3	—	—	—
13.8 Instrumentet (ATA 31)	3	3	—	—	—	—	—
13.9 Dritat (ATA 33)	3	—	—	—	—	—	—
13.10 Sistemet e mirëmbajtjes në bord (ATA 45)	3	—	—	—	—	—	—
13.11 Ajri i kondicionuar dhe presionizimi i kabinës (ATA 21)	3	—	—	—	—	—	3
(a) Presioni;	1	—	—	—	—	—	1
(b) Furnizimi me ajër;	3	—	—	—	—	—	3
(c) Ajri i kondicionuar;	3	—	—	—	—	—	3
(d) Pajisjet e sigurisë në operim dhenjoftimit.	3	—	—	—	—	—	3
13.12 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	3	—	—	—	—	—	3
(a) Sistemi i zbulimit të zjarrit dhe tymit dhe sistemet e shuarjes së zjarrit;	1	—	—	—	—	—	1
(b) Fikëset e lëvizshme të zjarrit.	1	—	—	—	—	—	1
13.13 Sistemet e karburantit (ATA 28, ATA 47)	2	—	—	—	—	—	2
(a) Konfigurimi i sistemit;	3	—	—	—	—	—	3
(b) Trajtimi i karburantit;	1	—	—	—	—	—	1
(c) Udhëzimet dhe paralajmërimet;	3	—	—	—	—	—	3
(d) Sistemet speciale;	3	—	—	—	—	—	3
(e) Balancimi.	1	—	—	—	—	—	1
13.14 Fuqia hidraulike (ATA 29)	3	—	—	—	—	—	3
(a) Konfigurimi i sistemit;	3	—	—	—	—	—	3
(b) Funksionimi i sistemit (1);	3	—	—	—	—	—	3
(c) Funksionimi i sistemit (2).	3	—	—	—	—	—	3

MODULI 13. AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET	NIVELI						
	B2	B2L Themelore	B2L C/N	B2L Ins.	B2L A/F	B2L Sur.	B2L A/S
13.15 Mbrojtja ndaj akullit dhe shiut (ATA 30)	2	—	—	—	—	—	2
(a) Parimet;	3	—	—	—	—	—	3
(b) Heqja e akullit;	2	—	—	—	—	—	2
(c) Sistemet kundër akullit;	1	—	—	—	—	—	1
(d) Sistemet e fshirësve të xhamave;	1	—	—	—	—	—	1
(e) Pajisjet kundër shiut.	1	—	—	—	—	—	1
13.16 Pajisjet e uljes (ATA 32)	1	—	—	—	—	—	1
(a) Përshkrimi;	3	—	—	—	—	—	3
(b) Sistemi;	3	—	—	—	—	—	3
(c) Ndjeshmëria ajër-tokë.	3	—	—	—	—	—	3
13.17 Oksigjeni (ATA 35)	3	—	—	—	—	—	3
13.18 Pneumatike/vakum (ATA 36)	2	—	—	—	—	—	2
13.19 Uji/mbetjet (ATA 38)	2	—	—	—	—	—	2
13.20 Avionika modulare e integruar (ATA 42)	3	—	—	—	—	—	—
(a) Përshkrimi dhe teoria e përgjithshme e sistemit;	3	—	—	—	—	—	—
(b) Konfigurimet tipike të sistemit.	3	—	—	—	—	—	—
13.21 Sistemet e kabinës (ATA 44)	3	—	—	—	—	—	—
13.22 Sistemet e informacionit (ATA 46)	3	—	—	—	—	—	—

MODULI 14. FORCA SHITYTËSE

MODULI 14. FORCA SHITYTËSE		NIVELI
		B2
		Instrumentet B2L
		Struktura e mjetit ajror dhe sistemet B2L
14.1 Motorët		
(a) Motorët me turbina;		1
(b) Njësitë e fuqisë ndihmëse (APU);		1
(c) Motorët me piston;		1
(d) Motorët elektrikë dhe hibridë;		2
(e) Kontrolli i motorit.		2
14.2 Sistemet e treguesve të motorit elektrik/elektronik		2
14.3 Sistemet e helikave		2
14.4 Sistemet e nisjes dhe ndezjes		2



MODULI 15. MOTORI ME TURBINË GAZI

MODULI 15. MOTORI ME TURBINË GAZI	NIVELI	
	A1 A3	B1.1 B1.3
15.1 Bazat	1	2
15.2 Performanca e motorit	—	2
15.3 Furnizimi	2	2
15.4 Kompresorët	1	2
15.5 Seksioni i djegjes	1	2
15.6 Seksioni i turbinës	2	2
15.7 Shkarkimi	1	2
15.8 Kushinetat dhe guarnicionet.	—	2
15.9 Lubrifikantë dhe karburantet	1	2
15.10 Sistemet e lubrifikimit	1	2
15.11 Sistemet e karburantit	1	2
15.12 Sistemet ajrore	1	2
15.13 Sistemet e nisjes dhe të ndezjes	1	2
15.14 Sistemet e treguesit të motorit	1	2
15.15 Ndërtimet alternative të turbinave	—	1
15.16 Motorët me turbohelikë	1	2
15.17 Motorët me turbobosht	1	2
15.18 Njësitë ndihmëse të fuqisë (APU)	1	2
15.19 Instalimi i motorit	1	2
15.20 Sistemet e mbrojtjes ndaj zjarrit	1	2
15.21 Monitorimi i motorit dhe operimi në tokë	1	3
15.22 Magazinimi dhe ruajtja e motorit	—	2

MODULI 16. MOTORI ME PISTON

MODULI 16. MOTORI ME PISTON	NIVELI	
	A2 A4	B1.2 B1.4 B3
16.1 Bazat	1	2
16.2 Performanca e motorit	1	2
16.3 Ndërtimi i motorit	1	2
16.4 Sistemet e karburantit të motorit		
16.4.1 Karburatorët	1	2
16.4.2 Sistemet e injektimit të karburantit	1	2
16.4.3 Kontrolli elektronik i motorit	1	2
16.5 Sistemet e nisjes dhe të ndezjes	1	2

MODULI 16. MOTORI ME PISTON	NIVELI	
	A2 A4	B1.2 B1.4 B3
16.6 Sistemet e induksionit, shkarkimit dhe ftohjes	1	2
16.7 Mbingarkimi/turbongarkimi	1	2
16.8 Lubrifikantët dhe karburantet	1	2
16.9 Sistemet e lubrifikimit	1	2
16.10 Sistemet e treguesit të motorit	1	2
16.11 Instalimi i motorit	1	2
16.12 Monitorimi i motorit dhe operimi në tokë	1	3
16.13 Magazinimi dhe ruajtja e motorit	—	2
16.14 Konstruksionet alternative të motorit me piston	1	1

MODULI 17. HELIKA

MODULI 17. HELIKA	NIVELI	
	A1 A2	B1.1 B1.2 B3
17.1 Bazat	1	2
17.2 Ndërtimi i helikës	1	2
17.3 Kontrolli i fushës së helikës	1	2
17.4 Sinkronizimi i helikës	—	2
17.5 Mbrojtja e helikës ndaj ngrirjes	1	2
17.6 Mirëmbajtja e helikës	1	3
17.7 Magazinimi dhe ruajtja e helikës	1	2



3. Metodatat bazë të trajnimit

Një metodë e përshtatshme trajnimi, ose kombinim metodash, do të përcaktohet për të gjithë kursin ose për secilin prej moduleve ose nënmoduleve të tij, në lidhje me qëllimin dhe objektivat e secilës fazë trajnimi dhe duke marrë parasysh përfitimet dhe kufizimet e metodave të disponueshme të trajnimit.

Metodat e trajnimit të bazuara në multimedia (MBT) mund të përdoren për të arritur objektivat e trajnimit ose në një mjedis të kontrolluar fizikisht ose virtualisht.

SHTOJCA II STANDARDI BAZË I PROVIMIT (PËRVEÇ LICENCËS SË KATEGORISË I)

1. Të përgjithshme

1.1 Të gjitha provimet bazë do të kryhen duke përdorur formatin e pyetjeve me shumë zgjedhje dhe pyetjeve me shtjellim siç specifikohet më poshtë. Përgjigjet e pasakta do të duken njëloj 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 njësive: 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 me shtjellim 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 me shtjellim do të hartohen dhe vlerësohen duke përdorur programin e njohurive në shtojcën I, moduli 7.

1.5 Secila pyetje do të ketë një përgjigje model të hartuar për të, që do të përfshijë gjithashtu çdo përgjigje alternative të njohur 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 provimit është 75%.

1.8 Nota kaluese për secilën pyetje me shtjellim 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 me shtjellim nuk kalohet, atëherë është e nevojshme të rimerret vetëm pjesa me shumë zgjedhje ose pjesa me shtjellim, sipas rastit.

1.10 Nuk do të përdoren sistemet paralizuese të notave për të vendosur nëse një kandidat ka kaluar.

1.11 Një provim në një modul mund të mos ripërsëritet për së paku 90 ditë pas datës së provimit 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; moduli i dështuar mund të ripërsëritet pas 30 ditësh.

1.12 Provimet e njohurive bazë me një kohë maksimale të lejuar më shumë se 90 ose më shumë se 180 minuta mund të ndahen përkatësisht në dy ose tri provime të pjesshme.

Çdo provim i pjesshëm, duhet:

a) të jetë plotësues me provimin ose provimet e tjera të pjesshme të marra nga kandidati, duke siguruar që kombinimi i provimeve të pjesshme plotëson kërkesat e provimit për modulin lëndor;

b) të jetë me kohë të ngjashme të lejuar;

c) të kalojë me 75% ose më shumë të pyetjeve të përgjigjura saktë;

d) të përmbajë një numër pyetjesh që është shumëfish i katrës;

e) të jetë i shënuar në të njëjtën certifikatë njohjeje të lëshuar pasi provimi i fundit i pjesshëm të jetë përfunduar me sukses. Kjo certifikatë njohjeje do të shënojë datat dhe rezultatet e provimeve të pjesshme – pa mesataren e rezultateve;

f) të merret brenda së njëjtës organizatë, duke ndjekur dispozitat normale të provimit për të marrë provimet ku nuk keni kaluar.

1.13 Numri maksimal i mundësive për çdo provim është tre në një periudhë 12-mujore.

Aplikanti duhet t'i japë me një deklaratë me shkrim organizatës së miratuar të trajnimit të mirëmbajtjes ose autoritetit kompetent tek i cili ata aplikojnë për provim, numrin dhe datat e mundësive gjatë 12 muajve para provimit, dhe organizatën ose Autoritetin Kompetent ku këto përpjekje janë bërë. Organizata e miratuar e trajnimit për mirëmbajtjen



ose Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent tek i cili ata aplikojnë, është përgjegjës për kontrollin e numrit të përpjekjeve brenda afateve kohore të zbatueshme.

1.14 Ndërkohë që pranohet se objekti i pyetjeve mund të jetë i njëjtë, pyetjet e përdorura si pjesë e programit të mësimi MBT nuk do të përdoren në provime.

2. Numri i pyetjeve për modul

2.1 MODULI 1 – MATEMATIKA

Kategoria A: 16 pyetje me zgjedhje, 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 20 minuta.

Kategoria B1, B2, B2L dhe B3: 32 pyetje me zgjedhje, 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 40 minuta.

2.2 MODULI 2 – FIZIKA

Kategoria A dhe B3: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 40 minuta.

Kategoria B1, B2 dhe B2L: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 65 minuta.

2.3 MODULI 3 – BAZAT E ELEKTRIKES

Kategoria A: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 25 minuta.

Kategoria B3: 24 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 30 minuta.

Kategoria B1, B2 dhe B2L: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 65 minuta.

2.4 MODULI 4 – BAZAT E ELEKTRONIKËS

Kategoria B1 dhe B3: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 25 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 40 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 50 minuta.

2.5 MODULI 5 – TEKNIKAT DIGJITALE/SISTEMET E INSTRUMENTEVE ELEKTRONIKE

Kategoria A dhe B3: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 25 minuta.

Kategoria B1: 40 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 50 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 72 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 90 minuta.

2.6 MODULI 6 – MATERIALET DHE *HARDWARE*

Kategoria A: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 65 minuta.

Kategoria B1 dhe B3: 80 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 100 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 75 minuta.

2.7 MODULI 7 – PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Kategoria A: 76 pyetje me zgjedhje dhe 2 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 95 minuta plus 40 minuta.

Kategoria B1 dhe B3: 80 pyetje me zgjedhje dhe 2 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 100 minuta plus 40 minuta.

Kategoria B2 dhe B2L: 60 pyetje me zgjedhje dhe 2 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 75 minuta plus 40 minuta.

2.8 MODULI 8 – AERODINAMIKA BAZË

Kategoria A, B3, B1, B2 dhe B2L: 24 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 30 minuta.

2.9 MODULI 9 – FAKTORËT NJERËZORË

Kategoria A, B1, B3, B2 dhe B2L: 28 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 35 minuta.

2.10 MODULI 10 – LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

Kategoria A: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 40 minuta.

Kategoria B1, B3, B2 dhe B2L: 44 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 55 minuta.

2.11 MODULI 11 – AERODINAMIKA, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AEROPLANIT

Kategoria A1: 108 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 135 minuta.

Kategoria A2: 72 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 90 minuta.



Kategoria B1.1: 140 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 175 minuta.

Kategoria B1.2: 100 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 125 minuta.

Kategoria B3: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 75 minuta.

2.12 MODULI 12 – AERODINAMIKA E HELIKOPTERIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria A: 100 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 125 minuta.

Kategoria B1.3 dhe B1.4: 128 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 160 minuta.

2.13 MODULI 13 – AERODINAMIKA E AVIONIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

Kategoria B2: 188 pyetje me zgjedhje të shumëfishta dhe 0 pyetje pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 235 minuta.

Kategoria B2L:

Vlerësimi i sistemit	Numri i pyetjeve me zgjedhje	Koha e lejuar (minuta)
Kërkesat bazë (nënmodulet 13.1, 13.2, 13.5 dhe 13.9)	32	40
COM/NAV (nënmoduli 13.4 (a))	24	30
INSTRUMENTET (nënmoduli 13.8)	20	25
SISTEMI I FLUTURIMIT AUTOMATIK (nënmodulet 13.3 dhe 13.7)	28	35
MBIKËQYRJA (nënmoduli 13.4 (b))	20	25
SISTEMET E STRUKTURËS SË AVIONIT (nënmodulet 13.11 deri 13.19)	52	65

2.14 MODULI 14 – FORCA SHTYTËSE

Kategoria B2 dhe B2L: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 40 minuta.

SHËNIM. Provimi B2L për modulën 14 është i zbatueshëm vetëm për vlerësimet “Instrumentet” dhe “Sistemet e Strukturës së avionit”.

2.15 MODULI 15 – MOTORI ME TURBINË GAZI

Kategoria A1 dhe A3: 60 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 75 minuta.

Kategoria B1.1 dhe B1.3: 92 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 115 minuta.

2.16 MODULI 16 – MOTORI ME PISTON

Kategoria A2 dhe A4: 52 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 65 minuta.

Kategoria B3, B1.2 dhe B1.4: 76 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 95 minuta.

2.17 MODULI 17 – HELIKA

Kategoria A1 dhe A2: 20 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 25 minuta.

Kategoria B3, B1.1 dhe B1.2: 32 pyetje me zgjedhje dhe 0 pyetje me shtjellim.

Koha e lejuar: 40 minuta.



SHTOJCA III
STANDARDI I TRAJNIMIT DHE
VLERËSIMIT TË TIPIT TË AVIONIT–
TRAJNIMI NË PUNË (OJT)

1. Të përgjithshme

Trajnimi i tipit të avionit do të konsistojë në trajnimin teorik dhe provim dhe, përveç për kategorizimet e kategorisë C, trajnimin dhe vlerësimin praktik.

a) Trajnimi dhe provimi teorik do të përputhet 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 me standardin e përshkruar në pikën 3.1 të kësaj shtojce, dhe, nëse ekzistojnë, me elementet përkatëse të përcaktuara në të dhënat e përshtatshmërisë operationale (OSD) të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) 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 përputhet 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, me standardin e përshkruar në pikën 3.2 të kësaj shtojce, dhe, nëse ekzistojnë, me elementet përkatëse të përcaktuara në të dhënat e përshtatshmërisë operationale (OSD) të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për

përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) 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, pajisje trajnimi për simulimin e mirëmbajtjes (MSTD), pajisjet e trajnimit të mirëmbajtjes (MTD) ose avionë të vërtetë.

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 e trajnimit ndërmjet:

a) dy kategorizimeve të ndryshme të tipit të avionit të të njëjtit prodhues siç vendoset nga Agjencia; ose

b) dy kategori të ndryshme licence në lidhje me të njëjtin kategorizim të tipit avionit.

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 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 janë identifikuar diferencat, ose

- ka përfunduar kërkesat e trajnimit të tipit për avionin, nga të cilat janë identifikuar diferencat.

iv) trajnimi për diferencat duhet të ketë filluar dhe përfunduar brenda 3 viteve para aplikimit për kategorizimin e tipit të ri në të njëjtën kategori (rasti (a)) ose në një kategori tjetër (rasti (b))

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 theksobet 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 termit tipikë dhe identifikuar masat e sigurisë në operim të lidhura-strukturën e trupit të mjetit ajror, sistemet e tij dhe impiantet motorike;

b) identifikojë manualët e avionit, praktikat e mirëmbajtjes të rëndësishme për strukturën e trupit të mjetit ajror, sistemet e tij dhe impiantet motorike;

c) përcaktojë konfigurimin e përgjithshëm të sistemeve të mëdha të avionit;

d) përcaktojë konfigurimin e përgjithshëm dhe karakteristikat e impianteve motorike;

e) identifikojë mjetet e veçanta dhe pajisjet e testimit të përdorura me avionin.

- *Niveli 2. Përmbledhje e sistemit bazë të kontrollave, 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, impianteve motorike 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, impiantet motorike, hidraulika, pajisja ulëse, uji/mbeturina dhe oksigjeni;

g) tregojë aftësinë në përdorimin e raporteve të ekuipazhit dhe sistemeve të raportimit në-bord (zgjidhja e 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, begja/instalimi dhe procedurat e identifikimit dhe zgjidhjes së 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 marrëdhënieve me sistemet e tjera, ofrojë një përshkrim të detajuar të lëndës duke përdorur bazat teorike dhe shembujt specifikë dhe të interpretojë rezultatet nga burimet dhe matjet e ndryshme dhe të aplikojë veprimin korrigues ku është e përshtatshme;

b) kryejë kontrollet e sistemit, impianteve motorike, 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 përcaktimin e gabimit 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.

Për të gjithë kursin do të përcaktohet një metodë e përshtatshme trajnimi, ose një kombinim i metodave të trajnimit ose për secilën pjesë të kursit në lidhje me qëllimin dhe objektivat e çdo faze trajnimi dhe duke marrë parasysh përfitimet dhe kufizimet e metodave të disponueshme të trajnimit.

Metodat e trajnimit të bazuara në multimedia (MBT) mund të përdoren për të arritur objektivat e trajnimit qoftë në një mjedis të kontrolluar fizikisht ose virtualisht.

3.1 Elementi teorik

a) Objektivi:

Me përfundimin e kursit të trajnimit teorik studenti do të jetë i aftë të tregojë, në nivelet e identifikuar në programin e shtojcës III, njohuritë



teorike të detajuara të sistemeve të zbatueshme të mjeteve ajrore, strukturës, operimeve, mirëmbajtjes, riparimit dhe zgjidhjes së problemeve të aplikueshme të avionit 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.

c) Kohëzgjatja

Orët minimale të mësimi të trajnimit teorik përfshihen në tabelën e mëposhtme:

Kategoria		Orët
Aeroplanët me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) mbi 30 000 kg:		
B1.1		150
B1.2		120
B2		100
C		30
Aeroplanët me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) 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 ngritjeje (MTOM) prej 5 700 kg dhe më pak(*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 presionizim 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 mësimi nënkupton 60 minuta mësim dhe përjashton çdo pushim, provim, 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 Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia.

d) Arsyetimi 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 i Aviacionit Civil do të arsyetojnë

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 i trajnimit i niveleve 1 dhe 2 mund të përdoret për të mësuar qëllimin 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.

kohëzgjatjen e tyre dhe mbulimin e programit të plotë nga një analizë e nevojave të trajnimit 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 përmbytjes në pikën 3.1 (e) më poshtë,
- analizën e detajuar të kompetencës që tregon që objektivat janë përmbushur plotësisht siç përcaktohen në pikën 3.1 (a) më sipër.

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 mësimi 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 teorik të tipit në shifrat e dhëna në pikën 3.1 (c) më sipër, këto do të arsyetohen për Autoritetin e Aviacionit Civil nga analiza e nevojave të trajnimit siç përshkruhet më sipër.

Veç kësaj, kursi duhet të përshkruajë dhe arsyetojë si më poshtë:

- Frekuentimin minimal fizik dhe/ose virtual në klasë që kërkohet nga kursanti, me qëllim për të përmbushur objektivat e kursit.

-Numrin maksimal të orëve të trajnimit fizik dhe/ose virtual në klasë 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 tipin e avionit duhet të përfshihen. Elementet shtesë, të përmendura për shkak të tipave të ndryshëm, 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 avionike për B2.

Nëse ekziston, do të përfshihet programi minimal i të dhënave të përshtatshmërisë operacionale (OSD), i krijuar në përputhje me Urdhrit të Ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaraten e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

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 Tabelat dhe shenjat	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Shërbimi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Praktikat standarde – vetëm tipi 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 Praktikat standarde në Rotor	-	-	-	-	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 bishtit	-	-	-	-	3	1	3	1	1
64A Rotori i bishtit– monitorimi dhe treguesi	-	-	-	-	3	1	3	1	3
65 Disku i rotorit të bishtit	-	-	-	-	3	1	3	1	1
65A Disku i rotorit të bishtit– 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 trupit(helikopteri)	-	-	-	-	3	1	3	1	-
25 Pajisjet e flotacionit emergjent	-	-	-	-	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
52 Dyert	3	1	3	1	-	-	-	-	1



Sistemet e identifikimit të zonave 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 Furnizimi me ajër	3	1	3	1	3	1	3	1	2
21B Presionizimi	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Pajisjet e sigurisë në operim dhe njoftuese	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Fluturimi automatik	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 mobilimi	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 Kontrollat e fluturimit	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A Sistemet e operimit: elektrik/kontroll elektronik (<i>Fly-by-Wire</i>)	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 e instrumenteve	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 Navigimi	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 Breshër	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
47 Sistemi i gjenerimit të nitrogjenit	3	1	3	1	-	-	-	-	2
50 Ndarjet e ngarkesave dhe aksesoreve	3	1	3	1	3	1	3	1	1
55/57 Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (Të gjitha)	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Motori me turbinë									
70 Praktikat standarde - Motorët	3	1	-	-	3	1	-	-	1
70A Rregullimi ndërtimor dhe operimi (instalimit ifurnizimit, 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 Impiantet Motorike	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 Kontrollat e motorit	3	1	-	-	3	1	-	-	1
78 Shkarkimi	3	1	-	-	3	1	-	-	1
79 Vaji	3	1	-	-	3	1	-	-	1
80 Nisja	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/turbogarkimi, sistemet e lubrifikimit).	-	-	3	1	-	-	3	1	1
70B Performanca e motorit	-	-	3	1	-	-	3	1	1
71 Impiantet Motorike	-	-	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 Nisja	-	-	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

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 tipin e avionit, për shembull zgjidhjen e problemeve, riparimet, rregullimet, zëvendësimet, kontrollet e pajisjeve dhe kontrollet 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 heqjes dhe zëvendësimit të komponentëve dhe moduleve unike për tipin, duke përfshirë çdo aktivitet mirëmbajtjeje në krah.

b) Përmbajtja

Së paku 50% e njësive të shënuara me kryq në tabelën më poshtë, që lidhen me tipin 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 tipin 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 tipin e avionit.

Nëse ekziston, lista minimale e detyrave praktike të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale (OSD), e vendosur në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përfaqëson rregulloren (BE) nr. 748/2012, do të jetë pjesë e elementeve praktike që do të zgjidhen.

Fjalori i tabelës: LOC: vendi; FOT: testi funksional/operacional; SGH: shërbimi dhe trajtimi 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	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



mbështetja											
8Nivëlimi dhe peshimi	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
9Rimorkimi dhe rulimi	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
10Parkimi/ankorimi, ruajtja dhe Kthimi në shërbim	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
11Tabelat dhe shenjat	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12Shërbimi	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
20Praktikat standarde – vetëm tipi i veçantë	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Helikopterët:											
18Analiza e dridhjes dhe zhurmës (gjurmimi i tehut/helikës)	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
60Praktikat standarde të rotorit-vetëm tipi 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 bishtit	X/-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-
64ARotori ibishtit– Monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
65Disku i rotorit të bishtit	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
65ADisku i rotorit të bishtit– monitorimi dhe treguesi	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
66Helikat/ tehet e përthyeshme/element mbajtës i motorit	X/-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-
67Kontrolli i fluturimit të rotorit	X/-	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
53Struktura e trupit(Helikopteri) Shënime: mbuluar nga struktura e trupit											
25Pajisjet e flotacionit emergjent	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-
Strukturate trupit:											
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/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
52 Dyert	X/X	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Sistemet e strukturës së trupit:											
21 Ajri i kondicionuar	X/X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X
21A Furnizimi me ajër	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
21B Presionizimi	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
21C Pajisjet e sigurisë në operim dhe Njoftuese	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
22 Fluturimi Automatik	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 mobilet	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 Kontrollat 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 e instrumenteve	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 Navigimi	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 Breshëri	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42 Avioni ka modulare të integruara	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
47 Sistemi i gjenerimit të nitrogenit	X/X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	X
50 Ndarjet e ngarkesave dhe e aksesorëve	X/X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
55/57 Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (Të gjitha)	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Moduli i motorit me turbinë/piston											
70 Praktikat standarde – motorët-vetëm tipi i veçantë	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
70A Rregullimi ndërtimor dhe operimi (instalimi i furnizuesit,	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



kompresorët, seksioni i djegies, seksioni i turbinës, kushinetat dhe guarnicionet, sistemet e lubrifikimit).											
Motorët me turbinë											
70B Performanca e motorit	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
71 Impiantet Motorike	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 Kontrollët e motorit	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
77 Indikatorët e motorit	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
78 Shkarkimi	X/-	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-
79 Vaji	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
80 Nisja	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
82 Injektivët 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 tipi i veçantë	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
70A Rregullimi ndërtimor dhe operim (instalimi i furnizuesit, kompresorët, seksioni i djegies së karburantit, seksioni i turbinës, kushinetat dhe guarnicionet, sistemet e lubrifikimit).	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70B Performanca e motorit	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
71 Impiantet Motorike	X/-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
73 Karburanti 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 Nisja	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
81 Turbinat	X/-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-
82 Injektivët 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 shytytëse	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 provimi të trajnimit të tipit dhe vlerësimit

4.1 Standardi i provimit të elementit teorik

Pasi pjesa teorike e trajnimit të tipit të avionit të ketë përfunduar, do të kryhet një provim me shkrim, që do të përmbajë si më poshtë:

a) formati i provimit 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 e saktë. 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 njëllor 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 provimit 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) Provimi do të jetë i tipit me libër të mbyllur. Asnjë material referencë nuk lejohet. Një përjashtim do të bëhet për rastin e provimit 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 mësimdhënieje. 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; ose
- në rastin e metodave të përqendruara te studenti, kohën mesatare të parashikuar për të përfunduar trajnimin; dhe

- 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 provimit është 75%. Kur provimi i trajnimit të tipit ndahet në disa provime, secili provim 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 provim do të jetë një shumëfish i 4.

h) Vlerësimi me penalitet (pikë negative për pyetjet e pasakta) nuk përdoret.

i) Provimet e fazës së fundit të modulit nuk mund të përdoret si pjesë e provimit përfundimtar përveç nëse përmban numrin korrekt dhe nivelin e pyetjeve të kërkuara.

j) Përderisa pranohet se lënda e pyetjeve mund të jetë e njëjtë, pyetjet e përdorura si pjesë e programit të mësimi MBT nuk do të përdoren në provimet e kursit ose të fazës.

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 përfshijë 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 kursantit.

5. Standardi i vlerësimit të tipit për avionët e grupit 2 dhe grupit 3

Vlerësimi i tipit në lidhje me avionët e grupit 2 ose grupit 3 do të kryhet nga organizatat trajnuese të miratuara në mënyrë të përshtatshme në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147) ose nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Vlerësimi duhet të përbëhet nga vlerësimi praktik dhe provimi me gojë dhe do të përputhet me kërkesat e mëposhtme:



a) Vlerësimi praktik do të përcaktojë kompetencën e kandidatit për të kryer detyrat e mirëmbajtjes të zbatueshme për tipin e caktuar të avionit.

b) Provimi me gojë do të bëhet në një shembuj kapitujsh të nxjerrë nga pika 3. “Standardi i trajnimit të tipit të avionit”, në nivelin e treguar në pikën 3.1(e).

c) Si provimet me gojë ashtu edhe vlerësimet praktike duhet të sigurojnë që objektivat e mëposhtëm janë përmbushur:

1. të diskutohet siç duhet dhe me siguri mbi llojin e avionit dhe sistemet e tij;

2. të sigurohet kryerja e sigurt e mirëmbajtjes, inspektimeve dhe punës rutinë sipas manualit të mirëmbajtjes dhe udhëzimeve dhe detyrave të tjera përkatëse, sipas nevojës për tipin e mjetit ajror, për shembull, zgjidhjen e problemeve, riparimet, rregullimet, zëvendësimet, manovrat dhe kontrollet funksionale të tilla si funksionimi i motorit etj., nëse kërkohet;

3. të përdoret në mënyrë të saktë e gjithë literatura teknike dhe dokumentacioni për avionit;

4. të përdoren në mënyrë të saktë pajisjet e specializuara/speciale dhe të testimit, të kryhet heqja dhe zëvendësimi i komponentëve dhe moduleve unike për tipin, duke përfshirë çdo aktivitet të mirëmbajtjes te krahu.

d) Kushtet e mëposhtme zbatohen për vlerësimin e tipit:

1. Numri maksimal i mundësive për çdo provim është tre në një periudhë 12-mujore. Pas mundësisë së parë të dështuar kërkohet një periudhë pritje prej 30 ditësh dhe pas mundësisë së dytë të dështuar kërkohet një periudhë tjetër pritjeje prej 60 ditësh.

Aplikanti do të konfirmojë me shkrim për organizatën e miratuar të trajnimit të mirëmbajtjes ose Autoritetin e Aviacionit Civil ku ai aplikon për një provim, numrin dhe datat e mundësive gjatë periudhës së fundit 12-mujore dhe organizatën ose autoritetin kompetent ku këto përpjekje janë bërë. Organizata trajnuese e mirëmbajtjes ose Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent, është përgjegjës për kontrollin e numrit të përpjekjeve brenda afateve kohore të aplikueshme.

2. Vlerësimi i tipit do të kalohet dhe eksperiencia e kërkuar praktike do të përfundojë brenda 3 vjetëve para aplikimit për miratimin e vlerësimit në licencën e mirëmbajtjes së avionit.

3. Vlerësimi i tipit do të kryhet me së paku një

vlerësues prezent. Vlerësuesi nuk duhet të kenë qenë i përfshirë në trajnimin e aplikantit.

e) Një raport i shkruar dhe i nënshkruar do të përgatitet dhe do t'i vihet në dispozicion kandidatit nga vlerësuesi(ët) për të shpjeguar pse kandidati ka kaluar apo ka dështuar.

6. Trajnimi në punë (OJT)

6.1 Të përgjithshme

OJT-ja është trajnimi që i jepet aplikantit në një tip të caktuar avioni në një vend pune të vërtetë, që ka mundësinë për të mësuar praktikën më të mira të mirëmbajtjes dhe procedurat e duhura të lejimit për shërbim. OJT-ja duhet të përputhet me kërkesat e mëposhtme:

a) Lista e detyrave dhe programit të OJT-së do të pranohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil që ka lëshuar licencën e mirëmbajtjes përpara fillimit të trajnimit OJT.

b) OJT-ja do të kryhet në një ose më shumë organizata të mirëmbajtjes të miratuara siç duhet sipas kësaj rregulloreje për mirëmbajtjen e atij tipi avioni. Një nga këto organizata do të kontrollojë OJT-në.

c) Aplikanti duhet të ketë një licencë të kategorisë A, B ose L5 përpara se t'i nënshtrohet OJT-së ose të ketë përfunduar trajnimin e tipit teorik dhe të ketë grumbulluar të paktën 50% të kërkesës bazë të përvojës (pika 66.A.30) për sa i përket kategorisë së avionit për të cilin ai ose ajo është trajnuar.

d) Aplikanti do të fillojë dhe plotësojë OJT-në brenda 3 vjetëve përpara aplikimit për miratimin e vlerësimit të tipit të parë. Të paktën 50% e detyrave OJT do të kryhen pasi të ketë përfunduar trajnimi përkatës teorik të tipit të avionit.

e) Aplikanti do t'i nënshtrohet OJT-së nën udhëheqjen e një mentori ose mentorëve të kualifikuar, mbi bazën e mbikëqyrjes një-për-një, gjatë së cilës mentorët verifikojnë njohuritë teknike, aftësitë dhe përgjegjësitë e një stafi tipik certifikues. Gjatë OJT-së, mentorët transmetojnë gjithashtu njohuri dhe përvojë tek aplikanti, duke ofruar këshillat, mbështetjen dhe udhëzimet e nevojshme.

f) Çdo detyrë duhet të nënshkruhet nga aplikanti dhe t'i referohet një karte pune/fletë pune etj. Mentorët duhet të verifikojnë dhe të firmosin detyrat e kryera gjatë OJT-së, sepse ata do të marrin përgjegjësinë për detyrat në nivel stafi mbështetës ose certifikues, sipas rastit, në varësi të procedurës së lejimit për shërbim.

g) Me përfundimin e suksesshëm të programit



OJT-së, mentorët do të lëshojnë një rekomandim që vlerësimi përfundimtar i aplikantit të kryhet nga vlerësues të caktuar.

6.2 Përmbajtja e OJT-së dhe regjistri i OJT-së

OJT do të përfshijë një sërë aktiviteteve dhe detyrash përfaqësuese të klasifikimit të tipit të avionit, sistemeve, dhe kategorive të licencës për të cilën është aplikuar dhe mund të mbulojë më shumë se një kategori licence.

OJT do të dokumentohet në një regjistr të OJT-së që raporton sa vijon:

- a) emrin e aplikantit;
- b) datën e lindjes së aplikantit;
- c) organizatën(at) e miratuara të mirëmbajtjes ku është kryer OJT-ja;
- d) kategoritë e klasifikimit dhe licencës së avionëve për të cilat aplikohet;
- e) listën e detyrave, duke përfshirë:
 - i. përshkrimin e detyrës;
 - ii. referencën për kartën e punës/urdrin e punës/regjistrin teknik të avionit etj.;
 - iii. vendndodhjen e përmbushjes të detyrës;
 - iv. datën e përmbushjes të detyrës;
 - v. regjistrimin(et) e avionit.
- f) emrat e mentorëve (duke përfshirë numrin e licencës, nëse është e aplikueshme);
- g) një rekomandim të nënshkruar të mentorëve për vlerësimin përfundimtar të njëpasnjëshëm të aplikantit.

6.3 Vlerësimi përfundimtar i aplikantit

Vlerësimi përfundimtar i aplikantit mund të kryhet vetëm pasi të jetë plotësuar regjistri i OJT-së dhe mentorët të kenë nënshkruar rekomandimin përkatës.

Vlerësuesi(ët) e caktuar që kryen vlerësimin përfundimtar do të njoftojë datën e vlerësimit tek autoriteti licencues, shumë përpara për të lejuar një pjesëmarrje të mundshme të të njëjtit autoritet.

Qëllimi i vlerësimit përfundimtar është të verifikojë që aplikanti ka njohuri të mjaftueshme teknike, si dhe aftësitë dhe qëndrimin e duhur dhe se ai ose ajo është kompetent për të punuar në mënyrë të pavarur si staf certifikues i klasifikuar sipas tipit në një tip avioni të caktuar.

Vlerësimi përfundimtar do të ketë një kohëzgjatje minimale prej një dite pune.

a) Vlerësimi do të provojë:

1. njohuritë e përgjithshme teknike të kërkuara për kategorinë e caktuar të licencës;
2. njohuritë dhe aftësitë specifike të tipit të

avionit për kategorinë e caktuar të licencës;

3. të kuptuarit e privilegjeve të licencës që lidhen me avionin dhe kategorinë e licencës;

4. sjelljen e duhur dhe qëndrimin e sigurisë së aplikantit në lidhje me mjedisin e mirëmbajtjes.

b) Vlerësimi do të regjistrohet në një raport që përmban informacionin e mëposhtëm:

1. të dhënat e identifikimit të aplikantit;
2. të dhënat e identifikimit të vlerësuesit;
3. datën dhe afatin kohor të vlerësimit;
4. përmbajtjen e vlerësimit;
5. rezultatin e vlerësimit: kalues ose jokalue;
6. nënshkrimin e vlerësuesit, kandidatit dhe, nëse është e aplikueshme, vëzhguesit të pavarur.

c) Një vlerësim jokalue mund të rimerret pas 3 muajsh ose, nëse është marrë trajnim shtesë dhe është bërë një rekomandim i ri nga mentorët, më parë se 3 muaj nëse bihet dakord nga vlerësuesi(ët). Pas tri përpjekjeve të dështuara, e gjithë OJT-ja do të përsëritet.

6.4 Kërkesat për mentorët dhe vlerësuesit

Mentorët dhe vlerësuesit janë staf mirëmbajtjeje me kualifikimet e mëposhtme:

i) Mentorët:

- kanë një licencë të vlefshme për mirëmbajtjen e avionit (AML) të lëshuar në përputhje me këtë aneks ose një licencë të vlefshme dhe plotësisht në përputhje me aneksin 1 të ICAO-s, AML në përputhje me shtojcën IV të aneksit II (Pjesa-145), e cila është e pranueshme për autoritetin kompetent Autoritetin e Aviacionit Civil;

- të kenë mbajtur, për të paktën 1 vit, një AML në të njëjtën kategori, kur krahasohet me atë për të cilën OJT është duke u mentoruar, që është miratuar me një klasifikim tipi të përshtatshëm për ushtrimin e privilegjeve në avionin përkatës;

- të kenë privilegjet e nevojshme të lejimit ose të hyrjes në organizatën e mirëmbajtjes ku kryhet OJT;

- të kenë përvojë në trajnimin e njerëzve të tjerë (si p.sh. të qenët instruktorë praktike, instruktorë në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147), të kenë marrë kurse të trajnimit për trajnerë ose të kenë ndonjë kualifikim tjetër të krahasueshëm kombëtar, ose të kenë një trajnim për ta bërë këtë të pranueshëm për autoritetin kompetent.

ii) Vlerësuesit e vlerësimit përfundimtar:

- të mbajnë një AML të vlefshme të lëshuar në përputhje me këtë aneks ose një licencë të vlefshme dhe plotësisht në përputhje me aneksin I të ICAO-s, AML në përputhje me shtojcën IV të aneksit II



(Pjesa-145), e cila është e pranueshme për autoritetin kompetent;

- të kenë mbajtur, për të paktën 3 vjet, një AML në të njëjtën kategori, krahasuar me atë për të cilën vlerësohet OJT, të miratuar me të njëjtin klasifikim ose të ngjashëm të tipit të avionit;

- të kenë përvojë dhe/ose të kenë marrë trajnim në vlerësimin e të tjerëve (si p.sh. të qenët instruktorë praktik, vlerësues në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147), të kenë marrë kurse trajnimi për trajner, ose të kenë ndonjë kualifikim tjetër të krahasueshëm kombëtar, ose të kenë një trajnim për ta bërë këtë të pranueshëm për autoritetin kompetent;

- nuk duhet të jetë përfshirë si mentor i aplikantit në OJT; kur vlerësuesi ka marrë pjesë në performancën e OJT-së, atëherë gjatë vlerësimit të OJT-së do të jetë i pranishëm një vëzhgues i pavarur.

6.5 Dokumentacioni dhe të dhënat e OJT-së

Kryerja në mënyrë të suksesshme e OJT-së do t'i vërtetohet aplikantit përmes raportit të vlerësimit përfundimtar dhe regjistrat të OJT-së.

Dokumentacioni i OJT-së do t'i jepet autoritetit kompetent për të mbështetur aplikimin për lëshimin ose ndryshimin e licencës siç përcaktohet në seksionin B, nën pjesa B, të këtij aneksi.

Regjistrimet e dokumentacionit të OJT-së do të mbahen nga organizata e mirëmbajtjes ku kryhet OJT-ja, në përputhje me procedurat e rënë dakord me autoritetin kompetent të organizatës së mirëmbajtjes.

SHTOJCA IV EKSPERIENCA DHE MODULET E NJOHURIVE BAZË OSE MODULET E PJESSHME TË NEVOJSHME PËR ZGJATJEN E NJË LICENCE PËR MIRËMBAJTJEN E AVIONIT SIPAS ANEKSIT III (PJESA-66)

A. Kërkesat e eksperiencës

Tabela A më poshtë tregon kërkesat e eksperiencës, në muaj, për shtimin e një kategorie ose nënkategorie të re në një licencë të dhënë në përputhje me aneksin III (Pjesa-66).

Kërkesat e eksperiencës mund të reduktohen me 50 % nëse aplikanti ka përfunduar një kurs trajnimi bazë të miratuar të pjesës-147, që lidhet me një nënkategori të caktuar.

Tabela A

Për Nga	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1	L2	L3	L4	L5
A1	-	6	6	6	24	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A2	6	-	6	6	24	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A3	6	6	-	6	24	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
A4	6	6	6	-	24	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
B1.1	-	6	6	6	-	6	6	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.2	6	-	6	6	24	-	24	6	24	12	-	-	-	12	12	12
B1.3	6	6	-	6	6	6	-	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.4	6	6	6	-	24	6	24	-	24	12	6	6	6	12	12	12
B2	6	6	6	6	12	12	12	12	-	-	12	6	6	12	12	24
B2L	6	6	6	6	12	12	12	12	12	-	12	6	6	12	12	24
B3	6	-	6	6	24	6	24	12	24	12	-	-	-	12	12	12
L1	24	24	24	24	36	24	36	24	36	24	24	-	6(*)	12(*)	12(*)	24(*)
L2	24	12	24	24	36	12	36	24	36	24	12	-	-	12(*)	12(*)	24(*)
L3	30	30	30	30	48	30	48	30	48	30	30	12(*)	12(*)	-	6(*)	24(*)
L4	30	30	30	30	48	30	48	30	48	30	30	12(*)	12(*)	-	-	24(*)
L5	24	24	24	24	36	24	36	24	36	24	24	12(*)	12(*)	12(*)	-	-

B. Kërkesat e moduleve të njohurive bazë ose moduleve të pjesshme

Qëllimi i kësaj table është të përshkruajë provimet e nevojshme për të shtuar një kategori/nënkategori të re bazë në një AML të dhënë në përputhje me këtë aneks.

Programet e përgatitura në përputhje me shtojcën I dhe shtojcën VII kërkojnë nivele të ndryshme njohurish për kategori të ndryshme licencash brenda një moduli; prandaj, ka provime shitesë të zbatueshme për module të caktuara për mbajtësit e licencës që dëshirojnë të zgjerojnë një AML të dhënë në përputhje me këtë aneks për të përfshirë një kategori/nënkategori tjetër dhe një analizë e modulit do të bëhet për të përcaktuar lëndët që mungojnë ose kalojnë në një nivel më të ulët.



Tabela B

Për: Nga:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
A1	Asnje	16.	12.	12, 16.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 2, 8, 9.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 9.
A2	11, 15.	Asnje	12, 15.	12.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 2, 8, 9.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 9.
A3	11, 17.	11, 16, 17.	Asnje	16.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 2, 8, 9.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 9.
A4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Asnje	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 9.	Të gjithë përveç 2, 8, 9.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 2L.	Të gjithë përveç 9.
B1.1	Asnje	16.	12.	12, 16.	Asnje	16.	12.	12, 16.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	16.	12L.	12L.	8L**, 12L.	8L**, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L**, 10L, 11, 12L.
B1.2	11, 15.	Asnje	12, 15.	12.	11, 15.	Asnje	12, 15.	12.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	Asnje	12L.	12L.	8L*, 12L.	8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L*, 10L, 11, 12L.
B1.3	11, 17.	11, 16, 17.	Asnje	16.	11, 17.	11, 16, 17.	Asnje	16.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	11, 16, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L**, 12L.	7L, 8L**, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L**, 10L, 11, 12L.
B1.4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Asnje	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Asnje	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	11, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L*, 12L.	7L, 8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L*, 10L, 11, 12L.
B2	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	Asnje	Asnje	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	6, 7, 11 ose 12, 15 ose 16, 17, 8L, 10L.
B2L	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	13SQ, 14SQ.	Asnje	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L, 12L.SQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 12L.SQ.	5L, 7L, 8L, 12L.SQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12L.SQ.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	6, 7, 11 ose 12, 15 ose 16, 17, 8L, 10L.

Për: Nga:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
B3	11, 15.	11	12, 15.	12.	2, 3, 5, 8, 11, 15.	2, 3, 5, 8, 11.	2, 3, 5, 8, 12, 15.	2, 3, 5, 8, 12.	2, 3, 4, 5, 8, 13, 14.	2, 3, 4, 5, 8, 13SQ.	Asnje	12L.	12L.	8L*, 12L.	8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	2, 3, 5, 8, 11 ose 12, 8L*, 10L, 11L, 12L.

Tek: Nga:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G
L1C	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Asnje	4L, 6L.	8L.	4L, 6L, 8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L1	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Asnje	Asnje	8L.	8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L2C	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Asnje	4L, 6L.	Asnje	Asnje	4L, 6L.	9L.	10L.	9L, 11L.
L2	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Asnje	Asnje	Asnje	Asnje	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.
L3H	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	Asnje	10L.	8L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L3G	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	Asnje	8L, 9L, 11L.	8L, 11L.
L4H	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	Asnje	10L.	Asnje	10L.
L4G	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	Të gjitha	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	9L.	Asnje	9L.	Asnje

SQ = varet nga kualifikimi i sistemit

*: duke përjashtuar lëndët që lidhen me motorët me piston

**: duke përjashtuar lëndët që lidhen me motorët me turbina.



SHTOJCA 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 formën 19 të RSH-së vetëm për të përfshirë informacion shtesë të nevojshëm për të mbështetur rastin kur kërkesat kombëtare lejojnë ose kërkojnë që licenca e mirëmbajtjes së avionit të lëshuar në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) të përdoret jashtë kërkesave të kësaj rregulloreje.

APLIKIMI PËR LICENCËN FILLESTARE TË MIRËMBAJTJES SË MJETIT AJROR/NDRYSHIMIN/RINOVIMIN PJESA 66 (AML) <i>APPLICATION FOR INITIAL AIRCRAFT MAINTENANCE LICENSE/CHANGE/RENEWAL PART 66 (AML)</i>	FORMA 19 e RSH-së, sipas EASA-së <i>FORM 19 of Republic of Albania, according to EASA</i>
DETAJET E APLIKANTIT/ DETAILS OF THE APPLICANT: Emri/Name:..... Adresa/Adress:..... Tel/Phone no:..... E-mail:..... Kombësia/Nationality:..... Data dhe vendi i lindjes/Date and place of birth:.....	
DETAJET E AML PJESA 66 (nëse aplikohet)/ DETAILS OF AML PART 66 (if applicable):: Licenca nr/License no.:..... Data e lëshimit/Date of issuance:	
DETAJET E PUNËDHËNËSVE / EMPLOYEE DETAILS: Emri / Name: Adresa / Adress:..... Referenca e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes / Maintenance organization approval reference: Tel / Phone no: Fax:	
APLIKIMI PËR: (Shënoni kutitë përkatëse) / APPLICATION TO: (Tick the relevant boxes). AML fillestare / Initial AML ☐ Ndryshimi i AML / Change on AML ☐ Rinovimi i AML / Renewal of AML ☐ (Nën)kategoritë / (Sub)categories A B1 B2 B2L B3 C L (shih më poshtë) / (see below) Aeroplan turbine / Aeroplane turbine ☐ ☐ Aeroplan pistoni / Aeroplane piston ☐ ☐ Helikopter turbine / Helicopter turbine ☐ ☐ Helikopter piston / Helicopter piston ☐ ☐	



Sisteme avionike / Avionics ☐ ☐ Shih vlerësimet e sistemit më poshtë / See system ratings below

Aeroplanët me motor me piston pa presion me MTOM prej 2 ton dhe nën / Piston engine non-pressurised aeroplanes of MTOM of 2t and below ☐

Mjeti ajror me fuqi motorike komplekse / Complex motor-powered aircraft ☐

Mjet ajror i ndryshëm nga mjeti ajror me fuqi motorike komplekse / Aircraft other than complex motor-powered aircraft ☐

Sistemi i klasifikimit për licencën B2L / System ratings for B2L licence:

1. Fluturim automatik / autoflight ☐

2. Intrumente / instruments ☐

3. Com/nav ☐

4. Mbikëqyrje / surveillance ☐

5. Sistemet e strukturës së trupit të avionit / airframe systems ☐

Nënkategoritë e licencës L / L-licence subcategories:

L1C: Glajder me strukturë kompozite / Composite sailplanes ☐

L1: Glajder / Sailplanes ☐

L2C: Glajder të fuqishëm të përzier dhe aeroplanët ELA1 të përzier / Composite powered sailplanes and composite ELA1 aeroplanes ☐

L2: Glajder me fuqi motorike dhe aeroplanët ELA1 / Powered sailplanes and ELA1 aeroplanes ☐

L3H Balonat me ajër të nxehtë / Hot-air balloons ☐

L3G: Balonat me gaz / Gas balloons ☐

L4H: Aerostatet me ajër të nxehtë / Hot-air airships ☐

L4G: Aerostat me gaz ELA2 / ELA2 gas airships ☐

L5: Aerostatet me gaz të ndryshëm nga ELA 2 / Gas airship other than ELA2 ☐

Miratimi i tipit/Vlerësimi i kategorizimit/heqja e kufizimit (nëse aplikohet) / Type endorsements/Rating endorsement/Limitation removal (if applicable):

.....

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. / I wish to apply for initial/amendment of/renewal of Part-66 AML, as indicated, and confirm that the information contained in this form was correct at the time of application.

Unë konfirmoj që / I herewith confirm that:

1. Unë nuk mbaj një AML pjesa 66 të lëshuar në një vend tjetër anëtar të ZPEA-së, / I am not holding any Part-66 AML issued in another Member State;

2. Unë nuk kam aplikuar për AML Pjesa 66 në një vend tjetër anëtar të ZPEA-së dhe / have not applied for any Part-66 AML in another Member State; and



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. / *I never had a Part-66 AML issued in another Member State which was revoked or suspended in any other Member State*

Unë gjithashtu kuptoj që çdo informacion i pasaktë mund të më skualifikojë nga mbajtja e një AML pjesa 66. / *I also understand that any incorrect information could disqualify me from holding a Part-66 AML.*

Nënshkruar / *Signed*: Emri / *Name*: Data / *Date*:

Unë dua të pretendoj për kreditet e mëposhtme (nëse aplikohet) / *I wish to claim the following credits (if applicable)*:

.....

.....

Kreditet e eksperiencës për trajnimin e pjesës 147 / *Experience credits for Part-147 training*

.....

.....

Kreditet e provimit për certifikatat ekuivalente të provimit / *Examination credits for equivalent exam certificates*

.....

Ju lutem bashkëngjisni të gjitha certifikatat përkatëse / *Please enclose all relevant certificates*

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. / *Recommendation (if applicable): It is hereby certified that the applicant has met the relevant Part-66 maintenance knowledge and experience requirements and it is recommended that the competent authority grants or endorses the Part-66 AML.*

Nënshkruar / *Signed*: Emri / *Name*:

Pozicioni / *Position*: Data / *Date*:

Forma 19 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së



SHTOJCA VI

LICENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT
E REFERUAR NË ANEKSIN III (PJESA 66) -
FORMA 26 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË
EASA-s

1. Një shembull i licencës për mirëmbajtjen e avionëve të përmendura 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 Autoriteti i Aviacionit Civil. Megjithatë, mund të përgatitet nga çdo organizatë e mirëmbajtjeje e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), aty ku Autoriteti i Aviacionit Civil pajtohet me këtë dhe përgatitja kryhet në përputhje me një procedurë të përcaktuar në manualin e organizatës mirëmbajtëse të përmendur në pikën 145.A.70 të shtojcës II (pjesa 145). Në të gjitha rastet, Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë dokumentin.

7. Përgatitja e çdo ndryshimi në një licencë ekzistuese për mirëmbajtjen e avionëve duhet të bëhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Megjithatë, Faqe| 8412

mund të përgatitet nga çdo organizatë e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me aneksin II (pjesa 145), aty ku Autoriteti i Aviacionit Civil pajtohet me këtë dhe përgatitja kryhet në përputhje me procedurën e përcaktuar në manualin e organizatës mirëmbajtëse të përmendur në pikën 145.A.70 të shtojcës II (pjesa 145). Në të gjitha rastet, Autoriteti i Aviacionit Civil 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-s 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, Autoriteti i Aviacionit Civil 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.



 REPUBLIKA E SHQIPËRISË REPUBLIC OF ALBANIA AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY																																																																									
Nr.Prot. _____	Datë: __/__/20__																																																																								
LICENCA E MIRËMBAJTJES SË MJETIT AJROR AIRCRAFT MAINTENANCE LICENSE																																																																									
I. [SHTETI] / [STATE] [EMRI DHE LOGOJA E AUTORITETIT] / [AUTHORITY NAME & LOGO]	IVa. Emri i plotë i mbajtësit: Full name of holder:																																																																								
II. Pjesa 66 LICENCA E MIRËMBAJTJES SË MJETIT AJROR Part-66 AIRCRAFT MAINTENANCE LICENSE	IVb. Data dhe vendi i lindjes: Date and place of birth:																																																																								
III. Licenca nr. AL.66.[XXXX] Licence No. AL.66.[XXXX]	V. Adresa e mbajtësit: Address of holder:																																																																								
	VI. Kombësia e mbajtësit: Nationality of holder:																																																																								
	VII. Nenshkrimi i mbajtësit: Signature of holder:																																																																								
Forma 26 e RSH-së, sipas modelit EASA-së. Form 26 of the Republic of Albania, according to the EASA model.	III. Licenca nr.: Licence No.:																																																																								
VIII. KUSHTET / CONDITIONS: Kjo licencë do të nënshkruhet nga mbajtësi dhe do të shoqërohet nga një dokument identiteti që përmban një fotografi të mbajtësit të licencës. / This licence shall be signed by the holder and be accompanied by an identity document containing a photograph of the licence holder. 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 mjet ajror. / Endorsement of any categories on the page(s) entitled 'Part-66 CATEGORIES' only, does not permit the holder to issue a certificate of release to service for an aircraft. Kjo licencë, kur miratohet me një kategorizim mjete ajror, përmbush synimin e aneksit I të ICAO-s. / This licence, when endorsed with an aircraft rating, meets the intent of ICAO Annex 1. Privilegjet e mbajtësit të kësaj licence parashikohen në këtë Rregullore dhe në veçanti në aneksin III të saj (pjesa 66). / The privileges of this licence holder are prescribed on this regulation and, in particular, Annex III (Part-66). Kjo licencë mbetet e vlefshme deri në datën e specifikuar në faqen e kufizimit nëse nuk është pezulluar ose revokuar më parë. / This licence remains valid until the date specified on the limitation page unless previously suspended or revoked. 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. / The privileges of this licence may not be exercised unless in the preceding two-year period, the holder had either six	IX. Kategoritë Pjesa 66 / Part-66 CATEGORIES																																																																								
	<table><tr><th>Vlefshmeria VALIDITY</th><th>A</th><th>B1</th><th>B2</th><th>B2L</th><th>B3</th><th>L</th><th>C</th></tr><tr><td>Aeroplanë me turbina Aeroplanes Turbine</td><td></td><td></td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td></tr><tr><td>Aeroplanë me piston Aeroplanes Piston</td><td></td><td></td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td></tr><tr><td>Helikopter me turbina Helicopters Turbine</td><td></td><td></td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td></tr><tr><td>Helikopter me piston Helicopters Piston</td><td></td><td></td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td></tr><tr><td>Sisteme avionike Avionics</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td></td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td></tr><tr><td>Mjet ajror me fuqi motorike komplekse Complex motor-powered aircraft</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td></td></tr><tr><td>Mjet ajror i ndryshëm nga mjet ajror me fuqi motorike komplekse Aircraft other than complex motor-powered aircraft</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td>n/a</td><td></td></tr><tr><td>glajderat, glajderat me fuqi motorike, aeroplanët ELA1, balonat dhe aerostatet Sailplanes, powered sailplanes, ELA1 aeroplanes, balloons and airships</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td><td></td><td>n/a</td></tr></table>	Vlefshmeria VALIDITY	A	B1	B2	B2L	B3	L	C	Aeroplanë me turbina Aeroplanes Turbine			n/a		n/a	n/a	n/a	Aeroplanë me piston Aeroplanes Piston			n/a		n/a	n/a	n/a	Helikopter me turbina Helicopters Turbine			n/a		n/a	n/a	n/a	Helikopter me piston Helicopters Piston			n/a		n/a	n/a	n/a	Sisteme avionike Avionics	n/a	n/a			n/a	n/a	n/a	Mjet ajror me fuqi motorike komplekse Complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a		Mjet ajror i ndryshëm nga mjet ajror me fuqi motorike komplekse Aircraft other than complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a		glajderat, glajderat me fuqi motorike, aeroplanët ELA1, balonat dhe aerostatet Sailplanes, powered sailplanes, ELA1 aeroplanes, balloons and airships	n/a	n/a	n/a		n/a		n/a
Vlefshmeria VALIDITY	A	B1	B2	B2L	B3	L	C																																																																		
Aeroplanë me turbina Aeroplanes Turbine			n/a		n/a	n/a	n/a																																																																		
Aeroplanë me piston Aeroplanes Piston			n/a		n/a	n/a	n/a																																																																		
Helikopter me turbina Helicopters Turbine			n/a		n/a	n/a	n/a																																																																		
Helikopter me piston Helicopters Piston			n/a		n/a	n/a	n/a																																																																		
Sisteme avionike Avionics	n/a	n/a			n/a	n/a	n/a																																																																		
Mjet ajror me fuqi motorike komplekse Complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a																																																																			
Mjet ajror i ndryshëm nga mjet ajror me fuqi motorike komplekse Aircraft other than complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a																																																																			
glajderat, glajderat me fuqi motorike, aeroplanët ELA1, balonat dhe aerostatet Sailplanes, powered sailplanes, ELA1 aeroplanes, balloons and airships	n/a	n/a	n/a		n/a		n/a																																																																		



months of maintenance experience in accordance with the privileges granted by the licence, or met the provisions for the issue of the appropriate privileges.		Aeroplanë të papresorizuar me motor piston me MTOM 2000 kg dhe nën Piston engine non pressurised aeroplanes of 2 000 kg MTOM and below		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
III. Licenca nr. / Licence No:		X. Nënshkrimi i nëpunësit lëshues dhe Data / Signature of issuing officer & date: XI: Vula ose pulla e Autoritetit lëshues / Seal or stamp of issuing authority: III. Licenca nr. / Licence No:						
XII. KATEGORIZIMI I MJETIT AJROR PJESA 66 PART-66 RATINGS		XIII. KUFIZIMET PJESA 66 PART-66 LIMITATIONS						
Kategorizimi i mjetit ajror/kategorizimi i sistemit Aircraft Rating/ System ratings	Kategoria/nënkategoria Category/Subcategory	Vula dhe data Stamp & Date						
III. Licenca nr. / Licence No:		Licencë e vlefshme deri / Valid until: III. Licenca nr. / Licence No:						
Aneksi i formës 26 i RSH-së, sipas modelit të EASA-së / Annex of form 26 of the Republic of Albania, according to the EASA model. XIV. PRIVILEGJET KOMBËTARE jashtë objektivit të pjesës 66, në përputhje me legjislacionin kombëtar të Republikës së Shqipërisë. NATIONAL PRIVILEGES outside the scope of part 66, in accordance with the national legislation of the Republic of Albania Vula zyrtare dhe data: Official Stamp & Date III. Licenca nr. / Licence No. :		QËLLIMISHT E LËNË BOSH INTENTIONALLY LEFT BLANK						

Forma 26 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së



SHTOJCA VII

KËRKESAT E NJOHURIVE BAZË PËR LICENCËN E KATEGORISË L TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

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.

1. Modularizimi

Modulet e kërkuara për çdo nënkategori/kategori të licencës së avionit duhet të jenë në përputhje me matricën e mëposhtme. Kur është e aplikueshme, modulet e lëndës tregohen me një “X”, ndërsa “n/a” do të thotë që moduli lëndor nuk është i zbatueshëm dhe as i kërkuar.

Kërkesa e njohurive bazë për L5 do të jenë të njëjta si për çdo nënkategori B1 (siç tregohet në shtojcën I) plus module të tjera siç tregohet në matricë.

	Nënkategoritë e licencës								
	Glajder (sailplanes) me material kompozit	Glajder (sailplanes)	Glajder me motor me material kompozit dhe aeroplanë ELA1 me material kompozit	Glajder me motor dhe aeroplanë ELA1	Balona me ajër të nxehët	Blona me gaz	Aerostate me ajër të nxehët	Aerostate ELA2 me gaz	Aerostate mbi ELA2 me gaz
Modulet e lëndëve	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
1L. “Njohuritë bazë”	X	X	X	X	X	X	X	X	n/a
2L. “Faktorët njerëzorë”	X	X	X	X	X	X	X	X	n/a
3L. “Legjislacioni i aviacionit”	X	X	X	X	X	X	X	X	n/a
4L. “Strukturë druri/ me tuba metalike të mbuluar me pëlhurë”	n/a	X	n/a	X	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
5L. “Strukturë me material kompozit/”	X	X	X	X	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
6L. “Strukturë metalike”	n/a	X	n/a	X	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
7L. “Strukturë e trupit - e përgjithshme, sistemet mekanike dhe elektrike”	X	X	X	X	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
8L. “Impiantet Motorike”	n/a	n/a	X	X	n/a	n/a	X	X	X ⁽¹⁾
9L. “Balonat/aerostatet me ajër të nxehët”	n/a	n/a	n/a	n/a	X	n/a	X	n/a	n/a
10L. “Balonat/aerostatet me gaz (të palidhura/të lidhura)”	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	X	n/a	X	X
11L. “Aerostatet me ajër të nxehët/gaz”	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	X	X	X
12L. “Komunikimi Radio /ELT/transponderi/instrumentet”	X	X	X	X	n/a	n/a	X	X	X

MODULI 1L - NJOHURITË BAZË

MODULI 1L - NJOHURITË BAZË	Niveli
1L.1 Matematika -Aritmetika -Algebra ; -Gjeometria	1
1L.2 Fizika -Materialet -Mekanika	1



-Temperatura	
1L.3 Elektri Qarqet AC dhe DC	1
1L.4 Aerodinamika/aerostatika	1
1L.5 Siguria në punë dhe mbrojtja e mjedisit	2
-	

MODULI 2L - FAKTORËT NJERËZORË

MODULI 2L - FAKTORËT NJERËZORË	Niveli
2L.1 Të përgjithshme	1
2L.2 Performanca njerëzore dhe kufizimet	1
2L.3 Psikologjia sociale	1
2L.4 Faktorët që ndikojnë në performancën	1
2L.5 Mjedi fizik	1
2L.6 “Dirty Dozen” dhe zbutja e rrezikut	2

MODULI 3L - LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

MODULI 3L - LEGJISLACIONI I AVIACIONIT	Niveli
3L.1 Kuadri rregullator	1
3L.2 Rregulloret e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore	1
3L.3 Riparimet dhe modifikimet (Pjesa-ML)	2
3L.4 Të dhënat e mirëmbajtjes(Pjesa-ML)	2
-	
-	
3L.5 Privilegjet e licencës dhe mënyrat për t'i ushtruar ato siç duhet (Pjesa-66, Pjesa-ML)	2

MODULI 4L – TUB DRURI/METALI I STRUKTURËS SË AVIONIT TË MBULUAR ME PËLHURË

MODULI 4L – TUB DRURI/METALI I STRUKTURËS/SKELETTIT TË AVIONIT DHE TË MBULUAR ME PËLHURË	Niveli
4L.1 Struktura prej druri/kombinimi i tubit metalik dhe pëlhurës	2
-	



-	
-	
-	
-	
4L.2 Materialet	2
-	
4L.3 Identifikimi i dëmit dhe defekteve	3
4L.4 Procedurat standarde të riparimit dhe mirëmbajtjes	3

MODULI 5L – STRUKTURA ME MATERIAL KOMPOZIT

MODULI 5L – AJRORITSTRUKTURA ME MATERIAL KOMPOZIT	Niveli
5L.1 Plastika të përforcuara me fibër të strukturës së avionit (FRP)	2
5L.2 Materialet	2
5L.4 Identifikimi i dëmit dhe defekteve	3
5L.4 Procedurat standarde të riparimit dhe mirëmbajtjes	3

MODULI 6L –STRUKTURA ME MATERIAL METALIK

MODULI 6L – STRUKTURA ME MATERIAL METALIKE	Niveli
6L.1 Struktura me material metalik	2
6L.2 Materialet	2
6L.3 Identifikimi i dëmit dhe defekteve	3
6L.4 Procedurat standarde të riparimit dhe mirëmbajtjes	3

MODULI 7L – SKELETI I AVION STRUKTURA E PËRGJITHSHME, SISTEMET MEKANIKE DHE ELEKTRIKE

MODULI 7L – SKELETI I AVION /STRUKTURA E PËRGJITHSHME, SISTEMET MEKANIKE DHE ELEKTRIKE	Niveli
7L.1 Teoria e fluturimit – glajderat dhe aeroplanët	1
7L.2 Airframe structure – gliders and aeroplanes	1
7L.3 Air conditioning (ATA 21)	1
7L.4 Electrical poër, cables and connectors (ATA 24)	2
7L.5 Equipment and furnishing (ATA 25)	2



7L.6 Mbrojtja nga zjarri dhe sistemet e tjera të sigurisë (ATA 26)	2			
7L.7 Flight controls (ATA 27)	3			
7L.8 Fuel system (ATA 28)	2			
7L.9 Fuqia hidraulike (ATA 29)	2			
7L.10 Mbrojtja nga akulli dhe shiu (ATA 30)	1			
7L.11 Ingranazhet e uljes (ATA 32)	2			
7L.12 (ATA 33) Dritat	2			
7L.13 Oksigjen (ATA 35)	2			
7L.14 Pneumatike/vakum (ATA 36)	2			
7L.15 Çakëlli/zhavorri i ujit (ATA 41)	2			
7L.16 Mbërthyesit/elementët fiksues	2			
7L.17 Tuba, tubat fleksibel dhe lidhës	2			
7L.18 Sustat	2			
7L.19 Kushinetat	2			
7L.20 Transmisionet	2			
7L.21 Kabllot e kontrollit	2			
7L.22 Përshtatjet dhe hapësirat	2			
7L.23 Pesha dhe ekuilibri i avionit	2			
7L.24 Praktikat dhe mjetet e seminarit	2			
7L.25 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit	2			
7L.26 Ngjarjet jonormale	2			
7L.27 Procedurat e mirëmbajtjes	2			
MODULI 8L – IMPIANTET MOTORIKE				
MODULI 8L – IMPIANTET MOTORIKE	Pistoni	Turbina	Elektrika	Niveli
8L.1Bazat e përgjithshme të motorit	X	X	X	2
8L.2Bazat dhe performanca e motorit me piston	X			2
8L.3Ndërtimi i motorit me piston	X			2
8L.4Sistemi i karburantit të motorit me piston (jo elektronik)	X			2
8L.5Sistemi i nisjes dhe ndezjes	X			2
8L.6Sistemi i marrjes së ajrit, shkarkimit dhe ftohjes	X			2
8L.7Mbimbushja/turbombushja	X			2
8L.8Sistemet e lubrifikimit të motorëve me piston	X			2
8L.9 Sistemet e treguesve të motorit	X	X	X	2
8L.10Motorët elektrikë të avionëve			X	2
8L.11Bazat dhe performanca e motorit të turbinës		X		2
8L.12Furnizimi dhe kompresori		X		2
8L.13Dhoma e djegies, sistemi i nisjes dhe ndezjes		X		2
8L.14Seksioni i turbinës dhe shkarkimi		X		2
8L.15 Komponentët dhe sistemet e tjera të motorit me turbinë		X		2
8L.16Inspektimet e motorit me turbinë dhe funksionimi në tokë		X		2
8L.17Helika	X	X	X	2
8L.18Kontrolli digjital i motorit me autoritet të plotë (FADEC)	X	X	X	2
8L.19Lubrifikantët dhe lëndët djegëse	X	X	X	2
8L.20Instalimi i motorit dhe helikës	X	X	X	2
8L.21Monitorimi i motorit dhe funksionimi në tokë	X	X	X	2
8L.22 Magazinimi dhe ruajtja e motorit/helikës	X	X	X	2
MODULI 9L – BALONAT-BALONAT ME AJËR TË NXEHTË				
MODULI 9L – BALONAT- BALONAT ME AJËR TË NXEHTË				Niveli
9L.1 Teoria e fluturimit – balonat me ajër të nxehtë				1
9L.2 Struktura e përgjithshme e balonave me ajër të nxehtë				2
9L.3 Zarfet/mbulesat/mbështjellëset (envelopes)				3
9L.4 Sistemi ngrohës/djegës				3
9L.5 Shporta/koshi dhe amortizimi i shportës (përfshirë pajisjet alternative)				3
9L.6 Instrumentet				2
9L.7 Pajisjet				2
9L.8 Trajtimi dhe ruajtja e balonave me ajër të nxehtë				2
9L.9 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit				3
MODULI 10L – BALONAT/AEROSTATET ME GAZ (TË PALIDHURA/TË LIDHURA)				
MODULI 10L – BALONAT/AEROSTATET ME GAZ (TË PALIDHURA/TË LIDHURA)				Niveli



10L.1 Teoria e fluturimit – balonat me gaz	1
10L.2 Struktura e përgjithshme e balonave me gaz	2
10L.3 Zarfet/mbulesat/mbështjellëset	3
10L.4 Rrjeta	3
10L.5 Valvulat, parashutat dhe sistemet e tjera të ngjashme	3
10L.6 Unaza e ngarkesës	3
10L.7 Shporta (përfshirë pajisjet alternative)	3
10L.8 Litarët dhe linjat	3
10L.9 Instrumentet	2
10L.10 Sistemet e balonave me gaz të lidhura (TGB).	3
10L.11 Pajisjet	2
10L.12 Trajtimi dhe ruajtja e balonave me gaz	2
10L.13 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit	3
MODULI 11L – AEROSTATET ME AJËR TË NXEHTË/AEROSTATET ME GAZ	
MODULI 11L – AEROSTATET ME AJËR TË NXEHTË/AEROSTATET ME GAZ	Niveli
11L.1 Teoria e fluturimit dhe e kontrollit të aerostateve	2
11L.2 Struktura e skeletit të aerostatit- koncepte të përgjithshme	2
11L.3 Zarfet/mbulesat/mbështjellëset e aerostatit	2
11L.4 Gondolat	3
11L.5 Kontrolli i fluturimit të aerostatit (ATA 27/55)	3
11L.6 Fuqia elektrike (ATA 24).	3
11L.7 Dritat (ATA 33)	2
11L.8 Mbrojtja nga akulli dhe shiu	3
11L.9 Sistemet e karburantit (ATA 28)	2
11L.10 Motori dhe helikat në aerostatet	2
11L.11 Trajtimi dhe ruajtja e aerostatit	2
11L.12 Teknikat e çmontimit, inspektimit, riparimit dhe montimit	2
MODULI 12L –KOMUNIKIMI RADIO/ELT/TRANSPONDERI/INSTRUMENTET	
MODULI 12L –KOMUNIKIMI RADIO/ELT/TRANSPONDERI/INSTRUMENTET	Niveli
12L.1 Komunikimi Radio/ELT	2
12L.2 Transponderi dhe FLARM	2
12L.3 Instrumentet	2
12L.4 Pajisjet e testit/provës së përgjithshme të sistemit avionik	1

SHTOJCA VIII

STANDARDI I PROVIMIT BAZË PËR LICENCËN E KATEGORISË L TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

a) Baza e standardizimit për provimet, që lidhen me kërkesat e njohurive bazë të shtojcës VII, do të jetë si në vazhdim:

i. të gjitha provimet duhet të kryhen duke përdorur formatin e pyetjeve me shumë zgjedhje, siç specifikohet në pikën (ii).

Alternativat e pasakta duhet të duken njësoj bindëse 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 shumë zgjedhje duhet të ketë tri përgjigje alternative nga të cilat vetëm njëra duhet të jetë përgjigja 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. 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.

vi) një modul që nuk është kaluar me sukses nuk mund të ripërsëritet për të paktën 90 ditë nga data e provimit të modulit që nuk është kaluar;

vii) numri maksimal i mundësive për çdo provim është tre në një periudhë 12-mujore.



b) Numri i pyetjeve për modul do të jetë si në vijim:

- i. Moduli 1L, “Njohuritë bazë”: 20 pyetje. Koha e lejuar: 25 minuta;
- ii. Moduli 2L, “Faktorët njerëzorë”: 20 pyetje. Koha e lejuar: 25 minuta;
- iii. Moduli 3L, “Legjislacioni i aviacionit”: 28 pyetje. Koha e lejuar: 35 minuta;
- iv. Moduli 4L, “Strukturë mekanike me tuba druri/metalike të mbuluar me pëlhurë: 40 pyetje. Koha e lejuar: 50 minuta;
- v. Moduli 5L, “Strukturë mekanike me material kompozit”: 32 pyetje. Koha e lejuar: 40 minuta;
- vi. Moduli 6L, “Strukturë mekanike me material metalike”: 32 pyetje. Koha e lejuar: 40 minuta;
- vii. Moduli 7L, “Struktura e trupit të AVIONIT-E përgjithshme, struktura mekanike dhe elektrike”: 60 pyetje. Koha e lejuar: 75 minuta;
- viii. Moduli 8L, “Impiantet motorike”: 64 pyetje. Koha e lejuar: 80 minuta;
- ix. Moduli 9L, “Balonat/Balonat me ajër të nxehtë”: 36 pyetje. Koha e lejuar: 45 minuta;
- x. Moduli 10L, “Balonat/Balonat me gaz (të palidhura/të lidhura)”: 44 pyetje. Koha e lejuar: 55 minuta;
- xi. Moduli 11L, “Aerostatet me ajër të nxehtë/gaz”: 40 pyetje. Koha e lejuar: 50 minuta;
- xii. Moduli 12L, “Komunikimi radio/ELT/transponderi/instrumentet”: 20 pyetje. Koha e lejuar 25 minuta.

SHTOJCA IX

METODA E VLERËSIMIT PËR

TRAJNIMIN E BAZUAR NË MULTIMEDIA (MBT)

1. Qëllimi i kësaj shtojce është të përcaktojë kërkesat për vlerësimin dhe miratimin nga një autoritet kompetent i çdo kursi që përfshin MBT në përputhje me pikën 66.B.135.

Kjo shtojcë mund të përdoret për vlerësimin e kurseve të tjera të trajnimit nëse autoriteti kompetent vendos që metoda e vlerësimit e përcaktuar në këtë Shtojcë është e përshtatshme për kurse të tjera të tilla.

Vlerësimi do të kryhet nga autoriteti kompetent

kundrejt të gjitha kriterëve të përcaktuara në tabelën (A), të grupuara në katër kategori nga (a) në (d). Autoriteti kompetent identifikon qartë në tabelë produktin MBT që vlerësohet dhe versionet e prodhimit dhe përditësimit të tij.

2. Autoriteti kompetent që kryen vlerësimin vendoset në pozicionin e studentit ose të përdoruesit përfundimtar dhe do të vlerësojë secilin kriter të renditur në tabelën (A) individualisht në një shkallë vlerësimi nga 1 në 5, si më poshtë:

1: E papranueshme. Nuk i plotëson kriteret e kërkuara.

2: Pjesërisht e pranueshme, por nevojitet përmirësim për të përmbushur kriteret e kërkuara.

3: E pranueshme. Plotëson kriteret e kërkuara.

4: Mirë. Plotëson kriteret e kërkuara me përmirësimet e bëra.

5: E shkëlqyeshme. I tejkalon kriteret e kërkuara.

3. Nëse një ose më shumë nga kriteret vlerësohen nën 3, një proces mësimor alternativ do të kërkohej nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të rritur përshtatshmërinë e produktit në një nivel të pranueshëm.

4. Pasi Autoriteti i Aviacionit Civil të ketë vlerësuar secilin nga kriteret individuale të listuara në tabelën (A), shkalla e kombinuar e mëposhtme e vlerësimit do të përdoret nga autoriteti kompetent për të përcaktuar nivelin e përgjithshëm të përshtatshmërisë për çdo burim mësimor MBT:

- 100–80: Burim i shkëlqyer mësimor. Ofron funksionalitete të ndryshme dhe plotëson kriteret e kërkuara të përshtatshmërisë.

- 79–60: Burimi mësimor plotëson kriteret e kërkuara të përshtatshmërisë.

- 59–40: Burimi mësimor nuk lejon një përdorim arsimor mjaftueshëm të denjë. Mund të përdoret vetëm për trajnime “joformale”.

- 39–20: Burimi mësimor është nën mesataren. Nuk plotëson disa kriteret e kërkuara të përshtatshmërisë.

Përpara miratimit të produktit, autoriteti kompetent do të kontrollojë që rezultati përfundimtar i MBT është i barabartë me ose mbi 60 dhe se nuk ka asnjë kriter të vetëm që është vlerësuar nën 3.



Tabela (A): Vlerësimi për trajnimin e bazuar në multimedia (MBT)

Tabela e vlerësimit për trajnimin e bazuar në multimedia (MBT)

Identifikimi i produktit:		Version:	REZULTATI (1–5)
Emri:			
Kategoria (a) ‘cilësia akademike’			
Besueshmëria e informacionit	1. Informacioni është i besueshëm.		
Rëndësia e informacionit	2. Informacioni është i rëndësishëm.		
Kategoria (b) ‘cilësia pedagogjike’			
Formulim/ndërtim pedagogjik	3. Cilësia e thjeshtëmit të burimeve është e përshtatshme		
	4. Burimi arsimor paraqet një numër të përshtatshëm të pasqyrave dhe përmbledhjeve.		
	5. Burimi është i strukturuar qartë (përmbledhje, plane).		
	6. Struktura nxit përdorimin e saj në kontekstin pedagogjik.		
	7. Përcaktohen objektivat mësimore.		
	8. Burimi përfshin stimuj për të nxitur të mësuarit.		
Strategjitë pedagogjike	9. Burimi krijon ndërveprim ndërmjet studentit dhe mësuesit.		
	10. Nxitet angazhimi aktiv i studentit.		
	11. Të mësuarit me në qendër nxënësin është i pranishëm.		
	12. Detyrat për zgjidhjen e problemeve inkurajojnë të mësuarit.		
	13. Burimi mundëson komunikimin ndërmjet nxënësve.		
	14. Nxënësit janë në gjendje të shohin përparimin e tyre në mësim.		
	15. Burimi ofron një procedurë vetëvlerësimi.		
Metodat e vlerësimit të nxënësve			
Kategoria (c) ‘cilësi didaktike’			
Veprimtaritë mësimore	16. Përmbajtja i referohet situatave të jetës reale me të cilat studenti mund të përballet në një mjedis aktual mirëmbajtjeje.		
Përmbajtja mësimore	17. Përmbajtja është e përshtatshme për të përmbushur objektivat mësimore.		

Tabela e vlerësimit për trajnimin e bazuar në multimedia (MBT)

Identifikimi i produktit:		Versioni:	REZULTATI (1–5)
Emri:			
Category (d) ‘cilësia teknike’			
Projektimi	18. Përmbajtja dhe organizimi i burimit mësimor përfshin përdorimin e duhur të ngjyrave, interaktivitetin, cilësinë grafike, animacionet dhe ilustrimet.		
Kërkimi	19. Metodat e kerkimit janë të qarta, të qëndrueshme dhe intuitive.		
Aspektet teknologjike	20. Teknikat multimediale nxisin transferimin e informacionit.		
Rezultati përfundimtar:			

Shënim. Sa më poshtë do të merret parasysh nga autoriteti kompetent kur vlerësohet MTB kundrejt kriterëve individuale të renditura në tabelën (A):

Kategoritë:

a) Cilësia akademike

Informacioni i paraqitur në burimin multimedial duhet të ketë dy karakteristika:

i. Besueshmëria: informacioni është i besueshëm, aktual dhe relativisht pa gabime. Informacioni përputhet me kërkesat aktuale rregullatore.

ii. Rëndësia: informacioni është i rëndësishëm për objektivat mësimore të përcaktuara për kursin. Ai mbështet nxënësin në arritjen e objektivave mësimore.

a) Cilësia pedagogjike

MBT thekson aktivitetet që nxisin zhvillimin e njohurive dhe aftësive të kërkuara. Kriteret kryesore për çdo produkt lidhen me tri aspekte:

i. Formulimi/konstruksioni pedagogjik: karakterizohet nga cilësia e thjeshtëmit, prania e përmblendhjeve si dhe përdorimi i diagrameve, figurave, animacioneve dhe ilustrimeve. Ai vlerëson nëse struktura e burimit mësimor promovon përdorimin

e tij në një kontekst pedagogjik. Kjo i referohet lehtësisë së orientimit (përmblendhja, plani i mësimi), prania e ndërveprimeve të përshtatshme, dobia (mbrapa, përpara, kutitë e lëvizjes etj.) dhe burimet e komunikimit (pyetje dhe përgjigje, FAQ, forum etj.).

ii. Strategjitë pedagogjike: mënyrat e mësimdhënies dhe të të mësuarit duhet të bazohen në qasje aktive të mësimdhënies për të ndërtuar situata kuptimplota që lidhen me objektivat e të mësuarit dhe me motivimin e nxënësit.

iii. Metodat e vlerësimit të nxënësve: zbatohen metoda për të matur arritjen e objektivave mësimore.

b) Cilësia didaktike

i. Aktivitetet mësimore: përmbajtja i referohet situatave të jetës reale me të cilat studenti mund të përballet në një mjedis aktual mirëmbajtjeje.

ii. Përmbajtja mësimore: përmbajtja është e përshtatshme për të përmbushur objektivat mësimore.



c) Cilësia teknike

Ky seksion vlerëson projektimin, kërkimin dhe aspektet teknologjike të burimeve mësimore:

i. Projektimi: përmbajtja dhe organizimi i burimit mësimor do të promovojë përdorimin e duhur të ngjyrave, interaktivitetin, cilësinë grafike për imazhet, animacionet dhe ilustrimet e përzgjedhura.

ii. Kërkimi: gjatë kërkimit, studenti duhet të jetë në gjendje të gjejë një plan, një indeks ose një tabelë të detajuar të përmbajtjes. Zgjedhjet ose udhëzimet e sugjeruara duhet të jenë të qarta dhe grupimet brenda menyve duhet të jenë të qëndrueshme.

iii. Aspektet teknologjike: teknikat multimediale synojnë të kombinojnë dhe shfrytëzojnë kapacitetet e çdo teknologjie të re në arsim për të rritur transferimin e njohurive. Prandaj, sistemi do të favorizojë përdorimin e animacioneve, simulimeve ose çdo elementi tjetër ndërveprues.

ANEKSI IV (PJESA 147) PËRMBAJTJA 147.1

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

147.A.05 Fushëveprimi

147.A.10 Të përgjithshme

147.A.15 Aplikimi

NËNPJESA B. KËRKESAT ORGANIZATIVE

147.A.100 Kërkesat e faciliteteteve

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 i trajnimit të mirëmbajtjes

147.A.125 Të dhënat

147.A.130 Procedurat e trajnimit dhe sistemi i cilësisë

147.A.135 Provimet

147.A.140 Manuali i organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

147.A.145 Privilegjet e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

147.A.150 Ndryshimet për organizatën e trajnimit të mirëmbajtjes

147.A.155 Vazhdueshmëria 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 Provimet e njohurive bazë

147.A.210 Vlerësimi praktik bazë

NËNPJESA D. TRAJNIMI I TIPIT/ DETYRAVE TË AVIONIT

147.A.300 Trajnimi i tipit/detyrave të avionit

147.A.305 Vlerësimi i tipit të avionit dhe vlerësimi i detyrës

SEKSIONI B. PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

147.B.05 Fushëveprimi

147.B.10 Autoriteti Kompetent

147.B.20 Ruajtja e të dhënave

147.B.25 Përfshirjet

NËNPJESA B. LËSHIMI I NJË MIRATIMI

147.B.110 Procedura për miratimin dhe ndryshimet e miratimit

147.B.120 Procedura e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë

147.B.125 Certifikata e miratimit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

147.B.130 Papajtueshmëritë

NËNPJESA C. REVOKIMI, PEZULLIMI DHE KUFIZIMI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT TË MIRËMBAJTJES

147.B.200 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i miratimit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

Shtojcë I. Kohëzgjatja e kursit të trajnimit bazë

Shtojcë II. Miratimi i Organizatës së Trajnimit 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 kryesore të biznesit të vendosur në një vend tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil ose, Agjencia, në kushtet kur Shqipëria është asociuar në EASA. Për sa kohë Shqipëria nuk është e asociuar në EASA, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë miratimet e dhëna nga autoritetet kompetente të vendeve të BE-së ose 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 provimin, 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 i Aviacionit Civil.

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 E
ORGANIZATËS**147.A.100 Kërkesat e faciliteteve**

a) Madhësia dhe struktura e faciliteteve do të sigurojnë mbrojtjen nga elementet mbizotëruese të motit dhe operimin e duhur të të gjithë planifikimit dhe provimit të planifikuar në çdo ditë të veçantë.

b) Akomodimi i përshtatshëm, i miratuar plotësisht, i ndarë nga facilitetet e tjera, do të sigurohet për dhënien e trajnimit teorik dhe kryerjen e provimeve 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 provimi, 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 gjatëprovimeve.

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 provimin e tyre, sipas rastit, pa shqetësime ose përehati 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 detyrë të caktuar do të sigurohet akses 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 i nënshtrohen trajnimit praktik gjatë një kursi trajnimi nuk do të kalojë 15 për instruktor ose për vlerësues.

g) Akomodimi në zyrë 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 objekte të sigurta magazinimi për të dhënat e provimit dhe 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 magazinës dhe zyrë 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 fushëveprimin dhe nivelin e trajnimit të ndërmarrë.

j) Me përjashtim të pikave nga (a) deri (d) dhe (f), në rastin e mësimin në distancë të kryer në një vend ku organizata e miratuar sipas këtij aneksi nuk ka kontroll mbi mjedisin ku ndodhet studenti, organizata e miratuar sipas këtij aneksi do të informojë studentin dhe do të rrisë ndërgjegjësimin e tij në lidhje me përshtatshmërinë e vendndodhjes së tij mësimore. Ky përjashtim zbatohet vetëm për mësimin në distancë dhe jo për provimin dhe/ose vlerësimin përkatës.

**147.A.105 Kërkesat e personelit**

a) Organizata do të caktojë një menaxher përgjegjës që ka autoritetin e organizatës 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, përgjegjës të cilëve përfshijnë sigurimin që organizata e trajnimit të mirëmbajtjes është në pajtueshmëri me kërkesat e kësaj pjese. Këta persona duhet të raportojnë te menaxheri përgjegjës. Personi më me eksperiencë ose njeri nga këta persona mund të jetë, gjithashtu, menaxheri përgjegjës me kusht që të përmbushë kërkesat për menaxherin përgjegjës, siç përcaktohet në germën (a).

c) Organizata e trajnimit të mirëmbajtjes do të kontrakttojë staf të mjaftueshëm për të planifikuar/kryer trajnime teorike dhe praktike, për të kryer provimin e njohurive dhe vlerësimet praktike në përputhje me miratimin.

d) Me përjashtim të germës (c), kur përdoret një organizatë tjetër për të ofruar trajnimin dhe vlerësimet praktike, stafi i kësaj organizate tjetër mund të caktohet për të kryer trajnimin dhe vlerësimet praktike.

e) Çdo person mund të kryejë çdo kombinim të roleve të instruktorit, ekzaminuesit dhe vlerësuesit, duke iu nënshtruar pajtueshmërisë me germën (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 Mmualin 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 që do t'i kenë subjekt trajnimi ose provimi.

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 mësimore

a) Çdo klasë do të ketë pajisjet e përshtatshme prezantuese, sipas një standardi që siguron se studentët mund të lexojnë lehtësisht tekstin, vizatimet, diagramat dhe figurat e prezantimit nga çdo pozicion në klasë.

Për mjediset e trajnimit virtual, përmbajtja e trajnimit duhet të projektohet në mënyrë të tillë që t'i ndihmojë studentët në të kuptuarit e lëndës së caktuar, duke siguruar që studentët të mund të lexojnë lehtësisht tekstin e prezantimit, vizatimet, diagramat dhe figurat.

Pajisjet e prezantimit mund të përfshijnë pajisjet përfaqësuese të trajnimit të simulimit e mirëmbajtjes (MSTD) 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 avionike.

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. MSTD-të mund të përdoren kur këto pajisje të tilla trajnimi 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 sipasrastit:

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 tipin 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).



c) Aksesit në materialin e trajnimit të mirëmbajtjes që lidhet me kurset e trajnimit bazë ose të tipit mund të sigurohet në formë letre ose me mjete elektronike me kusht që studenti të ketë mjetet e duhura për të aksesuar këtë material në çdo kohë të caktuar gjatë gjithë kohëzgjatjes së kursit.

147.A.125 Të dhënat

Organizata do të mbajë të gjitha të dhënat e trajnimit, provimit 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 cilësie, duke përfshirë:

1. Një funksion auditit të pavarur për të monitoruar standardet e trajnimit, integritetin e provimeve të njohurive dhe të vlerësimeve praktike, përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë e procedurave; dhe

2. Një sistem komunikimi të papajtueshmërive të auditit për personat dhe së fundi për menaxherin e përgjithshëm të referuar në pikën 147.A.105 (a) për të siguruar, sipas nevojës, veprimin korrigjues.

147.A.135 Provimet

a) Stafit i provimit do të garantojë sigurinë/ruajtjen e të gjitha pyetjeve.

b) Çdo student që konstatohet se kopjon gjatë një provimi të njohurive ose zotëron materiale që i përkasin lëndës së provimit, të ndryshme nga fletët e provimit dhe dokumentacioni tjetër i autorizuar, do të s'kualifikohet nga provimi dhe mund të mos merret në provim 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 vlerësues që konstatohet se gjatë një provimi të njohurive jep përgjigjet e pyetjeve për çdo student që bën provimin do të s'kualifikohet nga veprimi si një vlerësues dhe provimi deklarohet i pavlefshëm. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të informohet për çdo ngjarje të tillë brenda një muaji kalendarik.

d) Provimi do të kryhet në një mjedis të kontrolluar nga një organizatë trajnimi e miratuar sipas këtij aneksi dhe e përshkruar në manualin e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes (MTOE).

Për qëllime të provimit, “mjedis i kontrolluar” nënkupton një mjedis ku mund të krijohen dhe verifikohen sa vijon: (a) identiteti i studentëve; (b) zhvillimi i duhur i procesit të provimit; (c) integriteti i provimit dhe (d) siguria e materialit të provimit.

147.A.140 Manuali i organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

a) Organizata do të sigurojë një manual për përdorim nga organizata që përshkruan organizatën dhe procedurat e saj dhe që përmban informacionin e mëposhtëm:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri i përgjithshëm që konfirmon se manuali i organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes dhe çdo manual përkatës përcaktojnë pajtueshmërinë e organizatës trajnimit 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 së trajnimit të mirëmbajtjes.

4. Një tabelë e strukturës së organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes që tregon hierarkinë përkatëse 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 provimit që ndodhen në secilën adresë të specifikuar në certifikatën e miratimit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes dhe, nëse është e përshtatshme në ndonjë vend tjetër, siç kërkohet nga pika 147.A.145 (b).

7. Një listë të kurseve të trajnimit të mirëmbajtjes që përbëjnë shtyrjen e miratimit.

8. Procedurën e ndryshimit të manualit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes.

9. Procedurat e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes, siç kërkohet nga pika 147.A.130 (a).

10. Procedurën e kontrollit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes, siç kërkohet nga 147.A.145 (c), kur autorizohet për të kryer trajnimin, provimin dhe vlerësimin 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, nëse është e përshtatshme, siç specifikohet në pikën 147.A.145 (d)

b) Manuali i organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes dhe çdo ndryshim pasues do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Pavarësisht pikës (b), ndryshime të vogla në manual mund të miratohen përmes një procedure manuali (në vijim i quajtur miratim indirekt).

147.A.145 Privilegjet e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes

a) Organizata e trajnimit të mirëmbajtjes mund të kryejë sa më poshtë, siç lejohet dhe në përputhje me manualin e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes:

i. kurset e trajnimit bazë të programit të aneksit III (pjesa 66) ose pjesë të tyre;

ii. kurset e trajnimit të tipit të avionit ose trajnimit të detyrave, në përputhje me aneksin III (pjesa 66);

iii. provimin e studentëve, që kanë marrë pjesë në kursin e trajnimit bazë ose të tipit të avionit në organizatën e trajnimit të mirëmbajtjes;

iv. provimin e studentëve, të cilët nuk kanë marrë pjesë në kursin e trajnimit të tipit të avionit tek organizata e trajnimit të mirëmbajtjes;

v. provimin e studentëve, të cilët nuk kanë marrë pjesë në kursin e trajnimit bazë tek organizata e trajnimit të mirëmbajtjes, me kusht që:

1. Provimi të kryhet në njërin nga vendet e identifikuar në certifikatën e miratimit, ose

2. Nëse kryhet në vendet e paidentifikuara në certifikatën e miratimit, siç lejohet nga pikat (b) dhe (c); ose:

- provimi kryhet përmes një Banke Qendrore Evropiane Pyetjesh (ECQB); ose

- në mungesë të një ECQB-je, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent përzgjedh pyetjet për provimin;

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 provimit të specifikuar në pikat (a) (i), (a) (ii) dhe (a) (iii), (a) (iv) dhe (a) (v), sipas rastit.

b) Trajnimi teorik, provimet e njohurive, trajnimi praktik dhe vlerësimet praktike mund të kryhen vetëm në vendet e identifikuar në certifikatën e miratimit dhe/ose në çdo vend të specifikuar në manualin e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes/MTOE.

c) Me përjashtim të pikës (b), organizata e trajnimit të mirëmbajtjes mund të kryejë vetëm

trajnimin, provimin e njohurive dhe vlerësimet praktike në vende të ndryshme nga vendet e pikës (b), në përputhje me një procedurë kontrolli të specifikuar në manualin e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes. Këto vende nuk kanë nevojë të listohen në manualin (dokumentin ilustrues) e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes.

d) 1. Organizata e trajnimit të mirëmbajtjes mund të nënkontrakttojë kryerjen e trajnimit teorik bazë, trajnimit të tipit dhe provimeve përkatëse të një organizatë së trajnimit jo të mirëmbajtjes, vetëm kur ajo është nën kontrollin e sistemit të cilësisë së organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes.

2. Nënkontraktimi i trajnimit teorik bazë dhe i provimit 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 provimit kufizohet në impiante motorike dhe sisteme tavionike.

e) Një organizatë mund të mos miratohet për të kryer provime përveç nëse miratohet për të kryer trajnimin korrespondues.

f) Me përjashtim të pikës (e), një organizatë e miratuar për të ofruar trajnimin e njohurive bazë ose trajnimin e tipit mund të miratohet, gjithashtu, për të ofruar provimin e tipit në rastet kur trajnimi i tipit nuk kërkohet.

147.A.150 Ndryshimet në organizatën e trajnimit të mirëmbajtjes

a) Organizata e trajnimit të 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 së trajnimit të mirëmbajtjes.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përshkruajë kushtet nën të cilat organizata e trajnimit të mirëmbajtjes mund të operojë gjatë këtyre ndryshimeve, përveç nëse Autoriteti i Aviacionit Civil vendos që miratimi i organizatës së trajnimit 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 së trajnimit 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 pajtueshmërisë me këtë aneks (pjesa 147); dhe

3. Certifikata nuk dorëzohet ose revokohet.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e miratimit 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 provimit që mund të zhvlerësojë provimin(et);

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 së trajnimit 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 MIRATUAR I
TRAJNIMIT BAZË****147.A.200 Kursi i miratuar i trajnimit bazë**

a) Kursi i miratuar i trajnimit bazë do të konsistojë në trajnimin e njohurive, provimin 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 provimit 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 modulën 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 manualin e mirëmbajtjes.

f) Kohëzgjatja e kurseve të trajnimit bazë do të jetë në përputhje me shtojcën I.

g) Pavarësisht pikës (f), për të përfituar nga ndryshimet në teknologjitë dhe metodat e trajnimit (trajnimi teorik), ose nga kreditet e specifikuara në pikën 66.A.25(e) të aneksit III (Pjesa-66), numri i orëve siç përcaktohet në shtojcën I (Kohëzgjatja e kursit të trajnimit bazë) mund të ndryshohet me kusht që përmbajtja dhe plani mësimor të përshkruajnë dhe arsyetojnë ndryshimet e propozuara. Një procedurë do të përfshihet në MTOE për të arsyetuar këto ndryshime.

(h) Kohëzgjatja e kurseve të konvertimit ndërmjet (nën)kategorive do të përcaktohet nëpërmjet një vlerësimi të programit të trajnimit bazë dhe nevojave përkatëse për trajnim praktik.

147.A.205 Provimet e njohurive bazë

Provimet e njohurive bazë duhet 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 të një mirëmbajtjeje baze nga vlerësuesit praktikë të caktuar, në përfundim të secilës periudhë vizite në seminarin praktikë/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 SË AVIONIT

147.A.300 Trajnimi i tipit/detyrës së avionit

Një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes do të miratohet për të kryer trajnimin e tipit të avionit dhe/ose të detyrës në të, sipas aneksit III (pjesa 66), duke iu nënshtruar pajtueshmërisë me standardin e specifikuar në pikën 66.A.45.

147.A.305 Vlerësimi i tipit të avionit dhe vlerësimet e detyrës

Një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes, e miratuar në përputhje me pikën 147.A.300 për të kryer trajnimin e tipit të avionit, do të kryejë vlerësimin e tipit të avionit ose vlerësimin e detyrës në avion të specifikuar në aneksin III (pjesa 66), duke iu nënshtruar pajtueshmërisë me tipin dhe/ose detyrën praktike në 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 Fushëveprimi

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 synuar.

147.B.20 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë një sistem të ruajtjes 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 të trajnimit 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 mbikëqyrjes së vazhdueshme duke përfshirë të gjitha të dhënat e auditit;

5. Kopjet e të gjithë korrespondencës përkatëse;

6. Detajet e çdo përjashtimi dhe veprimet edetyruese/përforcuese;

7. Çdo raport nga autoritetet e tjera kompetente të lidhur me mbikëqyrjen e organizatës;

8. Manualin e organizatës dhe ndryshimet;

c) Periudha minimale e ruajtjes 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 qenët 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 me më shumë eksperiencë për të menaxhuar organizatën e trajnimit 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 shkollë të pavarur për të audituar organizatën e trajnimit të mirëmbajtjes në shpeshësinë e kërkuar nga kjo pjesë;

b) Të gjitha përjashtimet e dhëna në përputhje me nenin 71 paragrafi 1 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore



në fushën e aviacionit civil” 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 së trajnimit 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 manualin e organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes; dhe

2. Verifikojë pajtueshmërinë e organizatës me kërkesën e aneksit IV (pjesa 147).

b) Të gjitha gjetjet e identifikuar do të regjistrohen dhe do të 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 provimi të kryer nga organizata e trajnimit të mirëmbajtjes.

b) Gjetjet do të përpunohen në përputhje me pikën 147.B.130.

147.B.125 Certifikata e miratimit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

Formati i certifikatës së miratimit të organizatës së trajnimit 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 së trajnimit 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 SË TRAJNIMIT TË MIRËMBAJTJES

147.B.200 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i miratimit të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes

Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

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

b) pezullojë, revokojë ose kufizojë një miratim sipas 147.B.130.

SHTOJCA 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 SKELETT/STRUKTURËS SË TRUPIT TË AVIONIT	100	

SHTOJCA II
MIRATIMI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT TË MIRËMBAJTJES, TË REFERUAR NË
ANEKSIN IV (PJESA 147) – FORMA 11 E RSH-së, SIPAS MODELIT TË EASA-së

Forma 11 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s lëshimi 6



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT DHE PROVIMIT PËR MIRËMBAJTJE
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE
Referenca: AL.CAA .[XXXX]
Reference: AL.CAA XXXX]

Në bazë të VKM Nr.1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe UM..... gjatë kohës që është në fuqi dhe duke iu nënshtruar kushteve të përcaktuara më poshtë, AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL i Republikës së Shqipërisë certifikon:

Pursuant to Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council and to Commission Regulation (EU) No 1321/2014, for the time being in force and subject to the condition specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE ()] hereby certifies:*

[EMRI I SHOQËRISË DHE ADRESA]
[COMPANY NAME AND ADDRESS]

si një organizatë të trajnimit të mirëmbajtjes në përputhje me Seksionin A, të Aneksit IV (Pjesa-147) të UM..... e miratuar për të kryer mirëmbajtje dhe për të kryer provimet e listuara në programin bashkangjitur dhe për të lëshuar certifikatave të lidhura të njohjes së studentëve duke përdorur referencat e mësipërme.

as a maintenance training organisation in compliance with Section A of Annex IV (Part-147) of Regulation (EU) No 1321/2014, approved to provide training and conduct examinations listed in the approval schedule attached and to issue related certificates of recognition to students using the above refere.

KUSHTET / CONDITIONS:

- Ky miratim kufizohet në çka përcaktohet në seksionin e fushëveprimit të dokumentit të miratuar të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes, siç përmendet në Seksionin A të Aneksit IV (Pjesa-147) dhe *This approval is limited to what is specified in the scope of work section of the approved maintenance training organisation exposition as referred to in Section A of Annex IV (Part-147); and*
- Ky miratimin kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuar në dokumentin e miratuar të organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes; dhe *this approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance training organisation exposition; and*
- Ky miratimin është e i vlefshëm deri kur organizata e miratuar e trajnimit të mirëmbajtjes të jetë në përputhje me Aneksit IV (Pjesa-147) të UM.....; dhe *this approval is valid whilst the approved maintenance training organisation remains in compliance with Annex IV (Part-147) of Regulation (EU) No 1321/2014; and*
- Subjekt i përputhshmërisë me kushtet e mësipërme, ky miratim është i vlefshëm për një kohëzgjatje të pacaktuar përveç nëse miratimi është dorëzuar, zëvendësuar, pezulluar ose revokuar më parë. *subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

Data e lëshimit original / Date of original issue:.....

Data e këtij rishikimi / Date of this revision:

Rishikimi nr / Revision No:.....

Nënshkrimi / Signed:

Për AAC / For the Albanian Civil Aviation Authority: **DREJTOR EKZEKUTIV**
EXECUTIVE DIRECTOR



1.

PROGRAMI I MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT DHE PROVIMIT TË MIRËMBAJTJES
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

Referenca: AL.CAA.[XXXX]

Reference: AL.CAA XXXX]

Organizata: EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË

Organization: COMPANY NAME AND ADDRESS

KATEGORIA CLASS	KATEGORIA LICENCËS / LICENCE CATEGORY	KUFIZIMI / LIMITATION	
BAZË / BASIC (**)	B1(**)	TB1.1 (**)	TURBINA E AEROPLANIT / AEROPLANES TURBINE (**)
		TB1.2(**)	PISTONI I AEROPLANIT / AEROPLANES PISTON (**)
		TB1.3 (**)	TURBINA E HELIKOPTERËVE / HELICOPTERS TURBINE (**)
		TB1.4(**)	PISTONI I HELIKOPTERËVE / HELICOPTERS PISTON (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (*)	SISTEME AVIONIKE / AVIONICS (**)
	B2L (**)	TB2L (²)	AVIONIKA (vendos klasifikimin e sistemit) / AVIONICS (indicate system rating) (**)
	B3 (**)	TB3 (²)	AEROPLANË ME MOTOR ME PISTON TË PA-PRESIONIZUAR 2 000 KG MTOM DHE MË PAK / PISTON ENGINE NON-PRESSURISED AERO-PLANES 2 000 KG MTOM AND BELOW (**)
	A(**)	TA.1 (²)	TURBINA E AEROPLANIT / AEROPLANES TURBINE (**)
		TA.2 (²)	PISTONI I AEROPLANIT / AEROPLANES PISTON (**)
		TA.3 (²)	TURBINA E HELIKOPTERËVE / HELICOPTERS TURBINE (**)
		TA.4 (²)	PISTONI I HELIKOPTERËVE / HELICOPTERS PISTON (**)
TIPI/DETYRA TYPE/TASK (**)	L (**) (Vetëm provimi) / (Only examination)	TL (²)	CITO NËNKATEGORINË SPECIFIKE / QUOTE THE SPECIFIC LICENCE SUBCATEGORY (**)
	C (**)	T4 (**)	[CITO TIPIN E MJETIT AJROR] (****) / [QUOTE AIRCRAFT TYPE] (****)
	B1 (**)	T1(**)	CITO TIPIN E MJETIT AJROR] (****) / [QUOTE AIRCRAFT TYPE] (****)
	B2 (**)	T2 (**)	CITO TIPIN E MJETIT AJROR] (****) / [QUOTE AIRCRAFT TYPE] (****)
	A(**)	T3 (**)	CITO TIPIN E MJETIT AJROR] (****) / [QUOTE AIRCRAFT TYPE] (****)

Ky program i miratimit është i kufizuar në ato trajnime dhe provime të specifikuar në fushëveprimin e dokumentit të organizatës së miratuar të trajnimit të mirëmbajtjes. *This approval schedule is limited to those trainings and examinations specified in the scope of work section of the approved maintenance training organisation exposition.*

Referenca e dokumentit të organizatës së trajnimit / Maintenance training organisation exposition reference:

Data e lëshimit original / Date of original issue:

Data e këtij rishikimi miratuar / Date of last revision approved: Rishikimi nr. / Revision No:

Nënshkruar / Signed :

Për AAC: _____ NAME SURNAME

For the Albanian Civil Aviation Authority:

DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 11 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

Faqe 2 nga 2

Forma 11 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, lëshimi 6

(*) ose EASA, nëse EASA është autoriteti kompetent.

(**) Fshij sipas rastit nëse organizata nuk është miratuar.

(***) Plotëso me klasifikimin dhe kufizimin e përshtatshëm.

(***) Miratimi për kursin/provimin Themelor B2 përfshin miratimin për kursin/provimin B2L për të gjitha klasifikimet e sistemit.



SHTOJCA III

1. Trajnimi bazë dhe provimi

Modeli i certifikatës së trajnimit bazë përdoret për njohjen e përfundimit si të trajnimit bazë ashtu edhe të provimit bazë, ose e të dyjave, trajnimit bazë dhe provimit të trajnimit bazë.

Certifikata e trajnimit identifikon qartë çdo provim individual të modulit që nga data e përfundimit së bashku me versionin përkatës të Shtojcës I të aneksit III (Pjesa-66).

Forma148a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s përdoret për trajnime dhe provime të kryera nga një organizatë trajnimi e miratuar në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147).

Forma148b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s përdoret për provimet e kryera nga Autoriteti i Aviacionit Civil.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATË NJOHJE
CERTIFICATE OF RECOGNITION
Referenca: AL.CAA .[XXXX].[YYYYY]
Reference: AL.CAA .[XXXX].[YYYYY]

Certifikata e njohjes i lëshohet:
The certificate of recognition is issued to:

[EMRI] / [NAME]
 [DATA DHE VENDI I LINDJES] / [DATE and PLACE OF BIRTH]

Nga / By:

[EMRI I SHOQËRISË DHE ADRESA E KOMPANISË] / [COMPANY NAME AND ADDRESS]
Referenca: AL.147.[XXXX] / Reference: AL.147.[XXXX]

një organizatë trajnimi mirëmbajtjeje e miratuar për të ofruar trajnime dhe për të kryer provime brenda programit të saj të miratimit dhe në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) të UM....., qe transponon Regulloren EU 1321/2014.
a maintenance training organisation approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex IV (Part-147) of M.O No. _____, transposing Regulation (EU) No 1321/2014.

Kjo certifikatë konfirmon se personi i përmendur më lart ka ndjekur dhe/ose ka kaluar (**)me sukses kursin(et) e aprovuar të trajnimit bazë (**) dhe/ose provimin(et) bazë (**) të deklaruar më poshtë në përputhje me VKM Nr.1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil " dhe UM..... aktualisht në fuqi qe transponon rregulloren EU 2018/1139.
*This certificate confirms that the above named person either successfully passed the approved basic training course (**) or the basic examination (**) stated below in compliance with Decision of Council of Ministers No. 1095, transposing Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council and to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the time being in force.*

[KURSI I TRAJNIMIT BAZË (**)] ose/DHE [PROVIMI BAZË (**)]
 [BASIC TRAINING COURSE (**)] or/and [BASIC EXAMINATION (**)]
 [LISTA E MODULEVE TË PJESËS 66/ VENDNDODHJA DHE DATA E MARRJES SË PROVIMIT]
 [LIST OF PART-66 MODULES/DATE OF EXAMINATION PASSED]

Data / Date:
 Nënshkruar / Signed:.....

Për AAC / For the Albanian Civil Aviation Authority: **DREJTOR EKZEKUTIV**
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 148a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s





REPUBLIKA E SHQIPËRISË
 REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
 CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATË NJOHJE
 CERTIFICATE OF RECOGNITION
 Referenca: AL.CAA .[XXXX].[YYYYY]
 Reference: AL.CAA .[XXXX].[YYYYY]

Certifikata e njohjes i lëshohet:
 The certificate of recognition is issued to:

[EMRI] / [NAME]
 [DATA DHE VENDI I LINDJES] / [DATE and PLACE OF BIRTH]

Nga / By:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË] / [COMPANY NAME AND ADDRESS]
 Referenca: AL.147.[XXXX] / Reference: AL.147.[XXXX]

një organizatë trajnimi mirëmbajtjeje e miratuar për të ofruar trajnime dhe për të kryer ekzaminime provime brenda programit të saj të miratimit dhe në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) të UM..... qe transponon Rregulloren EU 1321/2014.
 a maintenance training organisation approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex IV (Part-147) of M.O. No. ____, transposing Regulation (EU) No 1321/2014.

Kjo certifikatë konfirmon se personi i përmendur më lart ka ndjekur dhe/ose ka kaluar (**) me sukses kursin(et) e aprovuar të trajnimit bazë (**) dhe/ose provimin(et) bazë (**) të deklaruara më poshtë në përputhje me VKM Nr.1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil " qe transponon Rregulloren EU 1139/2018, dhe UM..... qe transponon Rregulloren EU 1321/2014 aktualisht në fuqi
 This certificate confirms that the above named person either successfully passed the approved basic training course (**) or the basic examination (**) stated below in compliance with Decision of Council of Ministers transposing Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the M. O. No. ____, transposing Regulation (EU) No 1321/2014 for the time being in force.

[PROVIMI(ET) BAZË]
 [BASIC TRAINING COURSE (**)]

[LISTA E MODULEVE TE PJSËS-66 /VENDNDODHJA DHE DATA E KALIMIT TË PROVIMIT]
 [LIST OF PART-66 MODULES/DATE OF EXAMINATION PASSED]

Data / Date:
 Nënshkruar / Signed:

Për AAC / For the Albanian Civil Aviation Authority: **DREJTOR EKZEKUTIV**
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma148b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s



2. Provimi dhe vlerësimi i trajnimit të tipit

Modeli i certifikatës së trajnimit të tipit përdoret për njohjen e përfundimit, ose të provimit të elementit teorik (përfshirë trajnimin), ose të vlerësimit të elementit praktik (përfshirë trajnimin), ose të dy elementëve të kursit të trajnimit të klasifikimit të tipit (Shtojca III në aneksin III (Pjesa-66), pika 1(a) dhe (b)).

Certifikata specifikon kombinimin e strukturës së trupit të avioni/motor për të cilën është kryer trajnimi.

Referencat e duhura fshihen sipas rastit dhe kutia e llojit të kursit detajon nëse janë kryer vetëm elementët teorikë ose elementët praktikë ose nëse janë kryer elementët teorikë dhe praktikë.

Certifikata e trajnimit përcakton qartë nëse kursi është një kurs i plotë apo një kurs i pjesshëm (si p.sh. kurs për strukturën e trupit të avioni ose impiantet motorike apo kurs për avionik/elektrike) ose një kurs i diferencave bazuar në përvojën e mëparshme të aplikantit, për shembull kursi A340 (CFM) për teknikë A320. Nëse kursi nuk është i plotë, certifikata përcakton nëse zonat e ndërlidhjes janë mbuluar apo jo.

E njëjta formë do të përdoret për njohjen e përfundimit të vlerësimit të tipit të avion ajrorit (pika 66.A.45(d) e aneksit III (pjesa-66) dhe pika 5 e shtojcës III të atij aneksi).

Forma 149a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s përdoret për trajnime dhe provime të kryera nga një organizatë trajnimi e miratuar në përputhje me aneksin IV (Pjesa-147).

Forma 149b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s përdoret për provimet e trajnimit të tipit dhe vlerësimet e tipit të kryera nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose si njohje e përfundimit të trajnimit të tipit të avionit të miratuar nëpërmjet procedurës së miratimit të drejtpërdrejtë të pikës 66.B.130 të aneksit III (Pjesa-66).



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATË NJOHJE
CERTIFICATE OF RECOGNITION
Referenca: AL.CAA .[XXXX].[YYYYY]
Reference: AL.CAA .[XXXX].[YYYYY]

Certifikata e njohjes i lëshohet:
The certificate of recognition is issued to:

[EMRI] / [NAME]
 [DATA DHE VENDI I LINDJES] / [DATE and PLACE OF BIRTH]

Nga / By:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË] / [COMPANY NAME AND ADDRESS]
Referenca: AL.147.[XXXX] / Reference: AL.147.[XXXX]

një organizatë trajnimi mirëmbajtjeje e miratuar për të ofruar trajnime dhe për të kryer ekzaminime provime brenda programit të saj të miratimit dhe në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) të UM..... që transponon rregulloren 1321/2014.
a maintenance training organisation approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex IV (Part-147) of M.O. No. transposing Regulation (EU) No 1321/2014.

Kjo certifikatë konfirmon se personi i përmendur më lart ka ndjekur dhe/ose ka kaluar (**) me sukses kursin(et) e aprovuar të trajnimit bazë (**) dhe/ose provimin(et) bazë (**) të deklaruar më poshtë në përputhje me VKM Nr.1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil " që transponon rregulloren EU 1139/2018 dhe UM..... aktualisht në fuqi që transponon rregulloren EU 1321/2014.
*This certificate confirms that the above named person either successfully passed the approved basic training course (**) or the basic examination (**) stated below in compliance with Decision of Council of Ministers No. 1095, date 24.12.2020 and M.O. transposing Regulation (EU) 2018/1139 of the M.O. No. transposing Regulation (EU) No 1321/2014 for the time being in force.*

[KURSI I TRAJNIMIT TË TIPIT TË AVIONIT (*)]
 [AIRCRAFT TYPE TRAINING COURSE (**)]
 [DATA E FILLIMIT DHE PËRFUNDIMIT]
 [START and END DATES]
 [SPECIFIKO ELEMENTET TEORIKE DHE/OSE ELEMENTET PRAKTIKE]
 [SPECIFY THEORETICAL ELEMENTS AND/OR PRACTICAL ELEMENTS]
 ose / or
 [VLERËSIMIN E TIPIT TË AVIONIT]
 [AIRCRAFT TYPE EXAMINATION (**)]
 [DATA E PËRFUNDIMIT]
 [END DATE]

Data / Date:
 Nënshkruar / Signed:.....

Për AAC / For the Albanian Civil Aviation Authority: **DREJTOR EKZEKUTIV**
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 149a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

Forma 149 a e RSH-së, sipas modelit të EASA-s





REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATË NJOHJE
CERTIFICATE OF RECOGNITION
Referenca: AL.CAA.[XXXX].[YYYYY]
Reference: AL.CAA.[XXXX].[YYYYY]

Certifikata e njohjes i lëshohet: / *The certificate of recognition is issued to:*
 [EMRI] / [NAME]
 [DATA DHE VENDI I LUNDJES] / [DATE and PLACE OF BIRTH]

Nga / By: **[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË] / [COMPANY NAME AND ADDRESS]**

pas kryerjes së provimit në përputhje me seksionin B, nënpjesa C e Aneksit III (pjesa-66) të UM..... ose sipas procedurës për miratimin e drejtpërdrejtë të trajnimit të tipit të avionit të pikës 66. B.130 e Aneksit III (Pjesa-66) e UM.....

after passing the examination in accordance with section B, subpart C of Annex III (part-66) of the UM..... or according to the procedure for the direct approval of aircraft type training of point 66. B.130 of the Annex III (Part-66) of UM.....

certifikatë konfirmon se personi i përmendur më lart ka ndjekur dhe/ose ka kaluar (**) me sukses kursin(et) e aprovuar të trajnimit bazë (**) dhe/ose provimin(et) bazë (**) të deklaruara më poshtë në përputhje me VKM Nr.1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" që transponon rregulloren EU 1139/2018 dhe UM..... aktualisht në fuqi që transponon rregulloren EU 1321/2014.

*This certificate confirms that the above named person either successfully passed the approved basic training course (**) or the basic examination (**) stated below in compliance with Decision of Council of Ministers No. 1095, date 24.12.2020 and M.O. transposing Regulation (EU) 2018/1139 of the M.O. No. ____, transposing Regulation (EU) No 1321/2014 for the time being in force.*

[KURSI I TRAJNIMIT TË TIPIT TË AVIONIT (*)]
 [AIRCRAFT TYPE TRAINING COURSE (**)]
 [DATAT E FILLIMIT DHE PËRFUNDIMIT]
 [START and END DATES]
 [SPECIFIKO ELEMENTET TEORIKE DHE/OSE ELEMENTET PRAKTIKE]
 [SPECIFY THEORETICAL ELEMENTS AND/OR PRACTICAL ELEMENTS]
 ose / or
 [VLERËSIMIN E TIPIT TË AVIONIT]
 [AIRCRAFT TYPE EXAMINATION (**)]
 [DATA E PËRFUNDIMIT]
 [END DATE]

Data / Date:
 Nënshkruar / Signed:

Për AAC / For the Albanian Civil Aviation Authority: **DREJTOR EKZEKUTIV**
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 149b e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

ANEKSI V (a)
PJESA T**Përmbajtja**

Autoriteti Kompetent

Seksioni A. Kërkesat teknike

Nënpjesa A. TË PËRGJITHSHME

T.A.101 Fushëveprimi

Nënpjesa B. KËRKESAT

T.A.201 Përgjegjësitë

NËNPJESA E. ORGANIZATA E MIRË-
MBAJTJES

T.A.501 Organizata e mirëmbajtjes

NËNPJESA G. KËRKESA SHITESË PËR
ORGANIZATAT E VAZHUESHMËRISË SË
VLEFSHMËRISË AJRORE MIRATUAR NË
PËRPUTHJE ME SHTOJCËN Ve (Pjesa-CAMO)

T.A.701 Fushëveprimi

T.A.704 Manuali 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 menaxhimit

T.A.714 Ruajtja e të dhënave

T.A.715 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

T.A.716 Gjetjet

Seksioni B. Procedura shitesë për Autoritetin e
Aviacionit Civil

Nënpjesa A. Të përgjithshme

T.B.101 Fushëveprimi

T.B.102 Autoriteti Kompetent

T.B.104 Ruajtja e të dhënave

T.B.105 Shkëmbim i ndërsjellë i informacionit

Nënpjesa B. Përgjegjësia

T.B.201 Përgjegjësitë

T.B.202 Gjetjet

NËNPJESA G. KËRKESA SHITESË PËR
ORGANIZATAT E VAZHUESHMËRISË SË
VLEFSHMËRISË AJRORE MIRATUAR NË
PËRPUTHJE ME SHTOJCËN Ve (Pjesa-CAMO)

T.B.702 Procedura fillestare e certifikimit

T.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme

T.B.705 Gjetjet dhe masat korrigjuese

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE
NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME**T.A.101 Fushëveprimi**

Ky seksion përcakton kërkesat për të siguruar që vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionëve të përmendur në germën (b) të nenit 1 të mirëmbahet në përputhje me kërkesat thelbësore të aneksit V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

Ai gjithashtu specifikon kushtet për t’u plotësuar nga personat ose organizatat përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe mirëmbajtjen e këtyre avion.

NËNPJESA B. VAZHUESHMËRIA E
VLEFSHMËRISË AJRORE**T.A.201 Përgjegjësitë**

1. a) Operatori është përgjegjës për vlefshmërinë ajrore të avionit dhe ai do të sigurojë që avion nuk operon, nëse nuk ka një certifikatë të lëshuar ose vlerësuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

b) avioni është në një gjendje të vlefshme për fluturim;

c) avioni mban një certifikatë të vlefshme 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 Republikës së Shqipërisë, kur ai është shteti i regjistrimit 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 Republikën e Shqipërisë, kur ai është shteti i regjistrimit;

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 Republika e Shqipërisë, kur ai është shteti i regjistrimit; dhe

ii. çdo informacion të detyrueshëm të sigurisë në operim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia, duke përfshirë direktivat e vlefshmërisë ajrore;

g) një lejim për shërbim lëshohet për avionin pas mirëmbajtjes nga organizatat e kualifikuara në pajtueshmëri me kërkesat e Republikës së Shqipërisë, kur ai është shteti i regjistrimit. Lejimi për



shërbim i nënshkruar do të përmbajë, në veçanti, detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer;

h) avioni inspektohet, përmes një inspektimi para fluturimit, para çdo fluturim;

i) të gjitha modifikimet dhe riparimet janë në pajtueshmëri me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të vendosura nga Republika e Shqipërisë, kur ai është shteti i regjistrimit;

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 Republika e Shqipërisë, kur ai është shteti i regjistrimit.

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 nënpjesës 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 që përmbush këto kërkesa.

NËNPJESA E. ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

T.A.501 Organizata e mirëmbajtjes

Organizata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore do të sigurojë që avion 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 në shtetin e regjistrimit.

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 SHITESË PËR ORGANIZATAT E VAZHDUESHMËRISË SË VLEFshmërisë ajrore të MIRATUARA NË PËRPTHJE ME ANEKSIN Ve (PJESA- CAMO)

T.A.701 Fushëveprimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhen përmbushur, përveç kërkesave të aneksit Vc (Pjesa-CAMO), nga një organizatë e miratuar në përputhje me atë Aneks, që të ketë të drejtën të kontrollojë kryerjen e detyrave të përcaktuara në pikën T.A.201.;

T.A.704 Manuali i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Përveç kërkesave të parashikuara në pikën CAMO.A.300, manuali përmban procedura që specifikojnë se si organizata siguron përputhshmërinë me këtë aneks.;

T.A.706 Kërkesat e personelit

Përveç kërkesave të parashikuara në pikën CAMO.A.305, personeli i përmendur në germën (a) (3) deri në germën (a) (5) dhe në germën (b) (2) të pikës CAMO.A.305 ka njohuri të përshtatshme për legjislacionin në fuqi të vendeve të treta ku avioni është i regjistruar.;

T.A.708 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Pavarësisht nga pika CAMO.A.315, për avionët, menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të të cilëve kryhet në përputhje me kërkesat e këtij aneksi, organizata do të:

a) sigurojë që avion dërgohet 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 planifikaur, 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 nga pika CAMO.A.325, për çdo avion menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të të cilëve kryhet në përputhje me kërkesat e këtij aneksi, organizata mban dhe përdor të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes të pranueshme për Shtetin e regjistrit të avionit.

T.A.711 Privilejet

Një organizatë e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) mund të kryejë detyrat e përcaktuara në pikën T.A.708 për avionin e përfshirë në certifikatën e operatorit të tij ajror, me kusht që organizata të ketë krijuar procedura, të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për të siguruar përputhshmëri me kërkesat e këtij aneksi.

T.A. 712 Sistemi i menaxhimit

Përveç kërkesave të pikës CAMO.A.200, organizata do të sigurojë përputhshmërinë e saj me kërkesat këtij aneksi

T.A.714 Ruajtja e të dhënave

Përveç kërkesave të germës (a) të pikës CAMO.A.220, organizata do të mbajë të dhënat e përmendura në pikën (1) (j) të pikës T.A.201.

T.A.715 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

Për miratimin e një organizate që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore në mënyrë që të mbetet e vlefshme, përveç kërkesave të pikës CAMO.A.135 përmbushen edhe kërkesat e mëposhtme:

a) organizata përputhet me kërkesat e zbatueshme të këtij aneksi; dhe

b) organizata siguron që çdo personi të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil i jepet

akses në cilindo nga facilitetet e tij, avionët ose dokumentet që lidhen me aktivitetet e tij, përfshirë çdo veprimtari nënkontraktuese, për të përcaktuar përputhshmërinë me këtë aneks:

T.A.716 Gjetjet

a) Pasi të ketë marrë një njoftim për gjetjet në përputhje me pikën T.B.705, organizata vepron si më poshtë:

1. identifikon shkakun kryesor ose shkaqet, dhe faktorët kontribues në konstatimin e papajtueshmërisë;

2. përgatit, miraton dhe zbaton një plan të masave korrigjuese;

3. demonstroi sipas kërkesës së Autoritetit të Aviacionit Civil se janë ndërmarrë masat e duhura korrigjuese për trajtimin e gjetjes.

b) Masat e përmendura në pikat 1 deri në 3 të paragrafit (a) kryhen brenda periudhës kohore të caktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën T.B.705.

SEKSIONI B. PROCEDURA SHITESË PËR AUTORITETIN KOMPETENT NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

T.B.101 Objekti

Ky seksion vendos kërkesat administrative për t'u ndjekur nga autoritetet kompetente i ngarkuar 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 Ruajtja 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 detyrues/përforsues.

3. Të gjitha të dhënat e specifikuar në T.B.104 do të vihen në dispozicion, me kërkesë, për një vend tjetër të ZPEA-së, Agjencinë ose shtetin e regjistrat;

4. Të dhënat e specifikuar 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 së 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 shtetin e regjistrat, 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 në operim dhe mundësisht rrezikon sigurinë e fluturimit.

3. Kur zbulohet një gjetje gjatë inspektimeve, investigimeve, vërtetimeve 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 1, 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 regjistrat.

NËNPJESA G. KËRKESAT SHITESË PËR ORGANIZATAT E MENAXHIMIT TË VAZHUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE TË MIRATUARA NË PËRPUTHJE ME ANEKSIN Vc (Pjesa-CAMO)**T.B.702 Procedura fillestare e certifikimit**

Përveç kërkesave të pikës CAMO.B. 310, Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon dhe përcakton që këto procedura dhe organizata janë në përputhshmëri me kërkesat e këtij aneksi.

T.B.704 Mbikëqyrja e vazhdueshme

Përveç kërkesave të pikës CAMO.B.305, gjatë secilit cikël të planifikimit të mbikëqyrjes, Autoriteti i Aviacionit Civil mbikëqyr një prototip përkatëse të avionëve të përmendura në germën (b) të nenit 1 të menaxhuar nga organizata.

T.B.705 Gjetjet dhe masat korrigjuese

Për organizatat që menaxhojnë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve të përmendura në germën (b) të nenit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil do të zbatojë kërkesat e përfshira në pikën CAMO.B.350 kur verifikon nëse organizata i plotëson kërkesat e këtij aneksi.

ANEKSI Vb
(Pjesa-ML)
PËRMBAJTJA
ML.I

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE**NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME****ML.A.101 Fushëveprimi****NËNPJESA B. PËRGJEGJËSIA****ML.A.201 Përgjegjësitë****ML.A.202 Raportimi i ngjarjeve****NËNPJESA C. VAZHUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE**

ML.A.301 Detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore



ML.A.302 Programi i mirëmbajtjes së avionëve

ML.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

ML.A.304 Të dhëna për modifikimet dhe riparimet

ML.A.305 Sistemi i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve

ML.A.307 Transferimi i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve

NËNPJESA D. STANDARDET E MIRË-MBAJTJES

ML.A.401 Të dhënat e mirëmbajtjes

ML.A.402 Kryerja e mirëmbajtjes

ML.A.403 Defektet e avionëve

NËNPJESA E. KOMPONENTËT

ML.A.501 Klasifikimi dhe instalimi

ML.A.502 Mirëmbajtja e komponentëve

ML.A.503 Komponentët me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi

ML.A.504 Kontrolli i komponentëve jashtë shërbimit

NËNPJESA H. CERTIFIKATA E LEJIMIT PËR SHËRBIM (CRS)

ML.A.801 Certifikata e lejimit për shërbim të avionëve

ML.A.802 Certifikata e lejimit për shërbim të komponentëve

ML.A.803 Autorizimi i pilotit pronar

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE (ARC)

ML.A.901 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve

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

ML.A.903 Procesi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

ML.A.904 Kualifikimi i stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore

ML.A.905 Transferimi i regjistrimit të avionit nga RSH-ja në një shtet i të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe

ML.A.906 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve të importuara në Shqipëri

ML.A.907 Gjetjet

SEKSIONI B. PROCEDURA PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

ML.B.101 Fushëveprimi

ML.B.102 Autoriteti kompetent

ML.B.104 Ruajtja e të dhënave

ML.B.105 Shkëmbimi i ndërsjellë i informacioneve

NËNPJESA B. PËRGJEGJËSIA

ML.B.201 Përgjegjësitë

NËNPJESA C. VAZHUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

ML.B.302 Përjashtime

ML.B.303 Monitorimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve

ML.B.304 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE (ARC)

ML.B.902 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore nga Autoriteti i Aviacionit Civil

ML.B.903 Gjetjet

Shtojca I. Kontrata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Shtojca II. Mirëmbajtja e kufizuar për pilotin pronar

Shtojca III. Detyrat komplekse të mirëmbajtjes për t'u mos u lejuar nga piloti pronar

Shtojca IV. Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore (forma 15c e RSH-së, sipas modelit të EASA-s)

ML.1

a) Në përputhje me paragrafin 2 të nenit 3, ky aneks (Pjesa-ML) zbatohet për avionët e mëposhtme të ndryshme nga avion me fuqi motorike komplekse që nuk janë të listuar në certifikatën e operatorit ajror të një transportuesi ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”:

1. avionë me masë maksimale ngritjeje (MTOM) 2 730 kg ose më pak;

2. rotorkraftët me MTOM 1 200 kg ose më pak, të certifikuar për maksimumi deri në 4 pasagjerë;

3. avionë ELA2 të tjerë.

b) Për qëllimin e këtij aneksi, Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti i caktuar, kur Shqipëria është shteti i regjistrimit të avionëve.

c) Për qëllimin e këtij aneksi, do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “personeli i pavarur certifikues” nënkupton stafin certifikues që nuk punon në emër të një organizate të miratuar mirëmbajtjeje dhe i cili është në përputhje, në mënyrë alternative, me:



i) kërkesat e aneksit III (Pjesa-66);
ii) për avion, për të cilat nuk zbatohet Aneksi III (Pjesa-66), kërkesat në fuqi për stafin certifikues në Shtetin e regjistrit të avionit;

2. “organizata e mirëmbajtjes” nënkupton një organizatë që mban një miratim të lëshuar në përputhje me, në mënyrë alternative:

- i) nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M);
- ii) seksionin A të aneksit II (Pjesa-145);
- iii) seksioni A të aneksit Vd (Pjesa-CAO).

3. “pronari” nënkupton personin përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, duke përfshirë, në mënyrë alternative:

- i) pronarin e regjistruar të avionit;
- ii) qiramarrësin në rastin e një kontrate qiraje;
- iii) operatorin.

SEKSIONI A. KËRKESAT TEKNIKE NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

ML.A.101 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton masat që duhen marrë për të siguruar që avioni është i vlefshëm për fluturim. Ai, gjithashtu, specifikon kushtet që duhet të përmbushen nga personat ose organizatat e përfshira në aktivitetet që lidhen me vlefshmërinë ajrore të avionit.

NËNPJESA B. PËRGJEGJËSIA

ML.A.201 Përgjegjësitë

a) Pronari i avionit është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe siguron që asnjë fluturim nuk kryhet nëse nuk plotësohen të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1. avioni mirëmbahet në kushte të vlefshmërisë ajrore;

2. çdo pajisje operative dhe emergjence që është pjesë e mjetit ajror është e instaluar në mënyrë korrekte dhe në gjendje shërbimi ose e identifikuar qartë si jashtë shërbimit;

3. certifikata e vlefshmërisë ajrore është e vlefshme;

4. mirëmbajtja e avionit kryhet në përputhje me Programin e Mirëmbajtjes së Avionëve (AMP) të specifikuar në pikën ML.A.302.

b) Me përjashtim të germës (a), kur avioni është marrë me qira, përgjegjësitë e përcaktuara në germën (a) zbatohen për qiramarrësin, nëse qiramarrësi është identifikuar në dokumentin e regjistrimit të avionit ose në kontratën e qiradhënies.

c) Çdo person ose organizatë që kryen mirëmbajtjen e avionëve dhe komponentëve është përgjegjës për detyrat e mirëmbajtjes që kryhen.

d) Piloti në komandë i avionit është përgjegjës për përmbushjen e duhur të inspektimit para fluturimit. Ky inspektim kryhet nga piloti ose nga një person tjetër i kualifikuar, por nuk ka nevojë të kryhet nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes ose nga një staf certifikues.

e) Për avionët që operohen nga organizatat e miratuara të trajnimit me qëllim tregtar (‘ATO’) dhe organizatat e deklaruara të trajnimit (DTO’) me qëllim tregtar, të përmendura në nenin 10a të urdhrimit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 178, datë 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil” (që përafron rregulloren e BE-së nr. 1178/2011), ose që nuk operohen në përputhje me aneksin VII të urdhrimit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, (Pjesa-NCO) ose operohen në përputhje me nënpjesën ADD të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transponon rregulloren e BE-së 2018/1976, ose nënpjesën DEC të aneksit II (Pjesa-SAO) të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transponon rregulloren e BE-së 2018/1976 operatori do të:

1. miratohet si CAMO ose si CAO për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve tij në përputhje me aneksin Vc (Pjesa -CAMO), nënpjesa G e aneksit I (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO), ose të kontrakttojë një organizatë duke përdorur kontratën e përcaktuar në shtojcën I të këtij aneksi

2. sigurohet që e gjithë mirëmbajtja të kryhet nga organizatat e mirëmbajtjes të miratuara në përputhje me germën (c) paragrafi 2 të pikës ML.1.;

3. siguron përmbushjen e kërkesave të germës (a).

f) Për avionët që nuk përfshihen në germën (e), për të përmbushur kërkesat e pikës (a), pronari i



avionit mund të kontraktojë detyrat që lidhen me menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore nga një organizatë e miratuar si CAMO ose CAO në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO), nënpjesa G e aneksit I (Pjesa-M) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO).;

Në këtë rast, organizata e kontraktuar merr përsipër përgjegjësitë për kryerjen e duhur të atyre detyrave dhe lidh një kontratë me shkrim në përputhje me shtojcën I të këtij aneksi. Nëse pronari nuk e kontraktonte këtë organizatë, pronari është përgjegjës për kryerjen e duhur të detyrave që lidhen me menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

g) Pronari i jep Autoritetit të Aviacionit Civil akses në avion dhe në të dhënat e avionëve, në mënyrë që Autoriteti i Aviacionit Civil të përcaktojë nëse avion është në përputhje me kërkesat e këtij aneksi.

h) Në rastin e një avioni të përfshirë në një certifikatë të operatorit ajror që përdoret për operime jotregtare ose të specializuara nën pikën ORO.GEN.310 të aneksit III ose pikën NCO.GEN.104 të aneksit VII të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, operatori siguron që detyrat që lidhen me vazhdueshmërinë së vlefshmërisë ajrore të kryhen nga një CAMO e miratuar në përputhje me aneksin Vc (Pjesa-CAMO) ose nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M) ose nga një organizatë e kombinuar e vlefshmërisë ajrore (CAO) e miratuar në përputhje me aneksin Vd (Pjesa-CAO), cilado që zbatohet, e mbajtësit të certifikatës së operatorit ajror.

ML.A.202 Raportimi i ngjarjeve

a) Pa cenuar kërkesat e raportimit të përcaktuara në aneksin II (Pjesa-145) dhe aneksin Vc-(Pjesa-CAMO), çdo person ose organizatë përgjegjëse në përputhje me pikën ML.A.201 i raporton çdo gjendje të identifikuar të një avioni ose komponenti. e cila rrezikon sigurinë e fluturimit:

1. Autoritetit të Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent i caktuar nga shteti i regjistrimit të avionit, dhe, kur është i ndryshëm nga shteti i regjistrimit, i raporton autoritetit kompetent të caktuar nga shteti i operatorit;

2. organizatës përgjegjëse për projektimin e tipit ose projektimin plotësues të tipit.

b) Raportet e përmendura në germën (a) bëhen në mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent i përmendur në

germën (a) dhe përmban të gjitha informacionet përkatëse në lidhje me gjendjen e njohur për personin ose organizatën që bën raportin.

c) Kur mirëmbajtja ose rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit kryhet në bazë të një kontrate me shkrim, personi ose organizata përgjegjëse për ato aktivitete gjithashtu raporton çdo gjendje të përmendur në germën (a) të pronari i avionit dhe, kur është i ndryshëm, i raporton CAMO-s ose CAO-s në fjalë.

d) Personi ose organizata paraqesin raportet e përmendura në gërmat (a) dhe (c) sa më shpejt që të jetë e mundur, por jo më vonë se 72 orë nga momenti kur personi ose organizata ka identifikuar gjendjen me të cilën ka të bëjë raportin, përveç nëse rrethana të jashtëzakonshme e pengojnë këtë.

NËNPJESA C. VAZH DUESHMËRIA E VLEF SHMËRISË AJRORE

ML.A.301 Detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe përdorueshmëria e pajisjeve operative dhe të emergjencës sigurohen nga:

a) kryerja e inspektimeve para fluturimit;

b) korrigjimi i çdo defekti dhe dëmtimi që ndikon në operimin e sigurt, në përputhje me të dhënat e specifikuar në pikat ML.A.304 dhe ML.A.401, sipas rastit, duke marrë parasysh listën minimale të pajisjeve (MEL) dhe listën e devijimit të konfigurimit, kur ekzistojnë;

c) kryerja e të gjitha proceseve të mirëmbajtjes në përputhje me AMP-në e përmendur në pikën ML.A.302;

d) kryerja e çdo njëres nga të mëposhtmet:

1. direktiva e vlefshmërisë ajrore (AD);

2. direktiva operative me ndikim në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

3. kërkesa e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia;

4. masa e kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil si një reagim i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë në operim;

e) kryerja e modifikimeve dhe riparimeve në përputhje me pikën ML.A.304;

f) fluturimet për kontrollin e mirëmbajtjes, kur është e nevojshme.

**ML.A.302 Programi i mirëmbajtjes së avionëve**

a) Mirëmbajtja e secilit avion organizohet në përputhje me një AMP.

b) AMP-ja dhe çdo ndryshim tjetër i mëvonshëm i saj, në mënyrë alternative, do të jetë:

1. e deklaruar nga pronari në përputhje me germën (c)(7) të pikës ML.A.302, kur vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore të avionit nuk menaxhohet nga një CAMO ose CAO;

2. e miratuar nga CAMO ose CAO përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit.

Pronari që deklaron AMP-në në përputhje me germën (b) (1) ose organizata që miraton AMP-në në përputhje me germën (b) (2), e mban AMP-në të përditësuar.

c) AMP-ja:

1) identifikon qartë pronarin e avionit dhe avionin përkatës, përfshirë çdo motor dhe helikë të instaluar, sipas rastit;

2) përfshin, në mënyrë alternative:

a) detyrat ose inspektimet e përfshira në programin minimal të zbatueshëm të inspektimit (MIP) të përmendur në germën (d);

b) udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore ('ICA') të dhëna nga mbajtësi i miratimit të projektimit (DAH);

c) ICA-në e lëshuar nga deklaruesi i një deklarate të përputhshmërisë së projektimit.

3) mund të përfshijë masa shtesë mirëmbajtjeje përveç atyre të përmendura në germën (c) (2) ose masa mirëmbajtjeje të ndryshme nga ato të përmendura në germën (c) (2) (b) me propozimin e pronarit, CAMO-s ose CAO-s, pasi të jenë miratuar ose deklaruar në përputhje me germën (b). Masat e mirëmbajtjes të ndryshme ndaj atyre të përmendura në germën (c) (2) (b) nuk duhet të jenë më pak kufizuese sesa ato të përcaktuara në MIP-in në fuqi;

4) përfshin të gjitha informacionet e detyrueshme të vazhdueshmërisë të vlefshmërisë ajrore, si p.sh. AD-të e përsëritura, seksionin e kufizimit të vlefshmërisë ajrore (ALS') të ICA-ve, dhe kërkesat specifike të mirëmbajtjes të përfshira në fletën e të dhënave të certifikatës së tipit (TCDS');

5) identifikon çdo detyrë shtesë të mirëmbajtjes që duhet të kryhet për shkak të tipit specifik të avionit, konfigurimit dhe tipit të avionit dhe specifikës së operimit, ndërsa elementët e mëposhtëm merren në konsideratë si minimum:

a) pajisjet specifike të instaluar dhe modifikime të avionit;

b) riparimet e kryera në avion;

c) komponentët me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentë me rëndësi kritike për sigurinë e fluturimit;

d) rekomandimet për mirëmbajtjen, siç është koha ndërmjet intervalit të riparimit të përgjithshme ("TBO"), të lëshuara përmes buletineve të shërbimit, letrave të shërbimit dhe informacioneve të tjera të shërbimit jo të detyrueshme;

e) direktivat ose kërkesat operative të zbatueshme lidhur me inspektimin periodik të një pajisjeje të caktuar;

f) miratimet operative të veçanta;

g) përdorimi i avionit dhe mjedisit operativ;

6. identifikon nëse pronarët pilotë janë të autorizuar të kryejnë mirëmbajtjen;

7. kur deklarohet nga pronari, përmban një deklaratë të nënshkruar me të cilën pronari deklaron se kjo është AMP-ja për regjistrimin e avionit të veçantë dhe se ai është plotësisht përgjegjës për përmbajtjen e saj dhe, veçanërisht, për çdo devijim nga rekomandimet e DAH;

8. kur miratohet nga CAMO ose CAO, nënshkruhet nga kjo organizatë, e cila duhet të mbajë të dhënat me arsyetimin për çdo ndryshim të paraqitur në rekomandimet e DAH;

9. rishikohet të paktën çdo vit për të vlerësuar efektivitetin e tij, dhe ky rishikim kryhet, në mënyrë alternative:

a) së bashku me rishikimin e vlefshmërisë ajrore të avionit nga personi që kryen këtë rishikim të vlefshmërisë ajrore;

b) nga CAMO ose CAO që menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit në ato raste kur rishikimi i AMP-së nuk kryhet së bashku me rishikimin e vlefshmërisë ajrore.

Nëse rishikimi tregon mangësi të avionit të lidhura me mangësi në përmbajtjen e AMP-së, AMP-ja ndryshohet në përputhje me rrethanat. Në këtë rast, personi që kryen rishikimin informon Autoritetin e Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent i shtetit të regjistrat, nëse nuk pajtohet me masat e marra për ndryshimin e AMP-së nga pronari, CAMO ose CAO. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, vendos se cilat ndryshime në AMP janë të nevojshme, duke ngritur gjetjet përkatëse dhe, nëse është e nevojshme, duke reaguar në përputhje me pikën ML.B.304.



d) Një MIP:

1. përmban intervalet e mëposhtme të inspektimit:

a) për aeroplanët, avionët turistikë (TMG) dhe balonat, çdo interval vjetor ose 100-orësh, cilido të vijë i pari, për të cilin mund të zbatohet një tolerancë prej 1 muaji ose 10 orësh. Intervali tjetër llogaritet që nga koha e kryerjes së inspektimit;

b) për glajderat dhe glajderat me motor të ndryshëm nga TMG-të, çdo interval vjetor në të cilin mund të zbatohet një tolerancë prej 1 muaji. Intervali tjetër llogaritet që nga koha e kryerjes së inspektimit;

2) përmban si vijon, sipas rastit, për tipin e avionit:

a) detyrat e shërbimit siç kërkohet nga kërkesat e DAH;

b) inspektimin e shenjave;

c) rishikimin e të dhënave të peshës dhe rishikimin e peshës në përputhje me urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore, të rregullores Për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie Evropiane të Sigurisë së Aviacionit” që transponon rregulloren evropiane 2018/395 dhe të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transponon rregulloren e BE-së 2018/1976.

d) testin operativ të transponderit (nëse është i instaluar);

e) testin e funksionalitetit të sistemit pitot-statik;

f) në rastin e aeroplanëve:

i) teste operative për fuqi dhe rrotullime në minutë (rpm), gjeneratorët elektrikë që përdoren për të ndezur kandelat e motorit, presion të karburantit dhe vajit, temperaturat e motorit;

ii) për motorët e pajisur me kontroll të automatizuar të motorit, procedura e publikuar e ndezjes;

iii) për motorë me karter të thatë, motorë me ngarkues turbo dhe motorë të ftohur me lëng, një test operativ për shenjat e qarkullimit të çrregullt të lëngut;

g) inspektimi i gjendjes dhe bashkëngjijtes së

pjesëve strukturore, sistemeve dhe komponentëve që korrespondojnë me fushat e mëposhtme:

i) për aeroplanët:

struktura e trupit të avionit, kabina dhe kabina e pilotit, pajisjet e uljes, seksioni i krahut dhe ai qendror, kontrollet e fluturimit, stabilizatori, avionikët dhe elektrikët, impiantet motorike, freksioni dhe kutitë e ingranazheve, helika dhe sistemet e ndryshme, siç është sistemi i shpëtimit balistik;

ii) për glajderat dhe glajderat me motor:

struktura e trupit të avionit, kabina dhe kabina e pilotit, pajisjet e uljes, seksioni i krahut dhe ai qendror, stabilizatori, avionikët dhe elektrikët, impiantet motorike (për glajderat me fuqi motorike), dhe sistemet e ndryshme, siç është balasti i heqshëm dhe/ose kanali i rezistencës së ajrit dhe kontrollet, si edhe sistemi i breshrit;

iii) për balonat me ajër të nxehtë:

sfera e balonës, aparati i djegës, koshi, mbajtësit e karburantit, pajisjet dhe instrumentet;

iv) për balonat me gaz:

sfera e balonës, koshi, pajisjet dhe instrumentet.

Për sa kohë që ky aneks nuk specifikon një MIP për aerosatet dhe rotorkraftet, AMP-ja e tyre bazohet në ICA-n e lëshuar nga DAH, siç përmendet në germën (c) (2) (b).

e) Me përjashtim të germave (b) dhe (c), nuk kërkohet një deklaratë nga pronari apo një miratim nga CAMO ose CAO, dhe as nuk kërkohet të prodhohet një dokument AMP kur plotësohen kushtet e mëposhtme:

1. të gjitha ICA-të e lëshuara nga DAH po ndiqen pa asnjë ndryshim;

2. të gjitha rekomandimet e mirëmbajtjes, siç janë intervalet TBO, të lëshuara përmes buletineve të shërbimit, letrave të shërbimit dhe informacioneve të tjera të shërbimit jo të detyrueshëm, po ndiqen pa asnjë ndryshim;

3. nuk ka detyra shtesë të mirëmbajtjes që duhen kryer dhe që rezultojnë nga si më poshtë:

a) pajisje specifike të instaluar dhe modifikime të avionit;

b) riparime të kryera në avion;

c) komponentë me jetëgjatësi të kufizuar dhe komponentë me rëndësi kritike për sigurinë e fluturimit;

d) miratime të veçanta operative;

e) përdorimi i avionit dhe i mjedisit operativ.



4. Pilotët pronarë janë të autorizuar të kryejnë “mirëmbajtjen e pilotit pronar”.

Ky përjashtim nuk është i zbatueshëm nëse piloti pronar ose, në rast të avionit në pronësi të përbashkët, asnjë nga pronarët pilot nuk është i autorizuar të kryejë mirëmbajtjen e pronarit pilot sepse kjo duhet të specifikohet në AMP-në e deklaruar ose të miratuar.

f) Nëse plotësohen kushtet e parashikuara në germenat (e) (1) deri (e) (4), AMP-ja e zbatueshme për avionin përbëhet nga sa vijon:

1. ICA e lëshuar nga DAH-i;

2. rekomandimet e mirëmbajtjes, siç janë intervalet TBO, të lëshuara përmes buletineve të shërbimit, letrave të shërbimit dhe informacioneve të tjera të shërbimit jo të detyrueshëm;

3. informacioni i detyrueshëm për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, si AD-të e përsëritura, ALS-në e ICA-s dhe kërkesat specifike të mirëmbajtjes të përfshira në TCDS;

4. detyrat për shkak të direktivave specifike të operimit ose të hapësirës ajrore ose kërkesave në lidhje me instrumentet dhe pajisjet e veçanta.

ML.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

Çdo direktivë e vlefshmërisë ajrore e zbatueshme duhet të zbatohet brenda kërkesave të asaj direktive përveç nëse specifikohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia.

ML.A.304 Të dhëna për modifikimet dhe riparimet

Një person ose organizatë që riparon një avion ose komponent vlerëson çdo dëm. Modifikimet dhe riparimet kryhen duke përdorur, sipas rastit, të dhënat që, sipas rastit:

a) janë të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia;

b) janë të miratuara nga një organizatë projektimi që është në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

c) janë të përfshira në kërkesat e përmendura në pikën 21.A.90B ose pikën 21.A.431B të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për

përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

d) janë të përfshira në kërkesat e përmendura në pikat 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ose 21L.A.222 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012;

e) janë të deklaruar nga një deklarues që përputhet me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

ML.A.305 Sistemi i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve

a) Pas përfundimit të çdo mirëmbajtjeje, certifikata e lejimit për shërbim (CRS) e kërkuar nga pika ML.A.801 regjistrohet në sistemin e të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit. Çdo regjistrim bëhet sa më shpejt që të jetë e mundur, por jo më vonë se 30 ditë nga dita e përfundimit të detyrës së mirëmbajtjes.

b) Të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve përbëhen nga një regjistër i avionëve, regjistri(at) e motorit ose kartat e regjistrimit të modulit të motorit, regjistri(at) e helikës dhe kartat e regjistrimit, për çdo komponent me jetëgjatësi të kufizuar, sipas rastit.

c) Lloji i avionit dhe marka e regjistrimit, data së bashku me kohën totale të fluturimit dhe ciklet e fluturimeve dhe uljeve, përfshihen në regjistrat e avionëve.

d) Të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore përbëjnë:



1. statusin aktual të AD-ve dhe masave të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në reagim të menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë në operim;

2. statusin aktual të modifikimeve, riparimeve dhe rekomandimeve të tjera të mirëmbajtjes së DAH;

3. statusin aktual të përputhshmërisë me AMP-në;

4. statusin aktual të komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar;

5. raportin aktual të masës dhe balancës;

6. listën aktuale të mirëmbajtjes së shtyrë.

e) Përveç dokumentit të lejitimit të autorizuar - forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, siç përcaktohet në shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M), ose ekuivalent, informacioni i mëposhtëm i rëndësishëm për çdo komponent të instaluar, siç është motori, helika, moduli i motorit ose komponenti i shërbimit me jetëgjatësi të kufizuar përfshihen në regjistrin e duhur të motorit ose të helikës, në modulën e motorit ose në kartën e regjistrimit të komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar:

1. identifikimi i komponentit

2. tipi, numri serial dhe regjistrimi, sipas rastit, të avionit, motorit, helikës, modulit të motorit ose komponentit me jetëgjatësi të kufizuar për të cilin është instaluar komponent i veçantë, së bashku me referencën për instalimin dhe heqjen e komponentit;

3. data së bashku me kohën totale të akumuluar të fluturimit të komponentëve, ciklet e fluturimit, uljet dhe kohën kalendarike, për sa i përket komponentit të veçantë;

4. informacioni aktual i përmendur në germën (d), i zbatueshëm për komponentin.

f) Personi ose organizata përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe detyrave, në përputhje me pikën ML.A.201, kontrollon të dhënat siç detajohen në pikën ML.A.305 dhe i paraqet ato pranë Autoritetit të Aviacionit Civil, sipas kërkesës.

g) Të gjitha regjistrimet në të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit duhet të jenë të qarta dhe të sakta. Kur është e nevojshme të korrigjohet një regjistrim, korrigjimi bëhet në atë mënyrë që tregon qartë regjistrimin origjinal.

h) Një pronar siguron se është krijuar një sistem për të mbajtur të dhënat e mëposhtme për periudhat e specifikuar:

1. të gjitha të dhënat e detajuara të mirëmbajtjes

në lidhje me avionin dhe çdo komponent me jetëgjatësi të kufizuar, i instaluar në të, deri në kohën kur informacioni i përfshirë zëvendësohet nga informacioni i ri ekuivalent në fushëveprim dhe detaje, por jo më pak se 36 muaj pasi avioni ose komponenti është lejuar për shërbim;

2. koha totale në shërbim, që nënkupton orët, kohën kalendarike, ciklet dhe uljet, e avionit dhe të gjithë komponentëve të shërbimit me jetëgjatësi të kufizuar, për të paktën 12 muaj pasi avioni ose komponenti është hequr përgjithmonë nga shërbimi;

3. koha në shërbim, që nënkupton orët, kohën kalendarike, ciklet dhe uljet, sipas rastit, që nga mirëmbajtja e fundit e planifikuar e komponentit që i nënshtrohet një kufiri jetëgjatësie të shërbimit, të paktën deri sa mirëmbajtja e planifikuar e komponentit të zëvendësohet nga një mirëmbajtje tjetër e planifikuar me fushëveprim dhe detaje ekuivalenteve;

4. statusi aktual i përputhshmërisë me AMP-në të paktën deri sa mirëmbajtja e planifikuar e avionit ose komponentit të jetë zëvendësuar nga një mirëmbajtje tjetër e planifikuar me fushëveprim dhe detaje ekuivalenteve;

5. statusi aktual i AD-ve të zbatueshëm për avionin dhe komponentët, të paktën 12 muaj pasi avioni ose komponenti është hequr përgjithmonë nga shërbimi;

6. detaje të modifikimeve dhe riparimeve aktuale të avionit, motorit(ëve), helikës(ave) dhe çdo komponenti tjetër jetësor për sigurinë e fluturimit, të paktën 12 muaj pasi ato janë hequr përgjithmonë nga shërbimi.

ML.A.307 Transferimi i të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve

a) Kur një avion transferohet përgjithmonë nga një pronar tek tjetri, pronari transferues siguron që të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendura në pikën ML.A.305, gjithashtu, të transferohen.

b) Kur pronari kontraktos detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të një CAMO ose CAO, pronari siguron që të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendura në pikën ML.A.305 transferohen në organizatën e kontraktuar.

c) Afatet kohore për ruajtjen e të dhënave të përcaktuara në germën (h) të pikës ML.A.305



vazhdojnë të zbatohen për pronarin e ri, CAMO-n ose CAO-n.

NËNPJESA D. STANDARDET E MIRËMBAJTJES

ML.A.401 Të dhënat e mirëmbajtjes

a) Personi ose organizata që mirëmban një avion përdor vetëm të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes gjatë kryerjes së mirëmbajtjes.

b) Për qëllim të këtij aneksi, “të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes” përcaktohen si më poshtë:

1. çdo kërkesë e zbatueshme, procedurë, standard ose informacion i lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, dhe/ose Agjencia;

2. çdo AD e zbatueshme;

3. ICA e zbatueshme dhe udhëzimet e tjera të mirëmbajtjes, të lëshuara nga mbajtësi i certifikatës së tipit, mbajtësi i certifikatës plotësuese të tipit dhe çdo organizatë tjetër që publikon këto të dhëna në përputhje me aneksin I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, aneksi Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafrojnë rregulloren (BE) nr. 748/2012;

4. për komponentët e certifikuar për instalim nga mbajtësi i miratimit të projektimit ose deklaruesi i një deklarate të përputhshmërisë së projektimit, udhëzimet e zbatueshme të mirëmbajtjes të publikuara nga prodhuesit e komponentëve dhe të pranueshme për mbajtësin e miratimit të projektimit ose deklaruesin e një deklarate të përputhshmërisë së projektimit;

5. çdo të dhënë të zbatueshme të lëshuar në përputhje me pikën 145.A.45(d).

ML.A.402 Kryerja e mirëmbajtjes

a) Mirëmbajtja e kryer nga organizatat e miratuara të mirëmbajtjes është në përputhje me nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M), aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO), sipas rastit.

b) Për mirëmbajtjen që nuk është kryer në përputhje me germën (a), personi që kryen mirëmbajtjen:

1. është i kualifikuar për detyrat e kryera, siç kërkohet nga ky aneksi;

2. siguron se zona në të cilën kryhet mirëmbajtja është e organizuar mirë dhe e pastër dhe se nuk ka papastërti apo ndotje;

3. përdor metodat, teknikat, standardet dhe udhëzimet e specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes të përmendura në pikën ML.A.401;

4. përdor mjetet, pajisjet dhe materialin e specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes të përmendura në pikën ML.A.401. Nëse është e nevojshme, mjetet dhe pajisjet kontrollohen dhe kalibrohen në një standard të njohur zyrtarisht;

5. siguron që mirëmbajtja kryhet brenda çdo kufizimi mjedisor të specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes të përmendura në pikën ML.A.401;

6. siguron që përdoren facilitetet e duhura në rast të motit të keq ose mirëmbajtjes së zgjatur;

7. siguron që rreziku i gabimeve të shumta gjatë mirëmbajtjes dhe rreziku i përsëritjes së gabimeve në detyra identike të mirëmbajtjes të minimizohet;

8. siguron që një metodë e kapjes së gabimit të zbatohet pas kryerjes së ndonjë detyre kritike të mirëmbajtjes;

9. kryen 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 pjesë dhe material i jashtëm, dhe që të gjitha panelet e hequra të hyrjes janë rivendosur;

10. siguron që e gjithë mirëmbajtja e kryer është regjistruar dhe dokumentuar siç duhet.

ML.A.403 Defektet e avionit

a) Çdo defekt i avionit që rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit korrigjohet përpara fluturimit të radhës.

b) Personat e mëposhtëm mund të vendosin nëse një defekt nuk rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit, dhe mund ta shtyjë atë në përputhje me rrethanat:

1. piloti, në lidhje me defektet që prekin pajisjet që nuk kërkohen për avionin;

2. piloti, kur përdor listën minimale të pajisjeve, në lidhje me defektet që ndikojnë në pajisjet e kërkuara të avionit, përndryshe, këto defekte mund të shtyhen vetëm nga stafi certifikues i autorizuar;

3. piloti në lidhje me defektet e ndryshme nga ato të përmendura në germat (b) (1) dhe (b) (2) nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) avioni operohet sipas aneksit VII të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat



teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore” (Pjesa-NCO) ose, në rastin e balonave ose planerave, që nuk operohen sipas nënpjesës-ADD të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie Evropiane të Sigurisë së Aviacionit” që transpozoi rregulloren evropiane 2018/395; ose duke mos ndjekur nënpjesën DEC të aneksit II (Pjesa-SAO) të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transpozoi rregulloren e BE-së 2018/1976.

ii) piloti shtyn defektin me marrëveshjen e pronarit të avionit ose, sipas rastit, të CAMO-s ose CAO-s së kontraktuar;

4. stafi certifikues i kualifikuar si duhet, në lidhje me defektet e tjera ndryshe nga ato të përmendura në gerrat (b) (1) dhe (b) (2), kur kushtet e përmendura në pikën 3 (i) dhe (ii) nuk janë përmbushur.

c) Çdo defekt i avionit që nuk rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit korrigjohet sa më shpejt që të jetë e mundur nga data në të cilën u identifikua defekti për herë të parë dhe brenda kufijve të specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes.

d) Çdo defekt i pakorrigjuar para fluturimit regjistrohet në sistemin e të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit të përmendur në pikën ML.A.305 dhe kjo e dhënë e regjistruar vihet në dispozicion të pilotit.

NËNPJESA E. KOMPONENTËT

ML.A.501 Klasifikimi dhe instalimi

a) Përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në nënpjesën F të aneksit I (pjesa-M), në aneksin II (pjesa-145), në aneksin Vd (pjesa-CAO) të kësaj rregulloreje ose në pikën 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose në pikën 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe

prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, një komponent mund të vendoset vetëm nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i) është në kushte të pranueshme;

ii) është lejuar në mënyrë të përshtatshme për shërbim duke përdorur formën 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s siç përcaktohet në shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M), ose ekuivalent;

iii) është shënuar në përputhje me nënpjesën Q të aneksit I (pjesa 21) ose nënpjesën Q të seksionit A të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

b) Para instalimit të një komponenti në avion, personi ose organizata e miratuar e mirëmbajtjes siguron se komponenti i veçantë është i përshtatshëm për t’u instaluar nëse janë të zbatueshme modifikime të ndryshme ose konfigurime AD.

c) Pjesët standarde instalohen vetëm në avionë ose komponentë kur të dhënat e mirëmbajtjes specifikojnë ato pjesë standarde të veçanta. Pjesët standarde instalohen vetëm kur shoqërohen me dëshmi të përputhshmërisë me standardin e zbatueshëm dhe kanë gjurmueshmëri të përshtatshme.

d) Materiali i papërpunuar ose i konsumueshëm përdoret në avion ose komponent vetëm me kusht që:

i) prodhuesi i avionëve ose komponentëve lejon përdorimin e materialit të papërpunuar ose të konsumueshëm në të dhënat përkatëse të mirëmbajtjes ose siç përcaktohet në nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M), aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO).

ii) ky material plotëson specifikimin e kërkuar të materialit dhe ka gjurmueshmëri të përshtatshme.

iii) ky material shoqërohet me dokumente që lidhen qartë me materialin e veçantë dhe që përmbajnë një deklaratë përputhshmërie me specifikimet, si dhe burimin e prodhuesit dhe furnizuesit.

e) Në rastin e balonave, kur kombinime të ndryshme të koshave, aparateve djegëse dhe



cilindrave të karburantit janë të mundshëm për një sferë të veçantë balone, personi që i instalon siguron që:

1. koshi, aparati djegës dhe/ose cilindrave të karburantit janë të përshtatshëm për instalim sipas TCDS ose dokumenteve të tjera të përmendura në TCDS;

2. koshi, aparati djegës dhe/ose cilindrave të karburantit janë në gjendje për shërbim dhe kanë të dhënat e duhura të mirëmbajtjes.

ML.A.502 Mirëmbajtja e komponentëve

a) Komponentët që pranohen nga pronari në përputhje me pikën (b)(2) të pikës 21.A.307 të aneksit I (pjesa 21) ose me pikën (b)(2) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të

vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaraten e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, do të mirëmbahen nga çdo person ose organizatë, që është subjekt i ripranimit nga pronari sipas kushteve të pikës (b)(2) të pikës 21.A.307 të aneksit I (pjesa 21) ose të pikës (b) (2) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light). Kjo mirëmbajtje nuk kualifikohet për lëshimin e formës 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s, siç përcaktohet në shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M), dhe do të jetë subjekt i kërkesave për certifikimin e avionit;

b) Komponentët do të lejohen për shërbim në përputhje me tabelën e mëposhtme:

	Lejuar duke përdorur formën 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s (siç përcaktohet në shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M))	Lejuar në nivelin e avionit të pikës ML.A.801 (nuk është e mundur të lëshohet forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s)
Komponentët e mirëmbajtur në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve (të dhëna të lëshuara nga prodhuesi i komponentëve)		
Mirëmbajtje përveç rishikimit	Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të motorit (për motor) ose komponentit (për komponentë të tjerë)	i) Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të avionit; dhe/ose ii) staf i pavarur certifikues
Rishikim i komponentëve të tjerë përveç motorëve dhe helikave	Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të komponentit	Nuk është e mundur
Rishikim i motorëve dhe helikave të mjetit ajror CS-VLA, CS-22 dhe LSA	Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të motorit (për motor) ose komponentit (për helikë)	i) Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të mjetit ajror; dhe/ose ii) staf i pavarur certifikues
Rishikim i motorëve dhe helikave të tjerë përveç mjetit ajror CS-VLA, CS-22 dhe LSA	Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të motorit (për motor) ose komponentit (për helikë)	Nuk është e mundur
Komponentët e mirëmbajtur në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve (të dhëna të lëshuara nga prodhuesi i komponentëve)		
Të gjithë komponentët dhe të gjitha llojet e mirëmbajtjes	Organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të motorit (për motor) ose komponentit (për komponentë të tjerë)	- organizat e klasifikuara për mirëmbajtje të mjetit ajror; dhe/ose - staf i pavarur certifikues

(c) Komponentët që përmenden në pikat (b)(3) deri në pikën (b)(6) të pikës 21.A.307 të aneksit I (Pjesa 21) ose në pikat (b) (3) deri në (b) (6) të pikës 21L.A.193 të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaraten e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, mund të mirëmbahen nga ndonjë person ose organizatë. Në këtë rast, me përjashtim të pikës (b), mirëmbajtja e këtyre komponentëve do të lëshohet me një “deklaratë të kryerjes së mirëmbajtjes” të lëshuar nga personi ose

organizata që ka kryer mirëmbajtjen. “Deklarata e kryerjes së mirëmbajtjes” duhet të përmbajë të paktën detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer, datën në të cilën është kryer mirëmbajtja dhe identifikimin e organizatës ose personit që lëshon deklaraten. Deklarata do të konsiderohet si e dhënë mirëmbajtjeje dhe do të jetë e barasvlershme me formën 1 të RSH-së, sipas modelit të EASA-s në lidhje me komponentin e mirëmbajtur.

ML.A.503 Komponentët me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi

a) Termi “komponent me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi” përfshin komponentët e mëposhtëm:

1) komponent që i nënshtrohen një jetëgjatësie të kufizuar shërbimi të certifikuar, pas së cilës ata duhet të hiqen nga qarkullimi, dhe;



2) komponentët që i nënshtrohen një jetëgjatësie të kufizuar shërbimi, pas së cilës ata i nënshtrohen mirëmbajtjes për t'u kthyer sërish në shërbim.

b) komponentët e instaluar me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi nuk duhet të kalojnë kufirin e miratuar të jetëgjatësisë së shërbimit siç specifikohet në AMP-në dhe AD-të, përveç nëse parashikohet në pikën M.L.A 504 (c).

c) jetëgjatësia e miratuar e shërbimit shprehet në kohë kalendarike, orët e fluturimit, uljet ose ciklet, sipas rastit.

d) në përfundim të afatit të miratuar të jetëgjatësisë së kufizuar të shërbimit, komponenti duhet të hiqet nga avioni për t'u mirëmbajtur ose për t'u deponuar në rastin e komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar të certifikuar.

ML.A.504 Kontrolli i komponentëve jashtë shërbimit

a) Një komponent konsiderohet jashtë shërbimi në një nga rrethanat e mëposhtme:

1. përfundimi i jetëgjatësisë së tij të shërbimit, të siç përcaktohet në AMP;

2. mospërputhshmëria me AD-të e zbatueshme dhe kërkesa të tjera të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të vendosura nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia dhe të pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

3. mungesa e informacioneve të nevojshme për të përcaktuar statusin e vlefshmërisë ajrore të komponentit ose kualifikimin e tij për instalim;

4. prova të defekteve ose mosfunksionim të komponentëve;

5. përfshirja e komponentëve në një incident ose aksident që mund të ndikojë në shërbimin e tij.

b) Komponentët jashtë shërbimi identifikohen si më poshtë vijon:

1. jashtë shërbimi dhe të magazinuara në një vend të sigurt nën kontrollin e një organizate mirëmbajtjeje të miratuar ose stafi të pavarur certifikues deri sa të merret një vendim se çfarë do të bëhet në të ardhmen me ta;

2. jashtë shërbimi nga personi ose organizata që e ka deklaruar komponentin jashtë shërbimi dhe përgjegjësia për ruajtjen e tij transferohet te pronari i avionit pasi e ka dokumentuar këtë transferim në sistemin e të dhënave të mirëmbajtjes së avionëve referuar në pikën ML.A.305.

c) Komponentët të cilët kanë arritur jetëgjatësinë e tyre të kufizuar të certifikuar ose kanë një defekt ose mosfunksionim të pariparueshëm klasifikohen

si të papërdorshëm dhe nuk lejohen të hyjnë përsëri në sistemin e furnizimit të komponentëve përveç nëse janë shtyrë kufijtë e jetëgjatësisë së certifikuar ose është miratuar një zgjidhje riparimi në përputhje me pikën ML.A.304.

d) Çdo person ose organizatë përgjegjëse, në përputhje me pikën ML.A.201, në rastin e një komponenti të papërdorshëm siç parashikohet në pikën (c), ndërmerr një nga veprimet e mëposhtme:

1. mban këtë komponent në një vend të përmendur në pikën (b) (1);

2. mundëson që komponenti të shkatërrohet në një mënyrë që të garantojë që është përtej shpëtimit ekonomik ose riparimit përpara se të heqë dorë nga përgjegjësia për atë komponent.

e) Pavarësisht nga pika (d), një person ose organizatë përgjegjëse në përputhje me pikën ML.A.201 mund të transferojë përgjegjësinë e komponentëve të klasifikuar si të papërdorshëm pa i shkatërruar ato, te një organizatë për trajnim ose kërkim.

NËNPJESA H. CERTIFIKATA E LEJIMIT PËR SHËRBIM (CRS)

ML.A.801 Certifikata e lejimit për shërbim të avionëve

a) CRS-ja lëshohet pas përfundimit të mirëmbajtjes së kryer në mënyrën e duhur në një avioni.

b) CRS-ja lëshohet, në mënyrë alternative, nga:

1. stafi i duhur certifikues në emër të organizatës së miratuar të mirëmbajtjes;

2. stafi i pavarur certifikues;

3. pilot-pronari në përputhje me pikën ML.A.803

c) Me përjashtim të pikës (b), në rastin e rrethanave të paparashikuara, kur një avion është ulur në një vend ku nuk ka ndonjë organizatë mirëmbajtjeje të miratuar siç duhet dhe nuk ka të përshtatshëm certifikues, pronari mund të autorizojë një person, me jo më pak se 3 vjet përvojë të përshtatshme në mirëmbajtje dhe që gëzon kualifikimet e duhura, për të mirëmbajtur avionin sipas standardeve të përcaktuara në nënpjesën D të këtij aneksi dhe ta lejojë për shërbim avionin. Pronari në atë rast:

1. merr dhe të ruan të dhënat e avionit, detajet e të gjithë punës së kryer dhe kualifikimet që ka personi që lëshon certifikimin;

2. siguron që kjo mirëmbajtje të rishikohet dhe lëshohet në përputhje me pikën (b) të pikës



ML.A.801 në rastin më të shpejtë dhe brenda një periudhe jo më të gjatë se 7 ditë, ose, në rastin e avionëve që operojnë sipas aneksit VII të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, (Pjesa-NCO) ose, në rastin e balonave, që nuk operojnë nën nënpjesën ADD të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie Evropiane të Sigurisë së Aviacionit” që transpozon rregulloren evropiane 2018/395, ose, në rastin e planerave duke mos ndjekur nënpjesën DEC të aneksit II (Pjesa - SAO) të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transpozon rregulloren e BE-së 2018/1976, brenda një periudhe jo më të gjatë se 30 ditë;

3. njofton CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar, ose Autoritetin e Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, në mungesë të një kontrate me këto organizata, brenda 7 ditëve nga lëshimi i autorizimit.

d) Në rastin e lejimit për shërbim në përputhje me pikat (b) (1) ose (b) (2), stafi certifikues mund të ndihmohet në kryerjen e detyrave të mirëmbajtjes nga një ose më shumë persona që i nënshtrohen kontrollit tij të vazhdueshëm dhe të drejtpërdrejtë.

e) Një CRS përmban të paktën:

1. detajet themelore të mirëmbajtjes së kryer;

2. datën në të cilën ka përfunduar mirëmbajtja;

3. identitetin e organizatës ose personit që lëshon lejen për shërbim, duke përfshirë në mënyrë alternative:

i) referencën e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes dhe certifikimin e stafit që lëshon CRS-në;

ii) në rastin e pikës (b) (2), identitetin dhe, sipas rastit, numrin e licencës së stafit të pavarur certifikues që lëshon CRS-në;

4. kufizimet e vlefshmërisë ajrore ose operimeve, nëse ka,

f) Me përjashtim të pikës (a) dhe pavarësisht nga pika (g), kur mirëmbajtja e kërkuar nuk mund të kryhet, një CRS mund të lëshohet brenda kufizimeve të miratuara të avionit. Në atë rast, CRS-

ja tregon se mirëmbajtja nuk mund të kryhej dhe tregon çdo vlefshmëri ajrore të zbatueshme ose kufizimet në operime, si pjesë e informacionit të kërkuar në pikën (e) (4).

g) CRS-ja nuk lëshohet në rast mospërputhjeje të njohur me kërkesat e këtij aneksi çka rrezikon sigurinë e fluturimit.

ML.A.802 Certifikata e lejimit për shërbim të komponentit

a) Me përjashtim të rasteve të përfshira në pikën (c) të pikës ML.A.502, CRS-ja e komponentit do të lëshohet pasi puna e kërkuar e mirëmbajtjes të jetë kryer siç duhet në komponentin e avionit, në përputhje me pikën ML.A. 502.

b) Certifikata e autorizuar e lejimit për shërbim, e identifikuar si “Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s”, siç përcaktohet në shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M), përbën certifikatën CRS të komponentit, përveç rasteve kur një mirëmbajtje e tillë lëshohet në nivel avioni, siç tregohet në pikën ML.A. 502 (b).

ML.A.803 Autorizimi i pronarit pilot

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

1. të ketë një licencë të vlefshme piloti ose licencë ekuivalente të lëshuar ose validuar nga një shtet për llojin e avionit ose kategorinë e klasës;

2. të zotërojë avionin, qoftë si pronar i vetëm ose i përbashkët; pronari duhet të jetë, në mënyrë alternative:

i) një nga personat fizikë në formularin e regjistrimit;

ii) anëtar i një subjekti juridik rekreativ jofitimprurës, ku subjekti juridik është specifikuar në dokumentin e regjistrimit si pronar ose operator; ky anëtar duhet të jetë i përfshirë drejtpërdrejt në procesin e vendimmarrjes së subjektit juridik dhe të jetë caktuar nga ky subjekt juridik për të kryer mirëmbajtjen e pronarit pilot.

b) Për avionët që operojnë sipas aneksit VII (Pjesa-NCO) urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, ose, në rastin e balonave, që nuk operojnë nën nënpjesën-ADD të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie Evropiane të Sigurisë së Aviacionit” që transpozon rregulloren evropiane 2018/395, ose, në rastin e glajderave,



duke mos ndjekur nënpjesën DEC të aneksit II (Pjesa-SAO) të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transponon rregulloren e BE-së 2018/1976, pronari pilot pas mirëmbajtjes, mund të lëshojë një CRS të kufizuar të pronarit pilot siç parashikohet në shtojcën II të këtij aneksi.

c) CRS-ja regjistrohet në regjistra dhe përmban detajet themelore të mirëmbajtjes së kryer, të dhënat e mirëmbajtjes që janë përdorur, datën në të cilën është kryer mirëmbajtja, si dhe identitetin, nënshkrimin dhe numrin e licencës së pilotit (ose ekuivalente) të ploti pronar që lëshon certifikatën.

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE (ARC)

ML.A.901 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit

Në mënyrë që certifikata e vlefshmërisë ajrore (ARC) e avionit të vazhdojë të mbetet e vlefshme, është e nevojshme kryerja periodike e rishikimit të vlefshmërisë ajrore të avionit dhe mbajtja e të dhënave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të tij.

a) Një certifikatë ARC lëshohet në përputhje me shtojcën IV (forma 15 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s) të këtij aneksi pas përfundimit të rishikimit të pranueshëm të vlefshmërisë ajrore. Certifikata ARC është e vlefshme për 1 vit;

b) Rishikimi i vlefshmërisë ajrore dhe lëshimi i certifikatës ARC kryhet në përputhje me pikën ML.A.903, në mënyrë alternative nga:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil;
2. një CAMO ose CAO i miratuar siç duhet;
3. organizata e miratuar për mirëmbajtjen gjatë kryerjes së inspektimit vjetor prej 100 orësh të përfshirë në AMP;

4. për avionët që operojnë sipas aneksit VII (Pjesa-NCO) të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.20230, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, ose, në rastin e balonave, që nuk operojnë sipas nënpjesës-ADD të aneksit II (Pjesa-BOP) të rregullores për përcaktimin e rregullave të detajuara për funksionimin e balonave sipas rregullores bazë “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e

aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie Evropiane të Sigurisë së Aviacionit” që transponon rregulloren evropiane 2018/395, ose, në rastin e glajderave (*sailplanes*), duke mos ndjekur nënpjesën DEC të aneksit II (Pjesa-SAO) të rregullores “Për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimet e planerave në përputhje me rregulloren e re bazë mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie evropiane të sigurisë së aviacionit” që transponon rregulloren e BE-së 2018/1976, personeli i pavarur certifikues gjatë kryerjes së inspektimit vjetor prej 100 orësh të përfshirë në AMP, kur mbajnë:

- i) një licencë të lëshuar në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) e përshtatshme për avionin përkatës ose, nëse Aneksi III (Pjesa-66) nuk është e zbatueshme për avionin përkatës, kualifikimi kombëtar i stafit certifikues i vlefshëm për atë avion;

- ii) një autorizim i lëshuar, në mënyrë alternative nga:

A) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent që ka lëshuar licencën e lëshuar në përputhje me shtojcën III (Pjesa-66),

B) nëse shtojca III (Pjesa-66) nuk është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent përgjegjës për kualifikimin kombëtar të stafit certifikues.

Stafi i pavarur certifikues që ka një licencë të lëshuar në përputhje me aneksin III (Pjesa-66), mund të kryejë rishikime të vlefshmërisë ajrore dhe të lëshojë një certifikatë ARC për avionët të regjistruar në RSH. Gjithsesi, stafi i pavarur certifikues që ka një kualifikim kombëtar duhet të performojë vetëm rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe të lëshojë ARC për mjetet ajrore të regjistruara në Republikën e Shqipërisë.

Certifikatat ARC të lëshuara nga një staf i pavarur certifikues që kanë një kualifikim kombëtar nuk përfitojnë nga njohja e ndërsjellë kur avioni transferohet në një shtet tjetër anëtar.

Kurdoherë që rrethanat zbulojnë ekzistencën e një kërcënimi të mundshëm të sigurisë në operim, Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe e lëshon vetë një certifikatë ARC.

c) Vlefshmëria e një certifikate ARC mund të zgjatet maksimalisht dy herë radhazi, për një periudhë prej një viti për çdo herë, nga një CAMO ose CAO i miratuar siç duhet, duke iu nënshtruar kushteve të mëposhtme:



1. avioni është menaxhuar vazhdimisht për 12 muajt e mëparshëm nga kjo CAMO ose CAO;

2. avioni është mirëmbajtur për 12 muajt e mëparshëm nga organizatat e miratuara të mirëmbajtjes; kjo përfshin detyrat e mirëmbajtjes së pronarit pilot të kryera dhe të lejuara për shërbim ose nga pronari pilot ose nga një staf i pavarur certifikues;

3. CAMO-ja ose CAO-ja nuk ka ndonjë provë ose arsye për të besuar se avioni nuk është i vlefshëm për fluturim.

Kjo zgjatje nga CAMO ose CAO është e mundur, pavarësisht se nga cili personel ose organizatë, siç parashikohet në pikën (b), është lëshuar fillimisht certifikata ARC.

d) Me përjashtim të pikës (c), zgjatja e ARC-së mund të parashikohet për një periudhë maksimale prej 30 ditësh, pa hequr dorë nga vazhdimësia e modelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, për të siguruar disponueshmërinë e avionit në mënyrë që të vendoset në mjetin ajror ARC-ja origjinale.

e) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe e lëshon vetë ARC-në, pronari duhet t'i sigurojë atij:

1. dokumentacionin e kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent;

2. akomodimin e përshtatshëm në vendin e duhur për personelin e tij;

3. kur është e nevojshme, mbështetjen ndaj stafit përkatës certifikues.

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

a) Një ARC bëhet e pavlefshme nëse, në mënyrë alternative:

1. pezullohet ose revokohet;

2. certifikata e vlefshmërisë ajrore është pezulluar ose revokuar;

3. avioni nuk është në regjistrin e avionëve të Republikës së Shqipërisë

4. certifikata e tipit nën të cilën është lëshuar certifikata e vlefshmërisë ajrore është pezulluar ose revokuar.

b) Një avion nuk fluturon nëse ARC-ja është e pavlefshme ose nëse ndonjë nga rrethanat e mëposhtme janë të pranishme:

1. vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit ose e ndonjë komponenti të montuar në avion nuk i plotëson kërkesat e këtij aneksi

2. avioni nuk është në përputhje me modelin e

tipit të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia;

3. avioni ka operuar përtej kufizimeve të manualit të miratuar të fluturimit ose certifikatës së vlefshmërisë ajrore, pa ndërmarrë veprimin e duhur;

4. avioni ka qenë i përfshirë në një aksident ose incident që ndikon në vlefshmërinë ajrore të avionit, pa ndërmarrë veprime përkatëse pasuese për të rimarrë vlefshmërinë ajrore;

5. një modifikim ose riparim i avionit ose i ndonjë komponenti të montuar në avion nuk është në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksi Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

c) Pas dorëzimit ose revokimit, ARC-ja i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil.

ML.A.903 Procesi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Për të përmbushur kërkesën për rishikimin e vlefshmërisë ajrore të një avioni të përmendur në pikën ML.A.901, personeli i rishikimit të vlefshmërisë ajrore kryen një rishikim të dokumentuar të të dhënave të avionit për të verifikuar, se:

1. struktura e trupit të avionit, motori dhe orët e fluturimit të helikës dhe ciklet e fluturimit të lidhura me të janë regjistruar siç duhet;

2. manuali i fluturimit është i zbatueshëm për konfigurimin e avionit dhe pasqyron statusin e rishikimit të fundit;

3. e gjithë mirëmbajtja e kryer në avionit është kryer sipas AMP-së;

4. të gjitha defektet e njohura janë korrigjuar ose shtyrë në mënyrë të kontrolluar;

5. të gjitha AD-të e zbatueshme janë zbatuar dhe regjistruar siç duhet;

6. të gjitha modifikimet dhe riparimet e bëra në avion janë regjistruar dhe janë në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksi Ib (Pjesa 21, Drita) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e



përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012;

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

8. e gjithë mirëmbajtja është certifikuar në përputhje me këtë aneks;

9. nëse kërkohet, deklarata aktuale e peshës dhe e ekuilibrit pasqyron konfigurimin e avionit dhe është e vlefshme;

10. avioni përputhet me rishikimin e fundit të modelit të tipit të tij të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia;

11. nëse kërkohet, avioni mban certifikatën e zhurmës që korrespondon me konfigurimin aktual të avionit në përputhje me nënpjesën I të aneksit I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, nënpjesën I të seksionit A të aneksit Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

b) Staf i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të përmendur në pikën (a) kryen inspektimin fizik të avionit. Për këtë inspektim, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që nuk është i kualifikuar siç duhet nën aneksin III (Pjesa-66) ndihmohet nga një personel i kualifikuar.

c) Përmes inspektimit fizike të avionit, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajror siguron që:

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

2. avioni përputhet me manualin e tij të miratuar të fluturimit;

3. konfigurimi i avionit përputhet me dokumentacionin e miratuar;

4. nuk konstatohet asnjë defekt i dukshëm që nuk është adresuar në bazë të pikës ML.A.403;

5. nuk mund të gjenden mospërputhje midis avionit dhe rishikimit të dokumentuar të të dhënave, siç përmendet në pikën (a).

d) Me përjashtim të pikës ML.A.901 (a), rishikimi i vlefshmërisë ajrore mund të përshpejtohet për një periudhë maksimale prej 90 ditësh, duke mos penguar vazhdueshmërinë e modelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore në mënyrë që të lejojë rishikimin fizik gjatë kontrollit të mirëmbajtjes.

e) ARC-ja (Forma 15c e RSH-së, sipas modelit të EASA-s) e përcaktuar në shtojcën IV lëshohet vetëm:

1. nga stafi i autorizuar siç duhet për rishikimin e vlefshmërisë ajrore;

2. kur rishikimi i vlefshmërisë ajrore është kryer plotësisht, të gjitha gjetjet janë mbyllur;

3. kur ndonjë mospërputhje e gjetur në AMP në përputhje me pikën (h) është adresuar në mënyrë të pranueshme.

f) Një kopje e çdo ARC të lëshuar ose të zgjatur në kohë për një avion i dërgohet Shtetit të regjistrimit të këtij avioni brenda 10 ditëve.

g) Detyrat e rishikimit të vlefshmërisë ajrore nuk nënkontraktohen.

h) Efektiviteti i AMP-së mund të rishikohet së bashku me rishikimin e vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën (c) (9) të pikës ML.A.302. Ky rishikim përfundohet nga personi që ka kryer rishikimin e vlefshmërisë ajrore. Nëse rishikimi tregon mangësi të avionit të lidhura me mangësi në përmbajtjen e AMP-së, AMP-ja ndryshohet në përputhje me rrethanat. Personi që kryen rishikimin informon autoritetin kompetent të Shtetit të regjistrimit nëse nuk është dakord me masat për ndryshimin e AMP-së të marra nga pronari, CAMO ose CAO. Në këtë rast, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, vendos se cilat ndryshime janë të nevojshme në AMP duke iu referuar papajtueshmërive përkatëse të përcaktuara në pikën ML.B.903 dhe, nëse është e nevojshme, duke reaguuar në përputhje me pikën ML.B.304.

ML.A.904 Kualifikimi i stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Staf i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që vepron në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil kualifikohet në përputhje me pikën ML.B.902.

b) Staf i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që vepron në emër të një organizate të përmendur në nënpjesën F ose nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M), aneksit II (Pjesa-145), aneksit Vc (Pjesa-CAMO) ose aneksit Vd (Pjesa-CAO) duhet të jenë kualifikuar përkatësisht në përputhje me nënpjesën F ose nënpjesën G të aneksit I (Pjesa-M), aneksit II (Pjesa-



145), aneksit Vc (Pjesa-CAMO) ose aneksit Vd (Pjesa-CAO).

c) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që vepron në emër të tyre, siç lejohet bazuar në pikën ML.A.901 (b) (4):

1. ka një licencë të lëshuar në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) e kategorizuar për avionin përkatës ose, nëse Aneksi III (Pjesa-66) nuk është e zbatueshme për avionin në veçanti, ka një kualifikim kombëtar të stafit certifikues të vlefshëm për atë avion; dhe

2. mban një autorizim të lëshuar, në mënyrë alternative, nga:

i) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent që ka lëshuar licencën në përputhje me aneksin III (Pjesa-66);

ii) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent përgjegjës për kualifikimin kombëtar të stafit certifikues, nëse aneksi III (Pjesa-66) nuk është e zbatueshme;

d) Autorizimi i kërkuar sipas pikës (c)(2) lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil ka vlerësuar se personi ka njohuri për pjesët e këtij aneksi, të cilat janë të rëndësishme për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, performancën e rishikimeve të vlefshmërisë ajrore dhe lëshimin e ARC-ve;

2. personi ka kryer në mënyrë të pranueshme një rishikim të vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e tij.

Ky autorizim mbetet i vlefshëm për një kohëzgjatje prej 5 vjet për aq kohë sa mbajtësi ka kryer të paktën një rishikim të vlefshmërisë ajrore çdo 12 muaj. Nëse nuk është ky rasti, kryhet një rishikim i ri i pranueshëm i vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e Autoriteti i Aviacionit Civil.

Pas përfundimit të vlefshmërisë së tij, autorizimi rinovohet për 5 vjet të tjerë, duke iu nënshtruar një përputhshmërie të re me pikat (d)(1) dhe (d)(2). Nuk ka kufij në numrin e rinovimeve.

Mbajtësi i autorizimit mban të dhënat për të gjitha rishikimet e vlefshmërisë ajrore të kryera dhe i vë ato në dispozicion, sipas kërkesës, të çdo autoriteti kompetent dhe çdo pronari të avionit, për të cilin po kryen një rishikim të vlefshmërisë ajrore.

Ky autorizim mund të revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent në çdo kohë nëse ai nuk është i kënaqur me kompetencën e mbajtësit ose me përdorimin e këtij autorizimi.

ML.A.905 Transferimi i regjistrimit të avionit nga RSH në një shtet të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe

a) Kur transferon një regjistrim avioni, aplikanti:

1. së pari, i bën me dije Autoritetit të Aviacionit Civil emrin e Shtetit në të cilin do të regjistrohet avioni;

2. dhe më pas aplikon në autoritetin kompetent të shtetit të ri të regjistrimit për lëshimin e një certifikate të re të vlefshmërisë ajrore në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012. Në mënyrë të njëjtë, kur regjistrimi i avionit transferohet nga një vend i BE-së, në Shqipëri, aplikanti aplikon në Autoritetin e Aviacionit Civil si autoriteti kompetent të shtetit të ri të regjistrimit për lëshimin e një certifikate të re të vlefshmërisë ajrore në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

b) Pavarësisht nga pika (a)(3) e pikës ML.A.902, ARC-ja e mëparshme mbetet e vlefshme deri në datën e përfundimit të vlefshmërisë së saj, përveç rastit kur ARC-ja është lëshuar nga një staf i pavarur certifikues që mban një kualifikim kombëtar të stafit certifikues, në përputhje me pikën (b)(4) të pikës ML.A.901, dhe në këtë rast zbatohet pika ML.A.906.

c) Pavarësisht nga pikat (a) dhe (b), në rastet kur avioni ishte në gjendje jo të vlefshme për fluturim në shtetin e mëparshëm të regjistrimit ose kur statusi i vlefshmërisë ajrore të avionit nuk mund të përcaktohet duke përdorur regjistrimet ekzistuese, zbatohet pika ML.A.906.

ML.A.906 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionëve të importuar në Shqipëri

a) Kur importohet një avion në regjistrin



shqiptar, nga një vend i tretë ose nga një sistem rregullator ku nuk zbatohen kërkesat e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, aplikanti, duhet:

1. të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i Shtetit të regjistrit, për lëshimin e një certifikate të re të vlefshmërisë ajrore në përputhje me aneksin I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

2. për avionët që nuk janë të rinj, siguron se ka një rishikim të vlefshmërisë ajrore të kryer në mënyrë të pranueshme në përputhje me pikën ML.A.901;

3. siguron se ka kryer të gjithë mirëmbajtjen në përputhje me AMP-në e miratuar ose deklaruar.

b) Nëse avioni i plotëson kërkesat përkatëse, autoriteti kompetent, CAMO ose CAO, organizata e mirëmbajtjes ose personeli i pavarur certifikues që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore, siç parashikohet në pikën (b) të pikës ML.A.901, lëshon një ARC dhe i dërgon një kopje Autoritetit të Aviacionit Civil si autoritetit kompetent i Shtetit të regjistrit.

c) Pronari lejon hyrjen në avion për inspektim nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent i Shtetit të regjistrit.

d) Një certifikatë e re e vlefshmërisë ajrore lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent i Shtetit të regjistrit nëse avioni përputhet me aneksin I (Pjesa-21) ose, sipas rastit, aneksi Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

ML.A.907 Gjetjet

a) Gjetjet kategorizohen si më poshtë:

1. Një gjetje e nivelit 1 është çdo konstatim i mospërputhjes së konsiderueshme me kërkesat e këtij aneksi që ul standardin e sigurisë në operim dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

2. Një gjetje e nivelit 2 është çdo konstatim i mospërputhjes me kërkesat e këtij aneksi që mund të ulë standardin e sigurisë në operim dhe mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

b) Pas marrjes së njoftimit për gjetjet në përputhje me pikën ML.B.903, personi ose organizata, që ka përgjegjësi në bazë të pikës ML.A.201, përcakton dhe dëshmon tek Autoriteti i Aviacionit Civil brenda një periudhe kohore të rënë dakord me të, një plan masash korrigjuese, që synon parandalimin e përsëritjes së gjetjes dhe shkakut themelor të tij.

SEKSIONI B. PROCEDURA PËR AUTORITETIN E AVIACIONIT CIVIL NËNPJESA A. TË PËRGJITHSHME

ML.B.101 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton kërkesat administrative që duhet të ndiqen nga Autoriteti i Aviacionit Civil përgjegjëse për zbatimin dhe përforcimin e seksionit A të këtij aneksi.

ML.B.102 Autoriteti kompetent

a) Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoriteti Kompetent i caktuar me përgjegjësi për lëshimin, vazhdimësinë, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore. Autoriteti i Aviacionit Civil krijon procedura të dokumentuara dhe një strukturë organizative.

b) Burimet

Numri i personelit është i përshtatshëm për të përmbushur kërkesat e detajuara në këtë seksion.

c) Kualifikimi dhe trajnimi

I gjithë personeli i përfshirë në aktivitetet e mbuluara në këtë aneks është i kualifikuar siç duhet dhe ka njohuritë dhe përvojën e duhur, trajnimin fillestar dhe të vazhdueshëm për të kryer detyrat që i përcaktohen.

d) Procedurat

Autoriteti i Aviacionit Civil vendos procedurat e detajuara për të arritur përputhshmërinë me këtë aneks. Procedurat rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar përputhshmërinë e vazhdueshme.

**ML.B.104 Ruajtja e të dhënave**

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem të ruajtjes së të dhënave që lejon gjurmueshmërinë e duhur të procesit për lëshimin, vazhdimësinë, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e çdo certifikate dhe autorizimi.

b) Të dhënat për mbikëqyrjen e secilit avion përfshijnë, minimumi, një kopje, të:

1. certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit;
2. ARC-ve;

3. raporteve nga rishikimet e vlefshmërisë ajrore të kryera drejtpërdrejt nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

4. të të gjitha korrespondencave përkatëse në lidhje me avionin;

5. detajeve të çdo veprimi(eve) përjashtimi dhe detyrimi/përforcimi;

6. çdo dokumenti të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me këtë aneks ose urdhrin e ministrit nr. 80, datë 30.06.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”

c) Të dhënat e përcaktuara në pikën (b) ruhen deri në 2 vjet pasi avioni është hequr përgjithmonë nga shërbimi.

d) Të gjitha të dhënat e përcaktuara në pikën ML.B.104 vihen në dispozicion të çdo shteti tjetër anëtar ose Agjencisë me kërkesën e tyre.

ML.B.105 Shkëmbimi i ndërsjellë i informacionit

a) Për të kontribuar në përmirësimin e sigurisë së aviacionit, Autoriteti i Aviacionit Civil merr pjesë në një shkëmbim të ndërsjellë të të gjithë informacionit të nevojshëm në përputhje me nenin 72 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”.

b) Pa cenuar kompetencat e Shteteve Anëtare, në rast të një kërcënimi të mundshëm të sigurisë që përfshin disa Shtete Anëtare, Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndihmojë autoritetet kompetente në fjalë, në kryerjen e veprimeve të nevojshme mbikëqyrëse.

NËNPJESA B. PËRGJEGJËSIA**ML.B.201 Përgjegjësitë**

Autoriteti i Aviacionit Civil i referuar në germën (b) të pikës ML.1 është përgjegjës për kryerjen e inspektimeve dhe hetimeve për të verifikuar nëse janë përmbushur kërkesat e këtij aneksi.

NËNPJESA C. VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË AJRORE**ML.B.302 Përjashtimet**

Të gjitha përjashtimet e dhëna në përputhje me nenin 71 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” regjistrohen dhe ruhen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

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

a) Autoriteti i Aviacionit Civil zhvillon një program mbikëqyrës në vijim të një qasjeje të bazuar në rrezik, për të monitoruar statusin e vlefshmërisë së flotës së avionëve në regjistrin e tij.

b) Programi i mbikëqyrjes përfshin mbikëqyrjen e kampionëve të produkteve të avionëve dhe mbulon të gjitha aspektet e elementeve kryesore të rrezikut të vlefshmërisë ajrore.

c) Mbikëqyrja e kampionit të produktit do të krahasojë standardet e arritura të vlefshmërisë ajrore, në bazë të kërkesave të zbatueshme, dhe identifikon çdo gjetje.

d) Çdo gjetje e identifikuar kategorizohet në përputhje me pikën ML.B.903 dhe konfirmohet me shkrim te personi ose organizata përgjegjëse, në përputhje me pikën ML.A.201. Autoriteti i Aviacionit Civil ka një procedurë të caktuar për të analizuar gjetjet sipas rëndësisë së sigurisë së tyre në operim.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron të gjitha gjetjet dhe veprimet përkatëse për mbylljen e tyre.

f) Nëse gjatë monitorimit të avionëve, janë gjetur prova që dëshmojnë mosrespektimin e këtij aneksi apo Aneksëve të tjera, gjetja adresohet siç parashikohet në anekset përkatëse.

g) Nëse kërkohet një gjë e tillë për të siguruar veprimin e duhur të përforcimit, Autoriteti i Aviacionit Civil shkëmben informacione me autoritetet e tjera kompetente për mospërputhjet e identifikuar në përputhje me germën (f).

ML.B.304 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi
Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) pezullon një ARC mbi baza të arsyeshme në rast të një kërcënimi të mundshëm të sigurisë në operim; ose

b) pezullon ose revokon një ARC në bazë të germës (a) të pikës ML.B.903.

Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent i cili ka lëshuar autorizimin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, në përputhje me germën (c) të



pikës ML.A.904 për stafin e pavarur certifikues, e revokon këtë autorizim nëse mbajtësi tregon performancë të dobët të rishikimit të vlefshmërisë ajrore ose e përdor këtë autorizim në mënyrë të papërshtatshme.

NËNPJESA I. CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE (“ARC”)

ML.B.902 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore nga Autoriteti i Aviacionit Civil

a) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe lëshon ARC-në e paraqitur në shtojcën IV të këtij aneksi (Forma 15c e RSH-së, sipas modelit të EASA-s), Autoriteti i Aviacionit Civil kryen një rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën ML.A.903.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil ka personelin e duhur të rishikimit të vlefshmërisë ajrore për të kryer rishikimet e vlefshmërisë ajrore. Personeli ka siguruar të gjitha sa vijon më poshtë:

1. të paktën 3 vjet përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

2. licencën e përshtatshme në përputhje me aneksin III (Pjesa-66) ose një kualifikim kombëtar të njohur të personelit të mirëmbajtjes i përshtatshëm për kategorinë e avionit (kur neni 5 (6) i kësaj rregulloreje i referohet rregullave kombëtare) ose një diplomë në aeronautikë ose ekuivalente me të;

3. trajnimin e përshtatshëm rreth mirëmbajtjes aeronautike;

4. një pozicion që e autorizon personin të nënshkruajë në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Pavarësisht nga pikat 1 deri 4, kërkesa e pikës ML.B.902 (b) (2) mund të zëvendësohet me 4 vjet përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore përveç atyre që tashmë kërkojnë nga pika ML.B.902 (b) (1).

c) Autoriteti i Aviacionit Civil mban të dhëna për të gjithë personelin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, të cilat përfshijnë detaje të çdo kualifikimi të përshtatshëm të kryer, së bashku me një përmbledhje të përvojës dhe trajnimit përkatës të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

d) Gjatë kryerjes së rishikimit të vlefshmërisë ajrore, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë akses në të dhënat e zbatueshme siç përcaktohen në pikat ML.A.305 dhe ML.A.401.

e) Staf i që kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore lëshon certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore (Forma 15c e RSH-së, sipas modelit të EASA-s), siç përcaktohet në shtojcën IV, pas përfundimit të pranueshëm të rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

f) Kurdo që rrethanat zbulojnë ekzistencën e një kërcënimi të mundshëm të sigurisë në operim, Autoriteti i Aviacionit Civil kryen rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe e lëshon vetë ARC-në.

ML.B.903 Gjetjet

Nëse gjatë mbikëqyrjes së avionëve ose me anë të mjeteve të tjera, janë gjetur prova që tregojnë mosrespektimin e kërkesave të këtij aneksi, Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) për gjetjet e nivelit 1, kërkon që të merren masat e duhura korrigjuese përpara fluturimit të radhës, dhe menjëherë revokon ose pezullon ARC-në; dhe

b) për gjetjet e nivelit 2, imponon masat korrigjuese të përshtatshme për natyrën e papajtueshmërisë.

SHTOJCA I KONTRATA E MENAXHIMIT VAZHUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE

a) Kur një pronar kontraktin në përputhje me pikën ML.A.201 një CAMO ose CAO për të kryer detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore me kërkesë të Autoritetit të Aviacionit Civil, një kopje e kontratës së nënshkruar nga të dyja palët dërgohet nga pronari tek Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Republika e Shqipërisë është Shteti i regjistrimit.

b) Kontrata zhvillohet duke marrë parasysh kërkesat e këtij aneksi dhe përcakton detyrimet e nënshkruesve në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit.

c) Kontrata përmban të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. regjistrimin e avionit, llojin dhe numrin e serisë;

2. emrin e pronarit ose qiradhënësit të regjistruar të avionit ose detajet e shoqërisë përfshirë adresën;

3. detaje të CAMO-s ose CAO-s të kontraktuara, përfshirë adresën;

4. llojin i operimit.

d) kontrata deklaron si më poshtë:

Pronari i beson CAMO-s ose CAO-s



menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit, zhvillimin dhe miratimin e një programi mirëmbajtjeje dhe organizimin e mirëmbajtjes së avionit sipas këtij programi të mirëmbajtjes.

Sipas kësaj kontrate, të dy nënshkruesit marrin përsipër të përmbushin detyrimet përkatëse të kësaj kontrate.

Pronari deklaron, në bazë të njohurive që ka, se të gjitha informacionet e dhëna të CAMO-s ose CAO-s në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, janë dhe do të jenë të sakta, dhe se avioni nuk do të ndryshohet pa miratimin paraprak të CAMO-s ose CAO-s.

Në rast të ndonjë papajtueshmërie me këtë kontratë, nga secili prej nënshkruesve, kontrata bëhet e pavlefshme. Në këtë rast, pronari mban përgjegjësi të plotë për çdo detyrë që lidhet me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, dhe pronari informon Autoritetin e Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, brenda 2 javësh për përfundimin e kontratës.

e) Kur një pronar kontraktin një CAMO ose CAO në përputhje me pikën ML.A.201, detyrimet e secilës palë caktohen si më poshtë:

1. Detyrimet e CAMO-s ose CAO-s:

i) të ketë të përfshirë llojin e avionit në kushtet e miratimit të tij;

ii) të respektojë të gjitha kushtet e listuara më poshtë në lidhje me mbajtjen e vlefshmërisë ajrore të avionit:

A. të zhvillojë dhe miratojë AMP-në për avionin;

B. pasi të jetë miratuar, t'i vërë në dispozicion pronarit një kopje të AMP-së, si dhe një kopje të arsyeve për çdo ndryshim nga rekomandimet e DAH-së;

C. të organizojë një inspektim rutinë duke përdorur AMP-në e mëparshme të avionit;

D. të organizojë kryerjen e mirëmbajtjes nga një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje ose, nëse lejohet, nga një staf i pavarur certifikues;

E. të organizojë zbatimin e të gjitha AD-ve të zbatueshme;

F. të organizojë korrigjimin e të gjitha defekteve të zbuluara gjatë mirëmbajtjes, rishikimit të vlefshmërisë ajrore ose të raportuara nga pronari, nga një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje ose, nëse lejohet, nga staf i pavarur certifikues;

G. të koordinojë mirëmbajtjen e planifikuar, zbatimin e AD-ve, zëvendësimin e pjesëve me

jetëgjatësi të kufizuar të shërbimit dhe kërkesat për inspektimin e komponentëve;

H. të informojë pronarin sa herë që avioni duhet të paraqitet te një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje ose, nëse lejohet, te stafi i pavarur certifikues;

I. të menaxhojë dhe arkivojë të gjitha të dhënat teknike;

iii) të organizojë miratimin e çdo modifikimi të avionit në përputhje me aneksin I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, (Pjesa-21) përpara se të zbatohet modifikimi;

Në rastin e një avioni që i nënshtrohet një deklaratë të përputhshmërisë së projektimit, të organizojë deklaratën e pajtueshmërisë për çdo modifikim në përputhje me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012 përpara se ajo të përshihet;

iv) të organizojë miratimin e çdo riparimi të avionit në përputhje me aneksin I (Pjesa 21) ose, sipas rastit, me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, përpara se të kryhet riparimi;

Në rastin e një avioni që i nënshtrohet një deklaratë të përputhshmërisë së projektimit, të organizojë deklaratën e pajtueshmërisë për çdo riparim në përputhje me aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave



zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, përpara se të kryhet riparimi;

v) të informojë Autoriteti i Aviacionit Civil kur Shqipëria është shteti i regjistrimit sa herë që avioni nuk paraqitet nga pronari për mirëmbajtje siç kërkohet nga CAMO-ja ose CAO-ja e kontraktuar;

vi) të informojë Autoriteti i Aviacionit Civil kur Shqipëria është shteti i regjistrimit sa herë që kjo kontratë nuk respektohet;

vii) të sigurojë që rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit të bëhet, kur është e nevojshme, dhe të sigurohet që ARC-ja të lëshohet;

viii) të dërgojë brenda 10 ditësh një kopje të çdo ARC-je të lëshuar ose të zgjatur në kohë tek Autoriteti i Aviacionit Civil kur Shqipëria është shteti i regjistrimit;

ix) të kryejë të gjitha raportimet e dukurive të detyrueshme nga rregulloret në fuqi;

x) të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil kur Shqipëria është Shteti i regjistrimit, sa herë që kontrata në fuqi denoncohet nga secila palë.

2. Detyrimet e pronarit:

i) të ketë njohuri të përgjithshme rreth AMP-së;

ii) të ketë njohuri të përgjithshme rreth këtij aneksi;

iii) të paraqesë avionin për mirëmbajtje siç udhëzohet nga CAMO ose CAO e kontraktuar;

iv) të mos modifikojë avionin pa u konsultuar më parë me CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar;

v) të informojë CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar për të gjithë mirëmbajtjen e kryer në mënyrë të veçantë pa njohurinë dhe kontrollin e CAMO-s ose CAO-s së kontraktuar;

vi) të raportojë te CAMO-ja ose CAO-ja e kontraktuar përmes regjistrimit të gjitha defektet e gjetura gjatë operimeve;

vii) të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil kur Shqipëria është Shteti i regjistrimit sa herë që kontrata në fuqi denoncohet nga secila palë;

viii) të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil kur Shqipëria është Shteti i regjistrimit dhe CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar kur avioni shitet;

ix) të kryejë të gjitha raportimet e dukurive të detyrueshme nga rregulloret në fuqi;

x) të informojë rregullisht CAMO-n ose CAO-n

e kontraktuar për orët e fluturimit të avionit dhe çdo të dhënë tjetër të përdorimit, siç është rënë dakord me CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar;

xi) të regjistrojë CRS-në në regjistra, siç përmendet në pikën M.L.A.803 (c), kur kryen mirëmbajtjen e pronarit pilot;

xii) të informojë CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar jo më vonë se 30 ditë pas përfundimit të çdo detyre të mirëmbajtjes së pronarit pilot.

SHTOJCA II

MIRËMBAJTJA E KUFIZUAR E PRONARIT PILOT

Përveç kërkesave të përcaktuara në këtë aneks, pronari pilot zbaton parimet themelore vijuese para se të kryejë ndonjë detyrë mirëmbajtjeje:

a) Kompetenca dhe përgjegjësia

1. Pronari piloti është gjithmonë përgjegjës për çdo mirëmbajtje që ai kryen.

2. Pronari pilot ka një nivel të pranueshëm të kompetencës për të kryer detyrën. Është përgjegjësi e pronarit pilot që të njihet me praktikat standarde të mirëmbajtjes për avionin e tij dhe me AMP-në.

b) Detyrat

Pronari pilot mund të kryejë inspektime të thjeshta vizuale ose operime për të kontrolluar strukturën e trupit të avionit, motorët, sistemet dhe komponentët për gjendjen e përgjithshme, dëmtimin e dukshëm dhe funksionimin normal.

Një detyrë mirëmbajtjeje nuk kryhet nga pronari pilot nëse ndodh ndonjë nga kushtet e mëposhtme:

1. është një detyrë kritike e mirëmbajtjes;

2. kërkon heqjen e komponentëve madhor ose të një assemblimi më të madh;

3. kryhet në përputhje me një AD ose një objekt të kufizimit të vlefshmërisë ajrore (ALI) përveç nëse lejohet posaçërisht në AD-në ose ALI-në;

4. kërkon përdorimin e mjeteve të posaçme ose mjeteve të kalibruara (me përjashtim të çiftit rrotullues dhe mjeteve të shtypjes);

5. kërkon përdorimin e pajisjeve të provës ose të provës së veçantë (p.sh. testimi joshkatërrues (NDT), testet e sistemit ose kontrollet operative për pajisjet avionike);

6. është i përbërë nga çdo inspektim i veçantë i paplanifikuar (p.sh. kontrolli i uljes së rëndë);

7. ndikon në sistemet thelbësore për operimet e rregullave instrumentale të fluturimit (IFR);

8. është një detyrë komplekse mirëmbajtjeje, në



përputhje me shtojcën III, ose është një detyrë mirëmbajtjes së komponentit në përputhje me pikën (a) ose (b) të pikës ML.A.502;

9. është pjesë e kontrollit vjetor 100 orë/në vit (për ato raste detyra e mirëmbajtjes është e kombinuar me rishikimin e vlefshmërisë ajrore të kryer nga organizatat e mirëmbajtjes ose stafi i pavarur certifikues).

Kriteret e përmendura në pikat 1 deri në 9 nuk mund të tejkalohen nga udhëzimet më pak kufizuese të lëshuara në përputhje me AMP-në e përmendur në pikën ML.A.302.

Çdo detyrë e përshkruar në manualin e fluturimit të avionit (ose manualet e tjera operative), për shembull përgatitja e avionit për fluturim (montimi i krahëve të glajderave, ose kryerja e një inspektimi para fluturimit, ose montimi i koshit, aparati për djegie, cilindrat e karburantit dhe kombinimi i zarfit për një balonë etj.), nuk konsiderohet një detyrë mirëmbajtjeje dhe, për rrjedhojë, nuk kërkon një CRS. Sidoqoftë, personi që monton këto pjesë është përgjegjës për të siguruar që këto pjesë janë kualifikuar për instalim dhe janë të gatshme për shërbim.

c) Kryerja dhe të dhënat e detyrave të mirëmbajtjes së pilotit-pronar

Të dhënat e mirëmbajtjes, siç përcaktohet në pikën ML.A.401, duhet të jenë gjithmonë të disponueshme gjatë kryerjes së mirëmbajtjes së pronarit pilot dhe duhet të jenë në përputhshmëri me to. Detajet e të dhënave të përmendura në kryerjen e mirëmbajtjes së pronarit pilot duhet të përfshihen në CRS në përputhje me pikën (d) të pikës ML.A.803.

Pronari pilot duhet të informojë CAMO-n ose CAO-n e kontraktuar (nëse ekziston një kontratë e tillë) për përmbushjen e detyrave të mirëmbajtjes së pronarit pilot jo më vonë se 30 ditë pas përfundimit të këtyre detyrave, në përputhje me pikën (a) të pikës ML.A. 305.

SHTOJCA III

Detyrat komplekse të mirëmbajtjes që nuk lëshohen nga pronari pilot

Të gjitha detyrat komplekse të mirëmbajtjes të përmendura më poshtë përbëjnë detyrat komplekse të mirëmbajtjes të cilat, sipas Shtojcës II, nuk kryhen nga pronari pilot. Këto detyra kryhen nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes ose nga një staf i pavarur certifikues:

a) modifikimi, riparimi ose zëvendësimi duke rivendosur, lidhur, petëzuar, ose bashkuar ndonjë nga pjesët e mëposhtme të strukturës së trupit të avionit:

1. tra ekuilibri i krahut;
 2. tra mbështetës për krahun ose element i distancës;
 3. direk;
 4. flanaxhë direku;
 5. elementi i trarit prej shufre;
 6. seksioni vertikal i trarit;
 7. kil ose element zinxhir i trupit të papërshkueshëm nga uji të një hidroplani;
 8. elementi i kompensimit të fletës së valëzuar në sipërfaqen e krahut ose bishtit;
 9. brinja kryesore e krahut;
 10. traversë përforcuese sipërfaqësore e krahut ose bishtit;
 11. montues motori;
 12. korniza ose elementi strukturor gjatësor i trupit të avionit;
 13. elementi i trarit anësor, horizontal ose ndarësit;
 14. kllapë mbështetëse ose përforcues për ulëset;
 15. zëvendësimi i binarëve të ulëses;
 16. traversa e pajisjes së uljes së avionit ose traversa përforcuese;
 17. boshti;
 18. rrota; dhe
 19. piedestali ski, duke përfshirë zëvendësimin e një shtrese me fërkim të ulët;
- b) modifikimi ose riparimi i ndonjë prej pjesëve të mëposhtme:

1. veshja e jashtme e avionit ose veshja e glajderit (*sailplane*) nëse kërkohet përdorimi i një mbështetësi, këmbe ose instalimi;
2. veshja e avionit që i nënshtrohet presionit të ngarkesave nëse dëmtimi i veshjes i kalon 15 cm (6 in.) në çdo drejtim;
3. një pjesë ngarkese mbajtëse e sistemit të kontrollit, duke përfshirë kolonën e kontrollit, pedalin, boshtin, kuadrantin, levën, tubin çift rrotullues, bririn e kontrollit dhe kllapat fiksuese, por duke përfshirë:
- i) ndërrimin e një ngjitësi riparues ose përshtatësi kablloje; dhe
- ii) zëvendësimin e montimit të tubit shty-tërheq që është bashkangjitur me gozhdim;
4. çdo strukturë tjetër që nuk është listuar në pikën (a) që një prodhues e ka identifikuar si



strukturë parësore në manualin e tij të mirëmbajtjes, në manualin e riparimit strukturor ose udhëzimet për vlefshmërinë ajrore të vazhdueshme;

c) performanca e të gjithë mirëmbajtjes së mëposhtme në motorin me piston:

1. çmontimi dhe më pas rimontimi motorit me piston, përveçse:

i) për të siguruar qasje në pjesët e pistonit/cilindrave; ose

ii) për të hequr mbulesën e pasme të aksesoreve për të inspektuar dhe/ose zëvendësuar pjesët e pompës së naftës, kur një punë e tillë nuk përfshin heqjen dhe ndregjen e ingranazheve të brendshme;

2. çmontimi dhe rimontimi i mëtejshëm i ingranazheve ngadalësuese;

3. saldimi dhe brazda e nyjave, riparime të tjera saldimi jo shumë të vogla në njësitë e shkarkimit të kryera nga një saldator i miratuar ose i autorizuar siç duhet, por duke përjashtuar zëvendësimin e përbërësit;

4. mos funksionimi normal i pjesëve individuale të njërive që sigurohen si njësi të testuara, përveçse për zëvendësimin ose rregullimin e pajisjeve që zakonisht zëvendësohen ose rregullohen në shërbim;

d) balancimi i helikës, përveç:

1. për certifikimin e balancimit statik kur kërkohet nga manuali i mirëmbajtjes; dhe

2. balancimi dinamik në helikat e instaluar që përdorin pajisje elektronike balancuese, kur lejohet nga manuali i mirëmbajtjes ose të dhëna të tjera të miratuara të vlefshmërisë ajrore;

e) çdo detyrë shtesë që kërkon:

1. vegla, pajisje ose mjete të specializuara; ose

2. procedura të rëndësishme koordinimi për shkak të kohëzgjatjes së madhe të detyrave dhe përfshirjes së disa personave.

SHTOJCA IV

Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore – forma 15c e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

SHËNIM. Personat dhe organizatat që kryejnë rishikimin e vlefshmërisë ajrore në kombinim me inspektimin 100-orë/vit mund të përdorin anën e pasme të këtij formulari për të lëshuar CRS e përmendur në pikën ML.A.801 që korrespondon me inspektimin 100-orë/vit.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE (për avionët që janë në përputhje me Pjesën-ML)
AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (for aircraft in accordance with Part ML)

Referenca ARC / ARC Reference: _____

Bazuar në VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e Aviacionit Civil", që transponon rregulloren bazë Nr. 1139/2018, për sa kohë është në fuqi, Autoriteti i Aviacionit Civil vërteton se:

Pursuant to Decision of the Council of Ministers No. 1095 "On Common Rules in the Field of Aviation", transposing Basic Regulation No. 1139/2018, for the time being in force, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies that:

_____ ka kryer rishikimin e vlefshmërisë ajrore në përputhje me U.M _____, që transponon Rregulloren EU 1321/2014 për avionët e mëposhtëm/it *has performed an airworthiness review in accordance with Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft:*

Ose/or

_____ avionët e rinj të mëposhtëm/the following new aircraft:

Prodhuesi / Aircraft manufacturer: _____

Tipi / Manufacturer's designation: _____

Shenja e Regjistrimit / Aircraft Registration: _____

Numri Serial / Aircraft Serial Number: _____

Konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e rishikimit / is considered airworthy at the time of the review.

Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____

Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue _____

Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit/Authorization No: _____

OSE/OR

[EMRI I ORGANIZATËS SË MIRATUAR, ADRESA dhe REFERENCA E MIRATIMIT] (**)
[NAME OF APPROVED ORGANISATION, ADDRESS and APPROVAL REFERENCE] (**)

OSE/OR

[EMRI I PLOTË I STAFIT CERTIFIKUES DHE NUMRI I LICENCËS SË PJESËS-66 (OSE EKVIVALENTI NË NIVEL KOMBËTAR)] (**)
[FULL NAME OF THE CERTIFYING STAFF AND PART-66 LICENCE NUMBER (OR NATIONAL EQUIVALENT)] (**)

ka kryer një rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.710 të Aneksit I të Urdhrit të Ministrit, "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", e përmendur në avionin e poshtëpërmendur:

has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.710 of Annex I to Minister Order "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved as amended on the following aircraft:

Prodhuesi / Aircraft manufacturer: _____

Tipi / Manufacturer's designation: _____

Shenja e Regjistrimit / Aircraft Registration: _____

Numri Serial / Aircraft Serial Number: _____

Konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e rishikimit / is considered airworthy at the time of the review.

Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____

Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue _____

Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit/Authorization No: _____



Shtyrja e parë: Avioni ka qëndruar në një ambient të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministrit, "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", i cili transponon EU 1321 / 2014, për vitin që kaloi. Avioni konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e lëshimit:

1st extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:

Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____
 Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue: _____
 Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____
 Emri i kompanisë / Company name: _____ Ref. Miratimit / Approval reference: _____

Shtyrja e dytë: Avioni ka qëndruar në një ambient të kontrolluar në përputhje me pikën M.A.901 të Aneksit I të Urdhrit të Ministrit "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", i cili transponon EU 1321/2014, për vitin që kaloi. Avioni konsiderohet i sigurt për fluturim në kohën e lëshimit:

2nd extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Minister Order "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue:

Data e lëshimit / Date of issue: _____ Data e skadencës / Date of expiry: _____
 Orët e fluturimit (FH) në datën e lëshimit / Airframe Flight Hours (FH) at the date of issue: _____
 Nënshkrimi / Signature: _____ Nr. i Autorizimit / Authorization No: _____
 Emri i kompanisë / Company name: _____ Ref. Miratimit / Approval reference: _____

Forma 15c e RSH-së sipas EASA-s

(*) Përveç balonave dhe aeroplanëve

(**) Lëshuesi i formularit mund ta përshtatë atë sipas nevojës së tij duke fshirë emrin, deklaratën certifikuese, referencën për mjetin ajror që është subjekt dhe detajet e lëshimit që nuk janë të rëndësishme për përdorimin e tij.



ANEKSI VC
(PJESA-CAMO)
PËRMBAJTJA

SEKSIONI A. KËRKESAT E ORGANIZATËS

- CAMO.A.005 Fushëveprimi
- CAMO.A.105 Autoriteti Kompetent
- CAMO.A.115 Aplikimi për një certifikatë organizate
- CAMO.A.120 Mjetet e përputhshmërisë
- CAMO.A.125 Kushtet e miratimit dhe privilegjet e organizatës
- CAMO.A.130 Ndryshimet në organizatë
- CAMO.A.135 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore
- CAMO.A.140 Akses
- CAMO.A.150 Gjetjet
- CAMO.A.155 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë në operim
- CAMO.A.160 Raportimi i ngjarjeve
- CAMO.A.200 Sistemi i menaxhimit
- CAMO.A.200A Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit
- CAMO.A.202 Skema e raportimit të brendshëm të sigurisë
- CAMO.A.205 Kontraktimi dhe nënkontraktimi
- CAMO.A.215 Facilitetet
- CAMO.A.220 Ruajtja e të dhënave
- CAMO.A.300 Manuali i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAME)
- CAMO.A.305 Kërkesat e personelit
- CAMO.A.310 Kualifikimet e personelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore
- CAMO.A.315 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

- CAMO.A.320 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore
- CAMO.A.325 Të dhënat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

SEKSIONI B. KËRKESAT E AUTORITETIT

- CAMO.B.005 Fushëveprimi
- CAMO.B.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes
- CAMO.B.120 Mjetet e përputhshmërisë
- CAMO.B.125 Informacion për Agjencinë
- CAMO.B.135 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë në operim
- CAMO.B.135A Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë e aviacionit.

- CAMO.B.200 Sistemi i menaxhimit
- CAMO.B.205 Caktimi i detyrave
- CAMO.B.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit
- CAMO.B.220 Ruajtja e të dhënave
- CAMO.B.300 Parimet e mbikëqyrjes
- CAMO.B.305 Programi i mbikëqyrjes
- CAMO.B.310 Procedura e certifikimit fillestar
- CAMO.B.330 Ndryshimet
- CAMO.B.330A Ndryshimet në sistemin e menaxhimit të sigurisë së informacionit
- CAMO.B.350 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese
- CAMO.B.355 Pezullimi, kufizimi dhe revokimi
- Shtojcai I. Certifikata e Organizatës për Menaxhimin e Vazhdueshmërisë së Vlefshmërisë Ajrore - Formulari 14 i RSH-së sipas modelit të EASA-s.

SEKSIONI A. KËRKESAT E ORGANIZATËS

CAMO.A.005 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton kërkesat që duhet të përmbushen nga një organizatë për t'u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimësinë e certifikatës për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të një avionit dhe të komponentëve për instalim.

CAMO.A.105 Autoriteti kompetent

Për qëllim të këtij aneksi, autoriteti kompetent, do të jetë:

a) për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë:

i) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Shqipëria është Shteti ku ndodhet vendi kryesor i biznesit të asaj organizate, nëse miratimi nuk përfshihet në një certifikatë të operatorit ajror ose nëse CAMO është kontraktuar në përputhje me M.A.201(ea);

ii) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Shqipëria është shteti i operatorit, nëse miratimi përfshihet në një certifikatë të operatorit ajror;

iii) kur të jetë e zbatueshme, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, autoriteti i caktuar nga një Shtet tjetër Anëtar, nëse përgjegjësia është rialokuar tek ai Shtet Anëtar në përputhje me nenin 64 të VKM-së nr. 1095, dt.24.12.2020;

iv) kur të jetë e zbatueshme, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, Agjencia nëse përgjegjësia i është rialokuar Agjencisë në përputhje me nenet 64 ose 65 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020;



b) Agjencia nëse vendi kryesor i biznesit të organizatës ndodhet jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë për të cilin Shqipëria është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos ose kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, Agjencia nëse vendi kryesor i biznesit të organizatës ndodhet jashtë Republikës së Shqipërisë për të cilin Shqipëria është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos. Gjithsesi, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë certifikimet e kryera nga EASA ose një shtet anëtar i BE-së, si autoritete kompetente për organizatat jashtë Republikës së Shqipërisë.

CAMO.A.115 Aplikimi për certifikatën e organizatës

a) Kërkesa për një certifikatë ose një ndryshim në një certifikatë ekzistuese, në përputhje me këtë aneks, bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke marrë parasysh kërkesat e zbatueshme të aneksit I (Pjesa-M), aneksit Vb (Pjesa-ML) dhe këtij aneksi.

b) Aplikantët për certifikatë fillestare, në përputhje me këtë aneks i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil:

1. rezultatet e kontrollit paraprak të kryer nga organizata përkundrejt kërkesave të zbatueshme të parashikuara në aneksin I (Pjesa-M), aneksin Vb (Pjesa-ML) dhe në këtë aneks;

2. dokumentacionin që tregon se ato janë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në këtë rregullore.

Ky dokumentacion përfshin, siç parashikohet në pikën CAMO.A.130, një procedurë që përshkruan mënyrën se si ndryshimet që nuk kërkojnë miratimin paraprak do të menaxhohen dhe bëhen me dije tek Autoriteti i Aviacionit Civil.

CAMO.A.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Mjete alternative të përputhshme ndaj AMC-ve të miratuara nga Agjencia dhe të pranuar dhe publikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, mund të përdoren nga një organizatë për të qenë në përputhje me VKM-në Nr.1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

b) Kur një organizatë dëshiron të përdorë një mjet alternativ të përputhshmërisë, përpara se ta përdorë atë, ajo i siguron Autoriteti i Aviacionit Civil një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të përputhshmërisë. Përshkrimi përfshin çdo rishikim të manualeve ose procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si dhe një vlerësim që tregon përputhshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë

24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

Organizata mund të përdorë këto mjete alternative të përputhshmërisë që janë subjekt i miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, dhe pas marrjes së njoftimit siç parashikohet në pikën CAMO.B.120.

CAMO.A.125 Kushtet e miratimit dhe privilegjet e organizatës

a) Miratimi tregohet në certifikatë, e cila përfshihet në shtojcën I, dhe lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

b) Pavarësisht nga pika (a), për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, miratimi do të jetë pjesë e certifikatës së operatorit ajror të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent për avionin e operuar me përjashtim të rasteve kur, në përputhje me pikën M.A.201(ea) të aneksit I (Pjesa-M), CAMO është kontraktuar nga operatorë që bëjnë pjesë në një grupim i të vetëm biznesi të transportuesit ajror.

c) Fushëveprimi i punës specifikohet në manualin e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAME) në përputhje me pikën CAMO.A.300.

d) Një organizatë e miratuar në përputhje me këtë aneks mund:

1. të menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve, përveç atyre që përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, siç është listuar në certifikatë;

2. të menaxhojë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve të përdorura nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, kur renditet si në certifikatën e tij ashtu edhe në certifikatën e operatorit ajror ose kur zbatohet M.A.201(ea);

3. të realizojë kryerjen e detyrave të kufizuara të



vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore me cilëndo organizatë të nënkontraktuar, që punon nën sistemit të saj të menaxhimit, siç është listuar në certifikatë;

4. zgjasë një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore sipas kushteve të pikës M.A.901(f) të aneksit I (Pjesa-M) ose pikës ML.A.901(c) të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit;

5. Miratojë AMP-në, në përputhje me paragrafin (b)(2) të pikës ML.A.302, për avionë të menaxhuar në përputhje me aneksin Vb (Pjesa-ML);

e) Një organizatë e miratuar në përputhje me këtë aneks dhe që ka vendin kryesor të biznesit në RSH, apo në një nga Shtetet Anëtare, mund të miratohet gjithashtu për të kryer rishikime të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikës ML.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML) sipas rastit, dhe:

1) lëshojë certifikatën përkatëse të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe ta zgjasë atë në kohën e duhur sipas kushteve të pikës M.A.901(c)(2) dhe pikës M.A.901(e)(2) të aneksit I (Pjesa-M) ose pikës ML.A. 901(c) të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit;

2) të lëshojë një rekomandim për rishikimin e vlefshmërisë ajrore për Autoritetin e Aviacionit Civil kur Shqipëria është shteti i regjistrit, sipas kushteve të pikës (d) të pikës M.A.901 ose pikës (b) të pikës M.A.904 të aneksit I (Pjesa-M).

f) Një organizatë që mban privilegjet e përmendura në pikën (e) mund të miratohet gjithashtu për të lëshuar një leje fluturimi në përputhje me pikën (d) të pikës 21.A.711 të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012, për avionin në fjalë për të cilin organizata ka miratimin të lëshojë certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, kur organizata vërteton përputhshmërinë me kushtet e miratuara të fluturimit, duke iu nënshtruar procedurës së përshtatshme në CAME të përmendur në pikën CAMO.A. 300.

CAMO.A.130 Ndryshimet në organizatë

a) Ndryshimet e mëposhtme në organizatë do të kërkojnë një miratim paraprak:

1. ndryshimet që ndikojnë në fushëveprimin e certifikatës ose kushtet e miratimit të organizatës;

2. ndryshimet në personelin e emëruar në përputhje me pikat (a) (3) deri në (a) (5) dhe (b) (2) të pikës CAMO.A.305;

3. ndryshimet në hierarkinë e raportimit ndërmjet personelit të emëruar në përputhje me pikat (a) (3) deri (a) (5) dhe (b) (2) të pikës CAMO.A.305, dhe menaxherit përgjegjës;

4. procedurat në lidhje me ndryshimet që nuk kërkojnë miratimin paraprak të përmendur në pikën (c).

b) Për çdo ndryshim që kërkon miratim paraprak në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, organizata aplikon dhe kërkon të marrë një miratim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent. Aplikimi paraqitet para se të ndodhë ky ndryshim, në mënyrë që t'i mundësojë Autoritetit të Aviacionit Civil të përcaktojë përputhshmërinë e vazhdueshme me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese dhe të ndryshojë, nëse është e nevojshme, certifikatën e organizatës dhe kushtet përkatëse të miratimit të bashkëlidhura me të.

Organizata i siguron Autoriteti i Aviacionit Civil çdo dokumentacion lidhur me ndryshimet.

Ndryshimi zbatohet vetëm pas marrjes së miratimit zyrtar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent në përputhje me pikën CAMO.B.330.

Organizata vepron sipas kushteve të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent gjatë këtyre ndryshimeve, sipas rastit.

c) Të gjitha ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak menaxhohen dhe njoftohen tek Autoriteti i Aviacionit Civil siç përcaktohet në procedurën e përmendur në pikën (b) të pikës CAMO.A.115 dhe miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent në përputhje me pikën (h) të pikës CAMO.B.310.

CAMO.A.135 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Certifikata e organizatës mbetet e vlefshme në varësi të të gjitha kushteve të mëposhtme:

1. organizata mbetet në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, duke marrë parasysh dispozitat në lidhje me trajtimin e gjetjeve siç përcaktohet në pikën CAMO.B.350;

2. Autoritetit të Aviacionit Civil i lejohet aksesi në organizatë siç përcaktohet në pikën CAMO.A.140;



3. certifikata nuk është dorëzuar ose revokuar.

b) Për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, përfundimi, pezullimi ose revokimi i certifikatës së operatorit ajror zhvlerëson automatikisht certifikatën e organizatës në lidhje me regjistrimet e avionit të specifikuar në certifikatën e operatorit ajror, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Pavarësisht nga pika (b), kur CAMO kontraktohet nga operatorë që bëjnë pjesë në një grup të vetëm biznesi transportues ajror në përputhje me pikën M.A.201(ea) të aneksit I (Pjesa-M), përfundimi, pezullimi ose revokimi i certifikatës së operatorit ajror nuk e zhvlerëson automatikisht certifikatën e CAMO-s. Në këtë rast, kontrata në përputhje me shtojcën I të aneksit I (Pjesa-M) e kësaj rregulloreje bëhet e pavlefshme;

d) Pas revokimit ose dorëzimit, certifikata e organizatës do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil pa vonesë.

CAMO.A.140 Aksesi

Me qëllim të përcaktimit të përputhshmërisë me kërkesat përkatëse të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese, organizata ofron akses në çdo kohë të çdo faciliteti, avioni, dokumentacioni, regjistrimi, të dhëne, procedure ose çdo material tjetër të rëndësishëm për veprimtarinë e saj që i nënshtrohet certifikimit, pavarësisht nëse është kontraktuar/nëkontraktuar ose jo, për çdo person të autorizuar nga një prej autoriteteve vijuese:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent i përcaktuar në pikën CAMO.A.105;

b) autoriteti që vepron sipas përcaktimeve të pikës (d) të pikës CAMO.B.300 ose pikës (e) të pikës CAMO.B.300.

CAMO.A.150 Gjetjet

a) Pas marrjes së njoftimit për gjetjet sipas pikës CAMO.B.350, organizata:

1. identifikon shkakun ose shkaqet themelore dhe faktorët kontribues në mospërputhshmëri;

2) përcakton një plan masash korrigjuese;

3) demonstroi zbatimin e masave korrigjuese në nivel të pranueshëm për Autoritetin e Aviacionit Civil.

b) Veprimet e përmendura në pikat (a) (1), (a) (2) dhe (a) (3) kryhen brenda periudhës së rënë dakord me Autoritetin e Aviacionit Civil siç përcaktohet në pikën CAMO.B.350.

CAMO.A.155 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi të sigurisë

Organizata zbaton:

a) çdo masë sigurie të urdhëruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent në përputhje me pikën CAMO.B.135;

b) çdo informacion të rëndësishëm të sigurisë së detyrueshme të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose Agjencia.

CAMO.A.160 Raportimi i ngjarjeve

a) Si pjesë e sistemit të saj të menaxhimit, organizata zbaton një sistem të raportimit të ngjarjeve që plotëson kërkesat e përcaktuara në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë”, që përaftron rregulloren e BE-së nr. 376/2014 dhe rregulloren zbatuese të (BE) 2015/1018.

b) Pa cenuar pikën (a), organizata siguron që çdo incident, keq funksionim, defekt teknik, tejkalim i kufizimeve teknike, ngjarje që do të theksonte informacione pasaktë, të paplotë ose të paqarta që gjendet në të dhënat e mbledhura në përputhje me aneksin I (Pjesa -21) ose, sipas rastit, aneksin Ib (Pjesa 21 Light) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012 ose rrethana të tjera të parregullta që kanë ose mund të kenë rrezikuar operimin e sigurt të avionit dhe që nuk ka rezultuar në një aksident apo incident të rëndë i raportohen Autoritetit të Aviacionit Civil dhe organizatës përgjegjëse për projektimin e avionit.

c) Pa cenuar urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 376/2014 dhe rregulloren zbatuese (BE) 2015/1018, raportet e përmendura në pikat (a) dhe (b) bëhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit



Civil kur është autoriteti kompetent dhe përmbajnë të gjitha informacionet përkatëse në lidhje me situatën për të cilën organizata ka njohuri.

d) Raportet bëhen sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve nga momenti që organizata identifikon situatën për të cilën raportohet, përveç nëse kjo parandalohet nga rrethana të jashtëzakonshme.

e) Kur është e nevojshme, organizata harton një raport pasues për të dhënë detaje të veprimeve që synon të ndërmarrë për të parandaluar ngjarje të ngjashme në të ardhmen, menjëherë pasi të jenë identifikuar këto veprime. Ky raport përpilohet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

CAMO.A.200 Sistemi i menaxhimit

a) Organizata krijon, zbaton dhe mban një sistem menaxhimi që përfshin:

1. hierarkinë e përcaktuar qartë dhe përgjegjësitë në të gjithë organizatën, përfshirë përgjegjësinë e drejtpërdrejtë të sigurisë në operim të menaxherit përgjegjës;

2. një përshkrim të filozofisë dhe parimeve të përgjithshme të organizatës në lidhje me sigurinë në operim, të referuara si politika e sigurisë;

3. identifikimin e rreziqeve të sigurisë së aviacionit si pasoje e aktiviteteve të organizatës, vlerësimi i tyre dhe menaxhimi i rreziqeve të lidhura me to, duke përfshirë ndërmarrjen e veprimeve për zbutjen e rreziqeve dhe verifikimin e efektivitetit të tyre;

4. mbajtjen e personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre;

5. dokumentacionin e të gjitha proceseve kyçe të sistemit të menaxhimit, përfshirë procesin e ndërgjegjësimit të personelit për përgjegjësitë e tyre dhe procedurën për ndryshimin e këtij dokumentacioni;

6. funksionin për të monitoruar përputhshmërinë e organizatës me kërkesat përkatëse. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin sistemin e përgjigjeve ndaj konstatimeve të menaxherit përgjegjës për të siguruar zbatimin efektiv të masave korrigjuese sipas nevojës;

7. çdo kërkesë shtesë që përcaktohet në këtë rregullore.

b) Sistemi i menaxhimit korrespondon me madhësinë dhe natyrën e organizatës dhe kompleksitetin e veprimtarive të saj, duke marrë parasysh rreziqet dhe risqet e lidhura me to që janë të natyrshme në këto lloj aktivitete.

c) Kur organizata mban një ose më shumë certifikata shtesë të organizatës brenda fushë veprimit të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve tjetër të deleguara dhe zbatuese, sistemi i menaxhimit mund të integrohet me atë që kërkohej në certifikatën(at) shtesë të mbajtur.

d) Pavarësisht nga pika (c), për transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënie e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, sistemi i menaxhimit i parashikuar në këtë aneks është pjesë e integruar e sistemit të menaxhimit të operatorit.

e) Kur, në përputhje me pikën M.A.201 (ea) të aneksit I (Pjesa-M), një kontratë lidhet midis një CAMO dhe operatorëve që bëjnë pjesë në një grup të vetëm biznesi të transportuesit ajror, CAMO do të sigurojë që sistemi i tij i menaxhimit është i harmonizuar me sistemet e menaxhimit të operatorëve që bëjnë pjesë në atë grupim biznesi.

CAMO.A.200A Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit

Përveç sistemit të menaxhimit të përmendur në pikën CAMO.A.200, organizata duhet të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një sistem të menaxhimit të sigurisë së informacionit në përputhje me rregulloren për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm, për të siguruar menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë e aviacionit.

CAMO.A.202 Skema e raportimit të brendshëm të sigurisë

a) Si pjesë e sistemit të saj të menaxhimit, organizata krijon një skemë të brendshme të raportimit të sigurisë për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e këtyre ngjarjeve për t'u raportuar sipas pikës CAMO.A.160.

b) Skema gjithashtu mundëson mbledhjen dhe vlerësimin e gabimeve, humbjeve të mundshme dhe rreziqeve të raportuara së brendshmi që nuk bëjnë pjesë në pikën (a).

c) Përmes kësaj skeme, organizata:



1. identifikon shkaqet dhe faktorët kontribues për çdo gabim, humbje të mundshme dhe rrezik të raportuar dhe i jep zgjidhje atyre si pjesë e menaxhimit të rrezikut të sigurisë në përputhje me pikën (a) (3) të pikës CAMO.A.200;

2. siguron vlerësimin e të gjitha informacioneve të njohura, të rëndësishme, që lidhen me gabimet, pamundësinë për të ndjekur procedurat, humbjet e mundshme dhe rreziqet, dhe një metodë për të qarkulluar informacionin sipas nevojës.

d) Organizata siguron akses në skemën e saj të raportimit të brendshëm të sigurisë për çdo organizatë të nënkontraktuar.

e) Organizata bashkëpunon për hetimet e sigurisë në operim me çdo organizatë tjetër që ka një kontribut të rëndësishëm në sigurinë e aktiviteteve të veta të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

CAMO.A.205 Kontraktimi dhe nënkontraktimi

a) Organizata siguron që kur kontraktin mirëmbajtjen ose kur nënkontraktin ndonjë pjesë të aktiviteteve të saj të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore:

1. këto aktivitete përputhen me kërkesat e zbatueshme; dhe

2. çdo rrezik i sigurisë së aviacionit që lidhet me këtë kontraktimin ose nënkontraktim konsiderohen si pjesë e sistemit të menaxhimit të organizatës.

b) Kur organizata nënkontraktin ndonjë pjesë të aktiviteteve të saj të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore te një organizatë tjetër, kjo e fundit punon sipas miratimit të organizatës. Organizata siguron që t'i jepet akses Autoritetit të Aviacionit Civil ndaj organizatës së nënkontraktuar, për të përcaktuar përputhjen e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme.

CAMO.A.215 Facilitetet

Organizata siguron akomodimin e duhur për zyra, në vendet e përshtatshme për personelin e specifikuar në pikën CAMO.A.305.

CAMO.A.220 Ruajtja e të dhënave

a) Të dhënat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

1. Organizata siguron që të dhënat e kërkuara nga pikat M.A.305, M.L.A.305 dhe, sipas rastit, nga pika M.A.306, të ruhen.

2. Organizata regjistron të gjitha detajet e punës së kryer.

3. Nëse organizata ka privilegjin e përmendur në

pikën (e) të pikës CAMO.A.125, ajo mban një kopje të çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe rekomandimi të lëshuar ose, sipas rastit, të shtyrë në kohë, së bashku me të gjitha dokumentet mbështetëse. Për më tepër, organizata mban një kopje të çdo certifikate të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që ajo ka shtyrë në kohë nën privilegjin e përmendur në pikën (d) (4) të pikës CAMO.A.125.

4. Nëse organizata ka privilegjin e përmendur në pikën (f) të pikës CAMO.A.125, ajo mban një kopje të çdo leje fluturimi të lëshuar në përputhje me dispozitat e pikës 21.A.729 të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrorit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

5. Organizata mban një kopje të të gjitha të dhënave të përmendura në pikat (a) (2) deri (a) (4) deri në 3 vjet pasi përgjegjësia për avionin, në përputhje me pikat M.A.201 ose M.L.A.201 është transferuar përgjithmonë te një person ose organizatë tjetër.

6. Kur organizata përfundon operimin e saj, të gjitha të dhënat e mbajtura i transferohen pronarit të avionit.

b) Sistemi i menaxhimit, të dhënat e kontraktimit dhe nënkontraktimit.

1. Organizata siguron që të ruhen të dhënat e mëposhtme:

i) të dhënat e proceseve kryesore të sistemit të menaxhimit të përcaktuara në pikën CAMO.A.200;

ii) kontratat, si për kontraktim ashtu edhe për nënkontraktim, siç përcaktohet në pikën CAMO.A.205;

2. Të dhënat e sistemit të menaxhimit, si dhe çdo kontratë në përputhje me pikën CAMO.A.205, ruhen për një periudhë minimale prej 5 vjetësh.

c) Të dhënat e personelit

1. Organizata siguron që të ruhen të dhënat e mëposhtme:

i) të dhënat e kualifikimit dhe përvojës së personelit të përfshirë në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, monitorimin e përputhshmërisë dhe menaxhimin e sigurisë në operim;

ii) të dhënat e kualifikimit dhe përvojës së të



gjithë personelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, si dhe personelit që lëshon rekomandime dhe leje për fluturim.

2. Të dhënat e të gjithë personelit për rishikimin e vlefshmërisë ajrore, personelit që lëshon rekomandime dhe personelit që lëshon leje për fluturim, përfshijnë detaje të çdo kualifikimi të përshtatshëm të arrirë, së bashku me një përmbledhje të përvojës dhe trajnimit në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe një kopje të autorizimit.

3. Të dhënat e personelit mbahen për aq kohë sa personi punon për organizatën dhe mbahen deri në 3 vjet pasi personi është larguar nga organizata.

d) Organizata krijon një sistem të regjistrimit të të dhënave që lejon ruajtjen e duhur dhe gjurmimin e besueshëm të të gjitha aktiviteteve të zhvilluara.

e) Format i regjistrimit të të dhënave specifikohet në procedurat e organizatës.

f) Të dhënat ruhen në atë mënyrë që sigurojnë mbrojtjen nga dëmtimi, ndryshimi dhe vjedhja.

CAMO.A.300 Manuali i menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore (CAME)

a) Organizata i siguron Autoritetit të Aviacionit Civil një CAME dhe, kur është e nevojshme, çdo manual dhe procedurë të referuar që lidhet me të, që përmban të gjitha informacionet e mëposhtme:

1. deklaratën e nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon se organizata do të punojë në çdo kohë në përputhje me këtë aneks, aneksin I (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, dhe me CAME-n e miratuar. Kur menaxheri përgjegjës nuk është drejtori i përgjithshëm i organizatës, atëherë drejtori i përgjithshëm kundër nënshkruan deklaratën;

2. politikën e sigurisë së organizatës, siç përcaktohet në pikën (a) (2) të pikës CAMO.A.200;

3. fushëveprimin e organizatës në lidhje me kushtet e miratimit;

4. një përshkrim të përgjithshëm të burimeve njerëzore dhe sistemit operues për të planifikuar disponueshmërinë e personelit siç kërkohet nga pika (d) e pikës CAMO.A.305;

5. titullin/jt dhe emrin/at e personit/ave të përmendur në pikat (a) (3) deri (a) (5), (b) (2) dhe (f) të pikës CAMO. A.305;

6. detyrat, përgjegjësitë, detyrimet dhe autoritetet e personave të emëruar në pikat (a) (3) deri (a) (5), (b) (2), (e) dhe (f) të pikës CAMO.A.305;

7. një diagram i organizatës që tregon hierarkinë e përgjegjësisë dhe detyrimeve ndërmjet të gjithë personave të përmendur në pikat (a) (3) deri (a) (5), (b) (2), (e) dhe (f) të pikës CAMO.A.30 5, dhe që lidhet me pikën (a) (l) të pikës CAMO.A.200;

8. një listë të personelit të autorizuar për lëshimin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore ose rekomandimeve të përmendura në pikën (e) të pikës CAMO.A.305, duke specifikuar, sipas rastit, personelin e autorizuar për lëshimin e lejeve për fluturim në përputhje me pikën (c) të pikës CAMO.A.125;

9. një përshkrim të përgjithshëm dhe vendndodhjen e faciliteteve;

10. përshkrimin e skemës së raportimit të brendshëm të sigurisë siç kërkohet nga pika CAMO.A.202;

11. procedurat që specifikojnë se si organizata siguron përputhshmërinë me këtë aneks, aneksin I (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, duke përfshirë veçanërisht:

i) dokumentacionin e proceseve kryesore të sistemit të menaxhimit siç kërkohet nga pika CAMO.A.200;

ii) procedurat që përcaktojnë se si organizata kontrollon çdo veprimtari të kontraktuar dhe nënkontraktuar siç kërkohet nga pika CAMO.A.205 dhe pika (c) e pikës CAMO.A.315;

iii) menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe procedurat e lejeve për fluturim, sipas rastit;

iv) procedurën që përcakton qëllimin e ndryshimeve që nuk kërkojnë miratim paraprak dhe përshkruajnë sesi këto ndryshime menaxhohen dhe njoftohen, siç kërkohet nga germa (b) e pikës CAMO.A.115 dhe germa (c) e pikës CAMO.A. 130;

v) procedurat e ndryshimit të CAME-s.

12. listën e programeve të miratuara të mirëmbajtjes së avionëve për ato avionë, për të cilat ekziston kontrata e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.201 ose ML.A.201;

13. listën e kontratave të mirëmbajtjes në përputhje me pikën (c) të pikës CAMO.A.315;

14. listën e mjeteve alternative të përputhshmërisë që janë aktualisht të miratuara.

b) Lëshimi fillestar i CAME-s miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent. Ai ndryshohet sipas nevojës duke mbetur një përshkrim i përditësuar i organizatës.



c) Ndryshimet në CAME menaxhohen siç përcaktohet në procedurat e përmendura në pikat (a)(11)(iv) dhe (a) (11)(v). Çdo ndryshim që nuk përfshihet në objektin e procedurës së përmendur në pikën (a)(11)(iv), si dhe ndryshimet që lidhen me listën e ndryshimeve të paraqitura në pikën CAMO.A.130 (a), duhet të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

CAMO.A.305 Kërkesat e personelit

a) Organizata emëron një menaxher përgjegjës, i cili ka autoritetin e korporatës për të siguruar që të gjitha aktivitetet e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të mund të financohen dhe kryhen në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet në zbatim të saj. Menaxheri përgjegjës:

1. siguron që të gjitha burimet e nevojshme janë në dispozicion për të menaxhuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore në përputhje me këtë aneks, aneksin I (Pjesa-M) dhe aneksin Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, për të mbështetur certifikatën e miratimit të organizatës;

2. krijon dhe promovon politikën e sigurisë të specifikuar në pikën CAMO.A.200;

3. emëron një person ose një grup personash me përgjegjësinë për të siguruar që organizata gjithmonë të jetë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe lejes së fluturimit të këtij aneksi, aneksit I (Pjesa-M) dhe aneksit Vb (Pjesa -ML);

4. emëron një person ose grup personash me përgjegjësinë për menaxhimin e funksionit të monitorimit të përputhshmërisë, si pjesë e sistemit të menaxhimit;

5. emëron një person ose grup personash me përgjegjësinë për menaxhimin e zhvillimit, administrimit dhe mirëmbajtjes së proceseve efektive të menaxhimit të sigurisë në operim, si pjesë e sistemit të menaxhimit;

6. siguron që personi ose grupi i personave të emëruar në përputhje me pikat (a) (3) deri (a) (5) dhe (b) (2) të pikës CAMO.A.305 të kenë akses të drejtpërdrejtë për ta mbajtur atë të informuar siç duhet për çështjet e përputhshmërisë dhe sigurisë në operim;

7. dëshmon se ka njohuri bazike rreth kësaj rregulloreje.

b) Për organizatat, gjithashtu të miratuara si transportues ajrorë të licencuar në përputhje me

VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, menaxheri përgjegjës do të jetë përveç kësaj:

1. është personi i caktuar si menaxheri përgjegjës për transportuesin ajror siç kërkohet në pikën (a) të pikës ORO.GEN.210 të shtojcës III (Pjesa-ORO) të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 965/2012;

2. emëron një person përgjegjës për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, i cili nuk do të punësohet nga një organizatë e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) sipas kontratës për operatorin, përveç nëse është rënë dakord posaçërisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

ba) Nëse përfshihet në aktivitetet e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore në lidhje me një kontratë të vendosur në përputhje me pikën M.A.201(ea), personi ose personat e emëruar në përputhje me pikën (a)(3) të pikës CAMO.A.305 nuk duhet të jenë të punësuar nga një organizatë e miratuar në përputhje me aneksin II (Pjesa-145) sipas kontratës për CAMO, përveç rasteve kur është rënë dakord në mënyrë specifike nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.;

c) Personi ose personat e emëruar në përputhje me pikat (a) (3) deri në (a) (5) dhe (b) (2) të pikës CAMO.A.305 duhet të jenë në gjendje të dëshmojnë njohuritë përkatëse, kualifikimet dhe përvojën e pranueshme në lidhje me menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe të dëshmojnë njohuritë e punës që përmban kjo rregullore. Ky person së fundi është përgjegjës para menaxherit përgjegjës.

d) Organizata ka një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit për të siguruar që organizata ka personel të mjaftueshëm me kualifikimin e duhur për të planifikuar, kryer, mbikëqyrur, inspektuar dhe monitoruar aktivitetet e organizatës në përputhje me kushtet e miratimit.

e) Për t'u miratuar që të kryejë rishikime ose rekomandime të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën (e) të pikës CAMO.A.125 dhe, sipas rastit, të lëshojë leje për fluturim në përputhje me pikën (f) të pikës CAMO.A. 125, organizata ka një personel



të kualifikuar dhe autorizuar për rishikimin e vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën CAMO.A.310.

f) Për organizatat që shtynë afatin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën (d) (4) të pikës CAMO.A.125, organizata emëron persona të autorizuar për ta bërë këtë.

g) Organizata krijon dhe kontrollon kompetencën e personelit të përfshirë në monitorimin e përputhshmërisë, menaxhimin e sigurisë në operim, menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, rishikimet ose rekomandimet e vlefshmërisë ajrore, dhe, sipas rastit, lëshimin e lejeve për fluturim, në përputhje me një procedurë dhe një standard të rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Përveç ekspertizës së nevojshme në lidhje me funksionin e punës, kompetenca përfshin të kuptuarit e primeve të menaxhimit të sigurisë në operim dhe faktorëve njerëzorë të përshtatshëm për funksionin dhe përgjegjësitë e personit në organizatë.

CAMO.A.310 Kualifikimet e personelit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Personeli i rishikimit të vlefshmërisë ajrore që lëshon certifikata të rishikimit të vlefshmërisë ajrore ose rekomandime në përputhje me pikën (e) të pikës CAMO.A.125 dhe, sipas rastit, që lëshon leje për fluturim në përputhje me germën (f) të pikës CAMO.A.125:

1. ka të paktën 5 vjet përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore;

2. ka fituar një licencë të përshtatshme në përputhje me aneksin (III) Pjesa-66 ose një diplomë në aeronautikë ose një ekuivalent kombëtar të saj;

3. ka marrë trajnim zyrtar të mirëmbajtjes aeronautike;

4. ka pasur një pozicion me përgjegjësi të përshtatshme brenda organizatës së miratuar.

b) Pavarësisht nga pikat (a) (1), (a) (3) dhe (a) (4), kërkesa e përcaktuar në pikën (a) (2) mund të zëvendësohet me një përvojë 5-vjeçare në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, si shtesë ndaj atyre që kërkojnë tashmë nga pika (a) (1).

c) Personeli i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të emëruar nga organizata mund të pajiset me një autorizim nga ajo organizatë kur pranohet zyrtarisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil pas përfundimit të pranueshëm të një rishikimi të vlefshmërisë ajrore nën mbikëqyrjen e tij, ose nën mbikëqyrjen e personelit të autorizuar të organizatës për rishikimin

e vlefshmërisë ajrore, në përputhje me një procedurë të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, si pjesë e CAME-s.

d) Organizata do të sigurojë që personeli i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të avionit të mund të dëshmojë përvojën e përshtatshme dhe më të fundit në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

CAMO.A.315 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

a) Organizata siguron që i gjithë menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të kryhet në përputhje me seksionin A, nënpjesa C e aneksit I (Pjesa-M), ose seksionin A nënpjesa C të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

b) Për çdo avion të menaxhuar, organizata në veçanti:

1. siguron zhvillimin dhe kontrollin e një programi të mirëmbajtjes së avionëve, duke përfshirë çdo program besueshmërie të zbatueshëm, siç kërkohet nga pika M.A.302 ose ML.A.302, sipas rastit.

2. për avionët që nuk përdoren nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënie e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, siguron një kopje të programit të mirëmbajtjes së avionit të pronari ose operatori përgjegjës në përputhje me pikën M.A.201 ose ML.A.201 sipas rastit;

3. siguron që të dhënat e përdorura për çdo modifikim dhe riparim përputhen me pikat M.A.304 ose ML.A.304, sipas rastit’

4. për të gjitha avionët me fuqi motorike komplekse ose avionët të përdorura nga transportuesit ajrorë të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënie e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”, vendos një procedurë për të vlerësuar ndryshimet dhe/ose inspektimet jodetyruese dhe për të vendosur rreth zbatimit të tyre, duke përdorur procesin e menaxhimit të rrezikut të sigurisë së organizatës siç kërkohet nga pika (a)(3) të pikës CAMO.A.200;

5. siguron që avioni, motori(ët), helika(at) dhe komponentët e tyre të jenë dërguar te një organizatë



mirëmbajtjeje e miratuar siç duhet, e përmendur në nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M), aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO) kur është e nevojshme;

6. urdhëron mirëmbajtjen, mbikëqyr veprimtaritë dhe koordinon vendimet përkatëse për të siguruar që çdo mirëmbajtje të kryhet siç duhet dhe lëshohet siç për shërbim për përcaktimin e vlefshmërisë ajrore të avionit.

c) Kur organizata nuk është miratuar siç duhet, në përputhje me nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M), aneksin II (Pjesa-145) ose aneksin Vd (Pjesa-CAO), ajo në konsultim me operatorin menaxhon kontratat me shkrim të mirëmbajtjes të kërkuara nga pikat (e) (3), (f) (3), (g) (3) dhe (h) (3) të pikës M.A.201 ose pikës M.L.A.201 për të siguruar që:

1. e gjithë mirëmbajtja është kryer së fundmi nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar siç duhet;

2. funksionet e kërkuara në paragrafët (b), (c), (f) dhe (g) të pikës M.A.301 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikës M.L.A.301 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, janë qartësisht të specifikuar.

d) Pavarësisht nga pika (c), kontrata mund të jetë në formën e urdhrave individuale të punës drejtuar organizatës së mirëmbajtjes në rastin e:

1. një avioni që kërkon mirëmbajtje linje të paplanifikuar;

2. mirëmbajtjes së komponentit, përfshirë mirëmbajtjen e motorit dhe helikës, sipas rastit.

e) Organizata siguron që faktorët njerëzorë dhe kufizimet e performancës njerëzore të merren parasysh gjatë menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, përfshirë të gjitha aktivitetet e kontraktuara dhe nënkontraktuara.

CAMO.A.320 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

Kur organizata e miratuar në përputhje me pikën (e) të pikës CAMO.A.125 kryen rishikime të vlefshmërisë ajrore, ato duhet të kryhen në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën M.L.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

CAMO.A.325 Të dhënat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

Organizata ruan dhe përdor të dhënat e zbatueshme të mirëmbajtjes aktuale, në përputhje me pikën M.A.401 të aneksit I (Pjesa-M) ose me pikën M.L.A.401 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, për kryerjen e detyrave të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendur në pikën CAMO.A.315 të këtij aneksi (Pjesa-CAMO). Këto të dhëna mund të sigurohen nga pronari ose

operatori, në varësi të kontratës së përshtatshme që është lidhur me pronarin apo operatorin. Në këtë rast, organizata për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ruan këto të dhëna vetëm për atë kohë sa kontrata do të jetë në fuqi, përveçse kur kërkohej ndryshe nga pika CAMO.A.220(a).

SEKSIONI B. KËRKESAT E AUTORITETIT

CAMO.B.005 Fushëveprimi

Ky seksion përcakton të gjitha kërkesat e sistemit administrativ dhe atij të menaxhimit që duhet të plotësohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil i ngarkuar për zbatimin e seksionit A të këtij aneksi.

CAMO.B.115 Dokumentacioni mbikëqyrës

Autoriteti i Aviacionit Civil i siguron personelit përkatës të gjitha aktet legjislative, standardet, rregullat, botimet teknike dhe dokumentet që lidhen me to, në mënyrë që t'i lejojë ata të kryejnë detyrat dhe përgjegjësitë e tyre.

CAMO.B.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia krijon “Mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (‘AMC’) që mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, të cilat pranohen dhe publikohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të krijojë një sistem për të vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme të gjitha mjetet alternative të përputhshmërisë të përdorura nga vetë ai ose nga organizatat nën mbikëqyrjen e tij, për të lejuar vendosjen e përputhshmërisë me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil vlerëson të gjitha mjetet alternative të përputhshmërisë të propozuara nga një organizatë në përputhje me pikën CAMO.A.120 duke analizuar dokumentacionin e dhënë dhe, nëse është e nevojshme, duke kryer një inspektim të organizatës.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil konstaton se mjetet alternative të përputhshmërisë janë në përputhje me VKM-në Nr.1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, ai menjëherë:



1. njofton aplikantin se mjetet alternative të përputhshmërisë mund të zbatohen dhe, sipas rastit, ndryshon miratimin ose certifikatën e aplikantit në përputhje me rrethanat;

2. kur është e zbatueshme, njofton Agjencinë për përmbajtjen e tyre, përfshirë kopjet e të gjithë dokumentacionit përkatës.

e) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil i përdor vetë mjetet alternative të përputhshmërisë për të arritur përputhjen me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese:

1. i vë ato në dispozicion të të gjitha organizatave dhe personave nën mbikëqyrjen e tij;

2. kur është e zbatueshme, njofton Agjencinë menjëherë.

Kur është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil i siguron Agjencisë një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të përputhshmërisë, duke përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si dhe një vlerësim që tregon se ato janë në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese.

CAMO.B.125 Informacione për Agjencinë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është e zbatueshme, njofton Agjencinë, pa vonesë të panevojshme, në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm me zbatimin e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është e zbatueshme, i siguron Agjencisë informacionin e rëndësishëm për sigurinë që buron nga raportet e ngjarjeve që ai ka marrë në bazë të pikës CAMO.A.160.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i japë Agjencisë sa më shpejt të jetë e mundur informacion të rëndësishëm për sigurinë që rrjedh nga raportet e sigurisë së informacionit që ka marrë në përputhje me pikën IS.I.OR.230 të aneksit II (Pjesa IS. I.OR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, i zbatueshëm pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm.

CAMO.B.135 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë

a) Pa cenuar urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë, që përafron rregulloren e (BE) nr. 376/2014 dhe rregulloren zbatuese të Komisionit të (BE) 2015/1018, Autoriteti i Aviacionit Civil zbaton një sistem për të mbledhur, analizuar dhe shpërndarë në mënyrën e duhur informacionin e sigurisë në operim.

b) Agjencia zbaton një sistem për të analizuar në mënyrën e duhur çdo informacion të rëndësishëm të sigurisë që është marrë, dhe pa vonesë të panevojshme u siguron Shteteve Anëtare dhe Komisionit çdo informacion, përfshirë rekomandimet ose masat korrigjuese që duhen ndërmarrë, të nevojshme që ata të reagojnë në kohën e duhur për një problem të sigurisë që përfshin produkte, pjesë, pajisje, persona ose organizata që i nënshtrohen VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese.

c) Pas marrjes së informacionit të përmendur në pikat (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil merr masat e përshtatshme për të zgjidhur problemin e sigurisë në operim.

d) Masat e marra nën pikën (c) u bëhen me dije menjëherë të gjithë personave ose organizatave që u duhet të përputhen me to sipas VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese. Autoriteti i Aviacionit Civil gjithashtu njofton Agjencinë për këto masa dhe kur kërkohet veprim i përbashkët, njofton dhe shtetet e tjera anëtare të interesuara.

CAMO.B.135A Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë e aviacionit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të zbatojë një sistem të përshtatshëm për mbledhjen, analizimin dhe shpërndarjen e informacionit në lidhje me incidentet dhe cenueshmëritë e sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë e aviacionit që raportohen nga organizatat. Kjo do të bëhet në koordinim me çdo autoritet tjetër përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike për të rritur koordinimin dhe përputhshmërinë e skemave të raportimit.



b) Agjencia zbaton një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të rëndësishëm të sigurisë të marrë në përputhje me pikën CAMO.B.125(c), dhe pa vonesë të panevojshme do t'u japë Shteteve Anëtare dhe Komisionit çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprimet korrigjuese që duhen ndërmarrë, të nevojshme që ata të reagojnë në kohën e duhur ndaj një incidenti ose cenueshmërie të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë e aviacionit që përfshin produkte, pjesë, pajisje të pajistaluar, persona ose organizata që i nënshtrohen VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

c) Me marrjen e informacionit të përmendur në pikat (a) dhe (b), autoriteti kompetent merr masat e duhura për të adresuar ndikimin e mundshëm në sigurinë e aviacionit të incidentit ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit.

d) Masat e marra në përputhje me pikën (c) do t'u njoftohen menjëherë të gjithë personave ose organizatave që do t'i respektojnë ato sipas VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të saj të deleguara dhe zbatuese. Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i njoftojë gjithashtu këto masa Agjencisë dhe, kur kërkohet veprim i kombinuar, autoriteteve kompetente të Shteteve të tjera Anëtare të interesuara.

CAMO.B.200 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe mirëmban një sistem menaxhimi, duke përfshirë të paktën:

1. politikat dhe procedurat e dokumentuara për të përshkruar organizimin e tij, mënyrat dhe metodat për të qenë në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese. Procedurat mbahen të përditësuara dhe shërbejnë si dokumente themelore të punës brenda Autoritetit të Aviacionit Civil për të gjitha detyrat që lidhen me të;

2. një numër të mjaftueshëm personeli për të kryer detyrat e tij dhe për të përmbushur përgjegjësitë e tij. Krijon një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit, për të siguruar përmbushjen e duhur të të gjitha detyrave;

3. një personel të kualifikuar për të kryer detyrat që i janë përcaktuar dhe që ka njohurinë e nevojshme, përvojën, trajnimin fillestar dhe të vazhdueshëm për të siguruar kompetencën e vazhdueshme;

4. facilitete të përshtatshme dhe akomodim në zyrë për të kryer detyrat e caktuara;

5. një funksion për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe përshtatshmërinë e procedurave, duke përfshirë krijimin e një procesi auditimi të brendshëm dhe një procesi të menaxhimit të rreziqeve të sigurisë në operim. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin sistemin e reagimit ndaj gjetjeve të auditimit për menaxhimin e nivelit të lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil për të siguruar zbatimin e masave korrigjuese të nevojshme;

6. një person ose grup personash, së fundmi përgjegjës për nivelin më të lartë të menaxhimit të Autoritetit të Aviacionit Civil për funksionin e monitorimit të përputhshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil për çdo fushë të aktivitetit të përfshirë në sistemin e menaxhimit, cakton një ose më shumë persona me përgjegjësi të përgjithshme për menaxhimin e detyrave përkatëse.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton procedurat për pjesëmarrjen në shkëmbimin e ndërsjellë të të gjithë informacionit dhe ndihmës së nevojshme nga autoritetet e tjera kompetente të interesuara, duke përfshirë të gjitha gjetjet e ngritura dhe masat pasuese të ndërmarra si rezultat i mbikëqyrjes të personave dhe organizatave që ushtrojnë aktivitete në territorin e një Shteti, por të certifikuar nga autoriteti kompetent i një Shteti tjetër ose Agjencia.

d) Një kopje e procedurave që lidhen me sistemin e menaxhimit dhe ndryshimet e tyre vihet në dispozicion të Autoritetit të Aviacionit Civil dhe/ose Agjencisë për qëllimin e standardizimit dhe të organizatave që i nënshtrohen kësaj rregulloreje, nëse kërkohet.

e) Përveç kërkesave të përfshira në pikën (a), sistemi i menaxhimit i krijuar dhe i mirëmbajtur nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të jetë në përputhje me aneksin I (Pjesë-IS.AR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, transpozim i rregullores zbatuese (BE) 2023/203, për të siguruar menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë e aviacionit. Ky parashikim është i zbatueshëm pas



transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm.

CAMO.B.205 Caktimi i detyrave

a) Detyrat që lidhen me certifikimin fillestar, ose mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave, ose organizatat që i nënshtrohen VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese, mund t'i caktohen vetëm subjekteve të kualifikuara. Kur cakton detyrat, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë, që:

1. ka krijuar një sistem për të vlerësuar fillimisht dhe vazhdimisht që subjekti i kualifikuar është në përputhje me aneksin VI “Kërkesat thelbësore për subjektet e kualifikuara” të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020. Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve dokumentohen;

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

- i. detyrat që duhet të kryhen;
- ii. deklaratat, raportet dhe regjistrimet që duhen dhënë;
- iii. kushtet teknike që duhet të përmbushen gjatë kryerjes së këtyre detyrave;
- iv. mbulimin e përgjegjësisë përkatëse;
- v. mbrojtjen e informacionit të marrë gjatë kryerjes së këtyre detyrave

b) Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që procesi i auditimit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të rrezikut të sigurisë në operim të kërkuara në pikën (a) (5), të pikës CAMO.B.200 mbulon të gjitha certifikimet, ose detyrat e mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera në emër të tij.

c) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën CAMO.A.200A, Autoriteti i Aviacionit Civil mund t'u ndajë detyra subjekteve të kualifikuara në përputhje me pikën (a), ose çdo autoriteti përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike brenda RSH-së. Gjatë ndarjes së detyrave, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që:

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

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

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

CAMO.B.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ka krijuar një sistem për të identifikuar ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat dhe për të përmbushur përgjegjësitë siç përcaktohet në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese. Ky sistem i lejon atij të ndërmarrë veprime të përshtatshme për të siguruar që sistemi i tij i menaxhimit të mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përditëson sistemin e tij të menaxhimit për të reflektuar në kohën e duhur çdo ndryshim në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, në mënyrë që të sigurojë zbatimin efektiv.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është e zbatueshme njofton Agjencinë për ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat dhe për të përmbushur përgjegjësitë siç përcaktohet në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

CAMO.B.220 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem të mbajtjes së të dhënave që lejon ruajtjen e duhur, aksesin dhe gjurmueshmërinë e besueshme të:

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

2. trajnimit, kualifikimit dhe autorizimit të personelit të tij;

3. caktimit të detyrave, që mbulojnë elementet e kërkuara nga pika CAMO.B.205, si dhe detajet e detyrave të caktuara;

4. proceseve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të organizatave të certifikuara, përfshirë:

- i. aplikimin për një certifikatë të organizatës;
- ii. programin e mbikëqyrjes së vazhdueshme të Autoritetit të Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, përfshirë të gjitha regjistrimet e vlerësimit, auditimit dhe inspektimit;
- iii. certifikatën e organizatës, duke përfshirë çdo ndryshim në të;

iv. një kopje të programit të mbikëqyrjes që liston datat kur duhet të kryhen dhe kur janë kryer auditimet;



v. një kopje të të gjithë korrespondencës zyrtare;
vi. detajet e gjetjeve, masave korrigjuese, datën e mbylljes së masave, çdo përjashtim dhe masat zbatuese;

vii. çdo raport vlerësimi, auditimi dhe inspektimi të lëshuar nga një autoritet tjetër kompetent në përputhje me pikën (d) të pikës CAMO.B.300;

viii. një kopje të të gjitha CAME -ve të organizatës ose manualeve dhe ndryshimeve të tyre;

ix. kopje të çdo dokumenti tjetër të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent;

5. vlerësimin dhe njoftimin tek Agjencia për mjetet alternative të përputhshmërisë të propozuara nga organizatat, dhe vlerësimin e mjeteve alternative të përputhshmërisë të përdorura nga vetë Autoriteti i Aviacionit Civil;

6. informacionin rreth sigurisë në operim dhe masat pasuese në përputhje me pikën CAMO.B.125;

7. përdorimin e dispozitave të fleksibilitetit në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mban një listë të të gjitha certifikatave të organizatave të lëshuara nga ai;

c) Të gjitha të dhënat e përmendura në germat (a) dhe (b) mbahen për një periudhë minimale prej 5 vjetësh, në përputhje me ligjin e zbatueshëm për mbrojtjen e të dhënave.

d) Të gjitha regjistrimet e përmendura në germat (a) dhe (b) vihen në dispozicion me kërkesë të autoritetit kompetent të një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencisë, në bazë të kërkesës.

CAMO.B.300 Parimet e mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon:

1. përputhshmërinë me kërkesat e zbatueshme për organizatat përpara lëshimit të certifikatës së një organizate, sipas rastit;

2. përputhjen e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të organizatave që ajo ka certifikuar;

3. zbatimin e masave të duhura të sigurisë në operim të vendosura nga Autoriteti i Aviacionit Civil, siç përcaktohet në germat (c) dhe (d) të pikës CAMO.B.13 5.

b) Ky verifikim:

1. do të mbështetet nga dokumentacioni që ka për qëllim të veçantë sigurimin e personelit përgjegjës për mbikëqyrjen e sigurisë në operim me udhëzime për të kryer funksionet e tyre;

2. u siguron organizatave të interesuara rezultatet e veprimtarisë së mbikëqyrjes së sigurisë në operim;

3. bazohet në vlerësime, auditime dhe inspektime, përfshirë inspektime të panjoftuara;

4. i siguron Autoritetit të Aviacionit Civil provat e nevojshme në rast se kërkohet veprim i mëtijshëm, përfshirë masat e parashikuara në pikën CAMO.B.350 'Gjetjet dhe masat korrigjuese'.

c) Qëllimi i mbikëqyrjes së përcaktuar në germat (a) dhe (b) do të marrë parasysh rezultatet e aktiviteteve të mëparshme të mbikëqyrjes dhe përparësitë e sigurisë në operim.

d) Kur facilitetet e organizatës janë të vendosura në më shumë se një Shtet, Autoriteti i Aviacionit Civil siç përcaktohet në pikën CAMO.A.105 mund të bjerë dakord që detyrat e mbikëqyrjes të kryhen nga autoriteti(et) kompetent i Shtetit(eve) Anëtar ku janë të vendosura facilitetet, ose nga Agjencia për facilitetet që ndodhen në një vend të tretë. Çdo organizatë që i nënshtrohet kësaj marrëveshje informohet për ekzistencën dhe fushëveprimin e saj.

e) Për mbikëqyrjen e kryer në ambientet e vendosura në një Shtet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është siç përcaktohet në pikën CAMO.A.105 informon autoritetin kompetent të Shtetit tjetër, ose Agjencinë për facilitetet e organizatave që kanë selinë kryesore të biznesit në një vend të tretë, përpara se të kryej ndonjë auditim ose inspektim në vendin ku ndodhen këto ambiente.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent mbledh dhe përpunon çdo informacion që konsiderohet i dobishëm për mbikëqyrjen, përfshirë inspektimet e panjoftuara.

g) Kur një kontratë lidhet në përputhje me pikën M.A.201(ea) të aneksit I (Pjesa-M), autoriteti kompetent përgjegjës për mbikëqyrjen e CAMO dhe autoritetet kompetente përgjegjëse për mbikëqyrjen e operatorëve në fjalë do të bashkëpunojnë për të siguruar shkëmbimin e informacionit që është i rëndësishëm për kryerjen e detyrave të tyre. Ky bashkëpunim do të përfshijë shkëmbimin e informacionit mbi rezultatet e aktiviteteve të mbikëqyrjes të kryera nga këto autoritete kompetente dhe mund të përfshijë kryerjen e detyrave të mbikëqyrjes në CAMO nga autoritetet kompetente përgjegjëse për operatorët.

h) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën CAMO.A.200A, përveç pajtueshmërisë me pikat (a) deri (f), Autoriteti i Aviacionit Civil do të shqyrtojë çdo miratim të dhënë sipas pikës IS.I.OR.200 (e) të kësaj rregulloreje ose pikës IS.D.OR.200(e) të



rregullores për zbatimin e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me një impakt të mundshëm në sigurinë e operimeve për organizatat që mbulohen nga kjo rregullore dhe urdhri nr. 170/2022, transpozim i rregullores së deleguar të Komisionit (BE) 2022/1645 pas ciklit të zbatueshëm të kontrollit të mbikëqyrjes dhe sa herë që zbatohen ndryshime në fushëveprimin e organizatës.

CAMO.B.305 Programi i mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe mirëmban një program mbikëqyrjeje që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes të kërkuara nga pika CAMO.B.300.

b) Programi i mbikëqyrjes zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj, rezultatet e kaluara të certifikimit dhe/ose aktiviteteve të mbikëqyrjes, dhe bazohet në vlerësimin e rreziqeve që lidhen me to. Ai përfshin brenda çdo cikli të planifikimit mbikëqyrës:

1. vlerësime, auditime dhe inspektime, përfshirë inspektime të panjoftuara dhe, sipas rastit:

i) vlerësimet e sistemit të menaxhimit dhe auditimet e procesit;

ii) auditimet e produktit të një kampioni përkatës të avionit të menaxhuar nga organizata;

iii) marrja e kampionit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të kryer;

iv) marrja e kampionit të lejeve për fluturim të lëshuara;

2. takimet e zhvilluara ndërmjet menaxherit përgjegjës dhe Autoritetit të Aviacionit Civil për të siguruar që të dy të mbeten të informuar për çështje të rëndësishme.

c) Për organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, aplikohet një cikël i planifikimit të mbikëqyrjes që nuk i tejkalon 24 muaj.

d) Pavarësisht nga germa (c), cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet deri në 36 muaj nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ka vendosur që gjatë 24 muajve të mëparshëm:

1. organizata ka dëshmuar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe menaxhimin e rreziqeve përkatëse;

2. organizata ka dëshmuar vazhdimisht, sipas pikës CAMO.A.130, se ka kontroll të plotë mbi të gjitha ndryshimet;

3. nuk është lëshuar asnjë gjetje e nivelit 1;

4. të gjitha masat korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar ose zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, siç përcaktohet në pikën CAMO.B.350.

Pavarësisht nga germa (c), cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet më tej në maksimumi 48 muaj nëse përveç kushteve të parashikuara në pikat 1 deri 4 të nënparagrafit të parë, organizata ka krijuar, dhe Autoriteti i Aviacionit Civil ka miratuar, një sistem efektiv të raportimit të vazhdueshëm tek Autoriteti i Aviacionit Civil për performancën e sigurisë në operim dhe përputhshmërinë rregullatore të vetë organizatës.

e) Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zvogëlohet nëse ka ndonjë dëshmi se performanca e sigurisë në operim së organizatës është ulur.

f) Programi i mbikëqyrjes përfshin regjistrimet e datave të përfundimit të auditimeve, inspektimeve dhe takimeve dhe kohën kur janë kryer këto auditime, inspektime dhe takime.

g) Me përfundimin e çdo cikli të planifikimit të mbikëqyrjes, Autoriteti i Aviacionit Civil lëshon një raport rekomandimi për vazhdueshmërinë e miratimit që pasqyron rezultatet e mbikëqyrjes.

CAMO.B.310 Procedura e certifikimit fillestar

a) Me marrjen e një kërkesë për lëshimin fillestar të një certifikate për një organizatë, Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon përputhjen e organizatës me kërkesat e zbatueshme.

b) Zhvillohet një takim me menaxherin përgjegjës të organizatës të paktën një herë gjatë verifikimit për certifikimin fillestar për të siguruar që ai/ajo kupton plotësisht rëndësinë e procesit të certifikimit dhe arsyen e nënshkrimit të deklaratës së organizatës për të zbatuar procedurat e specifikuara në CAME.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron të gjitha gjetjet, veprimet mbyllëse (veprimet që kërkohen për të mbyllur një gjetje dhe rekomandimet.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, konfirmon me shkrim të gjitha gjetjet e konstatuara gjatë verifikimit të organizatës.

Për certifikimin fillestar, të gjitha gjetjet duhet të korrigjohen sipas kërkesës së Autoritetit të Aviacionit Civil përpara lëshimit të certifikatës.

e) Kur sigurohet që organizata i përmbush kërkesat në fuqi, Autoriteti i Aviacionit Civil:

1. lëshon certifikatën siç përcaktohet në shtojcën



I Forma 14 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s të këtij aneksi;

2. miraton zyrtarisht CAME-n.

f) Numri i referencës së certifikatës përfshihet në certifikatën Forma 14 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s në mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai është autoriteti kompetent.

g) Certifikata lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Privilegjet, qëllimi i aktiviteteve për të cilat organizata ka marrë miratimin të kryejë, përfshirë çdo kufizim, sipas rastit, specifikohen në kushtet e miratimit bashkangjitur certifikatës.

h) Për t'i mundësuar organizatës të zbatojë ndryshimet pa miratimin paraprak të Autoritetit të Aviacionit Civil, në përputhje me pikën (c) të pikës CAMO.A.130, Autoriteti i Aviacionit Civil miraton procedurën përkatëse të CAME-s që përcakton qëllimin e këtyre ndryshimeve dhe përshkruan se si do të menaxhohen dhe njoftohen këto ndryshime.

CAMO.B.330 Ndryshimet

a) Pas marrjes së një kërkesë për ndryshim që kërkon miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon përputhjen e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent përcakton kushtet në të cilat organizata mund të veprojë gjatë ndryshimit, përveç nëse Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton që certifikata e organizatës duhet të pezullohet.

c) Kur sigurohet që organizata i plotëson kërkesat në fuqi, Autoriteti i Aviacionit Civil miraton ndryshimin.

d) Pa cenuar ndonjë masë shtesë të zbatimit, kur organizata zbaton ndryshimet që kërkojnë miratim paraprak, pa pasur miratimin e Autoritetit të Aviacionit Civil, në përputhje me germën (c), Autoriteti i Aviacionit Civil pezullon, kufizon ose revokon certifikatën e organizatës.

e) Për ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil vlerëson informacionin e dhënë në njoftimin e dërguar nga organizata në përputhje me germën (c) të pikës CAMO.A.130 për të verifikuar përputhshmërinë me kërkesat në fuqi. Në rast të ndonjë mosrespektimi, Autoriteti i Aviacionit Civil:

1. njofton organizatën në lidhje me gjetjet dhe kërkon ndryshime të mëtejshme;

2. në rast të gjetjeve të nivelit 1 ose të nivelit 2, vepron në përputhje me pikën CAMO.B.350.

CAMO.B.330A Ndryshimet në sistemin e menaxhimit të sigurisë së informacionit

a) Për ndryshimet e menaxhuara dhe të njoftuara tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën IS.I.OR.255(a) të aneksit II (Pjesë-IS.I.OR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm, Autoriteti i Aviacionit Civil përfshin shqyrtimin e këtyre ndryshimeve në mbikëqyrjen e tij të vazhdueshme në përputhje me parimet e përcaktuara në pikën CAMO.B.300. Nëse konstatohet ndonjë gjetje, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton organizatën për këtë, kërkon ndryshime të mëtejshme dhe vepron në përputhje me pikën CAMO.B.350.

b) Për ndryshime të tjera që kërkojnë një aplikim për miratim në përputhje me pikën IS.I.OR.255(b) të aneksit II (Pjesa-IS.I.OR) të rregullores për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 për sa u takon kërkesave për menaxhimin e risqeve të sigurisë së informacionit me impakt të mundshëm për organizatat dhe për autoritetet kompetente përkatëse, e zbatueshme pas transpozimit të rregullores zbatuese (BE) 2023/203 në legjislacionin e brendshëm:

1. me marrjen e kërkesës për ndryshim, Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, kontrollon përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin;

2. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, përcakton kushtet në të cilat organizata mund të funksionojë gjatë zbatimit të ndryshimit;

3. nëse është i bindur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, miraton ndryshimin.

CAMO.B.350 Gjetjet dhe masat korrigjuese

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ka një sistem për të analizuar gjetjet për rëndësinë e tyre të sigurisë në operim.

b) Një gjetje e nivelit 1 lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent kur zbulohet ndonjë mospërputhje e rëndësishme me kërkesat në fuqi të VKM-së nr. 1095, datë



24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese, me procedurat dhe manualët e organizatës, ose me kushtet e një miratimi ose certifikate që ul sigurinë në operim ose rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

Gjetjet e nivelit 1 përfshijnë:

1. dështimin për t'i dhënë Autoritetit të Aviacionit Civil akses në facilitetet e organizatës, siç përcaktohet në pikën CAMO.A.140 gjatë orarit normal të punës dhe pas dy kërkesave me shkrim;

2. marrjen ose ruajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së organizatës duke falsifikuar provat e dokumentuara të paraqitura;

3. dëshminë e keqpërdorimit ose përdorimit për qëllime mashtrimi të certifikatës së organizatës;

4. mungesën e një menaxheri përgjegjës.

c) Një gjetje e nivelit 2 lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur zbulohet ndonjë mospërputhje me kërkesat në fuqi të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe akteve të tij të deleguara dhe zbatuese, me procedurat dhe manualët e organizatës, ose me kushtet e një miratimi ose certifikate që mund të ulë sigurinë në operim ose rrezikon sigurinë e fluturimit.

d) Kur një gjetje zbulohet gjatë mbikëqyrjes ose nga ndonjë mënyrë tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil, pa cenuar asnjë veprim shtesë të kërkuar nga VKM-ja nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, i komunikon me shkrim gjetjen organizatës dhe kërkon marrjen e masave korrigjuese për të zgjidhur gjetjen (t) e identifikuar(a). Kur një gjetje ka të bëjë drejtpërdrejt me një avion, Autoriteti i Aviacionit Civil informon shtetin në të cilin është regjistruar avioni.

1) Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr masa të menjëhershme dhe të përshtatshme për të ndaluar ose kufizuar aktivitetet dhe, nëse është e përshtatshme, ndërmerr masa për revokimin e certifikatës ose për ta kufizuar ose pezulluar atë plotësisht ose pjesërisht, në varësi të zgjatjes së gjetjes së nivelit 1 deri sa të jenë ndërmarrë masat e suksesshme korrigjuese nga organizata.

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil:

i) i ofron organizatës një periudhë kohore për zbatimin e masave korrigjuese të përshtatshme për natyrën e gjetjes, që në çdo rast periudha fillestare nuk do të jetë më shumë se 3 muaj. Kjo periudhë nis nga data e komunikimit me shkrim të gjetjes tek

organizata, duke kërkuar masa korrigjuese për të zgjidhur mospërputhjen e identifikuar. Në fund të kësaj periudhe, dhe në varësi të natyrës së gjetjes dhe performancës së fundit të sigurisë në operim të organizatës, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën 3-mujore, duke iu nënshtruar një plani veprimi korrigjues të pranueshëm, të rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

ii) vlerëson planin e masave korrigjuese dhe zbatimin e tyre të propozuar nga organizata, dhe nëse pas vlerësimit rezulton se ato janë të mjaftueshme për të zgjidhur mospërputhshmërinë(të), i pranon ato.

3. Kur një organizatë nuk paraqet një plan të pranueshëm masash korrigjuese, ose nuk merr masa korrigjuese brenda periudhës kohore të pranuar ose zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, gjetja kalon në gjetje të nivelit 1 dhe masat merren siç përcaktohet në pika (d) (1).

4. Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron të gjitha gjetjet e konstatuara ose që i janë komunikuar asaj në përputhje me pikën (e) dhe, sipas rastit, masat zbatuese që ai ka ndërmarrë, si dhe të gjitha masat korrigjuese dhe datën e mbylljes së masave për gjetjet.

e) Pa cenuar asnjë masë zbatuese shtesë, kur autoriteti i një Shteti Anëtar që vepron sipas dispozitave të pikës (d) të pikës CAMO.B.300 identifikon ndonjë mospërputhje të kërkesave të zbatueshme të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, nga një organizatë e certifikuar nga autoriteti kompetent i një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencia, ai informon Autoritetin e Aviacionit Civil dhe tregon nivelin e gjetjes.

CAMO.B.355 Pezullimi, kufizimi dhe revokimi

Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) pezullon një certifikatë mbi baza të arsyeshme në rast të kërcënimit të mundshëm të sigurisë në operim;

b) pezullon, revokon ose kufizon një certifikatë në bazë të pikës CAMO.B.350;

c) pezullon certifikatën në rast se inspektorët e Autoritetit të Aviacionit Civil nuk janë në gjendje për një periudhë 24-mujore të kryejnë përgjegjësitë e tyre të mbikëqyrjes përmes auditimit(eve) në vend për shkak të situatës së sigurisë në shtetin ku ndodhen facilitetet.



Shtojca I



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
(CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE)

Reference: AL.CAMO.XXX (Ref: AOC.AL.XXX)

Bazuar në Urdhrin e Ministrit Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil", që transponon Rregulloren Bazë Nr. 1139/2018 të Parlamentit Europian, si dhe në Urdhrin e Ministrit Nr. __, datë __, "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", që transponon rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për kohë sa të jetë në fuqi dhe subjekti i kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon:

Pursuant to Minister Order No. 1095, date 24.12.2020, "On Common Rules in the Field of Aviation", transposing Regulation (EU) No. 1139/2018 of the European Parliament, to Minister Order No. __, date __, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing EU Regulation 1321/2014, for the time being in force and subject to the condition specified below, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:

EMRI I ORGANIZATËS [ORGANIZATION NAME]
ADRESA [ADDRESS]

si një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me Seksionin A, Aneksit Vc (Pjesa CAMO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon rregulloren 1321/2014 të miratuar për të menaxhuar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të mjeteve ajrore 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 CAMO.A.320 të Aneksit Vc (Pjesa CAMO) dhe kur përcaktohet, të lëshojë Leje Fluturimi siç specifikohet në pikën CAMO.A.125 të Aneksit Vc (Pjesa CAMO) të të njëjtit urdhrë. / as a continuing airworthiness management organization in compliance with Section A of Annex Vc (Part CAMO) of Minister Order No. __, date __, transposing EU Regulation No. 1321/2014, approved to manage the continuing airworthiness of the aircraft listed in the attached schedule of approval and, when stipulated, to issue recommendations and airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point CAMO.A.320 of Annex Vc (Part CAMO), and, when stipulated, to issue permit to fly as specified in point CAMO.A.125 of Annex Vc (Part CAMO) of the same regulation.

KUSHTET/ CONDITIONS

- Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve të seksionit të fushëveprimt të miratimit të manualit të miratuar të organizatës së menaxhimit të vlefshmërisë ajrore siç referohet në Seksionin A të Aneksit Vc (Pjesa CAMO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval is limited to that specified in the scope of approval section of the approved continuing airworthiness management exposition as referred to in Section A of Annex Vc (Part CAMO) of Minister Order No. __, date __ transposing EU Regulation No. 1321/2014.
- Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuara në manualin e miratuar të organizatës së menaxhimit të vlefshmërisë ajrore sipas Aneksit Vc (Pjesa CAMO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval requires compliance with the procedures specified in the continuing airworthiness management exposition according to Annex Vc (Part CAMO) to Minister Order No. __, date __, transposing EU Regulation No. 1321/2014.
- Ky miratim është i vlefshëm përderisa organizata e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore ruan përputhshmërinë me Aneksit Vc (Pjesa CAMO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval is valid whilst the approved continuing airworthiness management organization remains in compliance with Annex Vc (Part CAMO) to Minister Order No. __, date __, transposing Regulation (EU) 1321/2014.
- Kur organizata e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore nënkontraktin nën sistemin e cilësisë së saj shërbimet e një/disa organizatave(ave), ky miratim është i vlefshëm për këto organizata, si subjekti i përbushjes së detyrimeve të kontratës. / When the continuing airworthiness management organization subcontracts under its Quality System the service of an/several organization(s), this approval remains valid subject to such organization(s) fulfilling applicable contractual obligations.
- 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. / Subject to compliance with the conditions 1 to 4 above, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.
- Nëse kjo formë përdoret dhe për zotëruarit e AOC, ose nëse është në përputhje me pikën M.A.201(ea) të Aneksit I (pjesa M), numri i AOC duhet të shtohet tek referenca, përveç numrit standard, dhe kushti nr. 5 duhet të zëvendësohet nga kushtet e mëposhtme shtesë: / If this form is also used for AOC holders, or if in accordance with point M.A.201(ea) of Annex I (Part M) the AOC number shall be added to the reference, in addition to the standard number, and the condition 5 shall be replaced by the following extra conditions:
- Ky miratim nuk përbën një autorizim për të operuar llojet e mjeteve ajrore të referuar në kushtin 1. Autorizimi për të operuar mjetet ajrore është Certifikata e Operatorit Ajror (AOC). / This approval does not constitute an authorization to operate the types of aircraft referred in condition 1. The authorization to operate the aircraft is the Air Operator Certificate (AOC).
- Anullimi, pezullimi apo revokimi i AOC automatikisht zhvlerëson këtë miratim në lidhje me shenjat e regjistrimit të mjeteve ajrore të specifikuara në AOC, përjashtuar rastet kur deklarohet qartësisht nga AAC. / Termination, suspension or revocation of the AOC automatically invalidates the present approval in relation to the aircraft registrations specified in the AOC, unless otherwise explicitly stated by the ACAA.
- 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. / Subject to compliance with the previous conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Data e lëshimit original/Date of original issue: _____

Nënshkrimi/Signature: _____

Data e këtij rishikimi/ Date of this revision: _____

Rishikimi Nr. / Revision No.: _____

Për AAC/ For the Albanian Civil Aviation Authority: _____

NAME SURNAME
DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 14 e RSH-së sipas modelit të EASA-s



KUSHTET E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE
CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANIZATION TERMS OF APPROVAL

Reference: AL.CAMO.XXX (ref. AOC.AL.XXX)

Organizata: EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË

Organization: COMPANY NAME AND ADDRESS

Tipi/seria/grupi i mjetit ajror <i>Aircraft type/series/group</i>	Autorizim i rishikimit të vlefshmërisë ajrore <i>Airworthiness Review Authorized</i>	Autorizim për Leje Fluturimi <i>Permits to Fly authorized</i>	Organizata që punojnë nën sistemin e cilësisë <i>Organization(s) working under quality system</i>
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	
	PO/JO <i>Yes/No</i>	PO/JO <i>Yes/No</i>	

Këto kushte miratimi janë të kufizuara në specifikimet e fushëveprimit të miratimit që pëmbahen në Manualin e Menaxhimit të Vazhdueshmërisë së Vlefshmërisë Ajrore (CAME), seksioni: _

The terms of approval are limited to that specified in the scope of approval contained in the approved Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME), section:

Referenca e Manualit të Menaxhimit të Vazhdueshmërisë së Vlefshmërisë Ajrore: _____

Continuing Airworthiness Management Exposition Reference:

Data e lëshimit original: _____

Date of original issue:

Nënshkrimi/ Signature: _____

Data e këtij rishikimi: _____ Rishikimi Nr: _____

Date of this revision:

Revision No:

Për AAC: _____
For the Albanian Civil Aviation Authority:

NAME SURNAME
DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 14 e RSH-së sipas modelit të EASA-s

Forma 14 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s

(*) ose EASA, nëse EASA është autoriteti kompetent

(**) fshij për shtetet joanëtare të BE-së ose EASA-s

(***) fshini sipas rastit nëse organizata nuk miratohet.



ANEKSI VD
(PJESA-CAO)
PËRMBAJTJET

CAO.1 Të përgjithshme

SEKSIONI A. KËRKESAT E ORGANIZATËS

CAO.A.010 Fushëveprimi

CAO.A.015 Aplikimi

CAO.A.017 Mjetet e përputhshmërisë

CAO.A.020 Kushtet e miratimit

CAO.A.025 Manuali i vlefshmërisë ajrore të kombinuar

CAO.A.030 Facilitetet

CAO.A.035 Kërkesat e personelit

CAO.A.040 Staf i certifikues

CAO.A.045 Staf i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

CAO.A.050 Komponentët, pajisjet dhe mjetet e punës

CAO.A.055 Të dhënat e mirëmbajtjes dhe urdhrat e punës

CAO.A.060 Standardet e mirëmbajtjes

CAO.A.065 Certifikata e lejimit për shërbim të avionit

CAO.A.070 Certifikata e lejimit për shërbim për komponentët

CAO.A.075 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

CAO.A.080 Të dhënat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

CAO.A.085 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

CAO.A.090 Ruajtja e të dhënave

CAO.A.095 Privilegjet e organizatës

CAO.A.100 Sistemi i cilësisë dhe rishikimi organizativ

CAO.A.105 Ndryshimet në organizatë

CAO.A.110 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

CAO.A.115 Gjetjet

SEKSIONI B. KËRKESAT E AUTORITETIT TË AVIACIONIT CIVIL

CAO.B.010 Fushëveprimi

CAO.B.017 Mjetet e përputhshmërisë

CAO.B.020 Ruajtja e të dhënave

CAO.B.025 Shkëmbim i ndërsjellë i informacionit

CAO.B.030 Përgjegjësitë

CAO.B.035 Përjashtimet

CAO.B.040 Aplikimi

CAO.B.045 Miratimi fillestar

CAO.B.050 Lëshimi i miratimit

CAO.B.060 Gjetjet

CAO.B.065 Ndryshimet

CAO.B.070 Pezullimi, kufizimi dhe revokimi

Shtojca I. Certifikata e organizatës së kombinuar të vlefshmërisë ajrore (CAO) — Forma 3-CAO e RSH-së, sipas modelit të EASA-s;

CAO. 1 Të përgjithshme

Për qëllimin e këtij aneksi (Pjesa-CAO):

1) Autoriteti kompetent, është:

a) për organizatat që kanë vendin kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil;

b) për organizatat që kanë vendin kryesor të biznesit në një vend të tretë, Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia kur Republika e Shqipërisë të jetë shtet anëtar i BE-së. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë certifikimet e Agjencisë apo vendeve anëtare të BE-së autoritete kompetente për organizatat e vendeve të treta apo vendeve të BE-së.

2) “pronari” është personi përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit, duke përfshirë personat e mëposhtëm:

i) pronarin e regjistruar të avionit;

ii) qiramarrësin në rastin e një kontrate qiraje;

iii) operatorin.

SEKSIONI A. KËRKESAT E ORGANIZATËS

CAO.A.010 Qëllimi

Ky aneks përcakton kërkesat që duhet të përmbushen nga një organizatë e kombinuar e vlefshmërisë ajrore (CAO) në mënyrë që të lëshohet, pas aplikimit, miratimi për mirëmbajtjen dhe menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe komponentëve për instalim, dhe për të vazhduar kryerjen e atyre aktiviteteve, kur këto avionë nuk klasifikohen si avionë me fuqi motorike komplekse dhe nuk janë shënuar në certifikatën e operatorit ajror të një transportuesi ajror të licencuar në përputhje me VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, “Për miratimin e kërkesave për dhënie e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit”.

CAO.A.015 Aplikimi

CAO do të aplikojë për lëshimin ose ndryshimin në një miratim të CAO-s tek Autoriteti i Aviacionit



Civil në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga ai autoritet.

CAO.A.017 Mjetet e përputhshmërisë

a) Mjetet alternative të përputhshmërisë me mjetet e pranueshme të përputhshmërisë të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose të miratuara nga Agjencia dhe pranuar e publikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, mund të përdoren nga një organizatë për të demonstruar përputhshmërinë me VKM Nr.1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e delegimit dhe aktet zbatuese të tij;

b) Kur një organizatë dëshiron të përdorë mjete alternative të përputhshmërisë, përpara se t'i përdorë ato, i siguron Autoritetit të Aviacionit Civil një përshkrim të plotë të këtyre mjeteve alternative të përputhshmërisë. Ky përshkrim përfshin një vlerësim që tregon përputhshmërinë e mjeteve alternative të përputhshmërisë me VKM Nr.1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

Organizata mund t'i përdorë ato mjete alternative të përputhshmërisë, subjekt i miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil, dhe pas marrjes së njohfimit siç parashikohet në pikën CAO.B.017.

CAO.A.020 Kushtet e miratimit

a) CAO specifikon fushëveprimin e miratuar të punës në manualin e vlefshmërisë ajrore të kombinuar (CAE), siç parashikohet në pikën CAO.A.025.

1. Për avionët me peshë maksimale të ngritjes më shumë se 2 730 kg (MTOM) dhe për helikopterët me peshë më shumë se 1 200 kg MTOM ose të certifikuar për më shumë se 4 pasagjerë, fushëveprimi i punës tregon llojet e veçanta të avionëve. Ndryshimet në këtë fushëveprim punë miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent në përputhje me pikën (a) të pikës CAO.A.105 dhe germën (a) të pikës CAO.B.065.

2. Për motorët me turbinë, fushëveprimi i punës tregon prodhuesin e motorit ose grupin ose serinë ose llojin ose detyrën(at) e mirëmbajtjes. Ndryshimet në fushëveprimin e punës miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me germën (a) të pikës CAO.A.105 dhe pikën (a) të pikës CAO.B.065.

3. Një CAO, e cila punëson vetëm një person për planifikimin dhe kryerjen e të gjitha detyrave të mirëmbajtjes nuk mund të ketë privilegje për mirëmbajtjen e:

a) avionëve të pajisur me motor me turbinë (në rastin e organizatave të klasifikuara për avionët);

b) helikopterë të pajisur me motor me turbinë ose motor me më shumë se një piston (në rastin e organizatave të klasifikuara për avionët);

c) motorët me piston prej 450 HP dhe më lart (në rastin e organizatave të klasifikuara për motorët); dhe

d) motorë me turbinë (në rastin e organizatave të klasifikuara për motorët).

4. Për avionët e ndryshëm nga ato të përmendur në pikën 1, për komponentët e ndryshëm nga motorët me turbinë dhe për testime joshkatërruese (shërbime të specifikuara NDT), fushëveprimi i punës kontrollon nga CAO-ja në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën (a) (11) të pikës CAO.A.025. Për mirëmbajtjen e komponentëve të ndryshëm nga motorët e plotë, fushëveprimi i punës klasifikohet në përputhje me kategoritë e sistemit në vijim:

- i) C1: kondicioneri dhe presioni;
- ii) C2: fluturim automatik;
- iii) C3: komunikimet dhe navigimet;
- iv) C4: dyer dhe kapanaxha;
- v) C5: energjia elektrike dhe dritat;
- vi) C6: pajisja;
- vii) C7: motori;
- viii) C8: kontrollet e fluturimit;
- ix) C9: karburanti
- x) C10: helikopteri dhe rotor;
- xi) C11: transmetimi i helikopterit;
- xii) C12: fuqia hidraulike;
- xiii) C13: sistemi tregues dhe regjistruar;
- xiv) C14: ingranazhet e uljes;
- xv) C15: oksigjen;
- xvi) C16: helikat;
- xvii) C17: sisteme pneumatike dhe vakumi;
- xviii) C18: mbrojtje nga akulli/shiu /zjarri;
- xix) C19: dritare;
- xx) C20: struktura;
- xxi) C21: breshëri; dhe
- xxii) C22: rritje e shtytjes.

Organizatave që marrin një miratim në përputhje me këtë aneks në bazë të një miratimi ekzistues të organizatës, të lëshuar në përputhje me nënpjesën G ose nënpjesën F të aneksit I (Pjesa-M) ose aneksit II (Pjesa-145) në përputhje me paragrafin 4 të nenit 4, përfshijnë në fushëveprimin e punës të gjitha detajet e nevojshme për të siguruar që privilegjet të jenë identike me ato të përfshira në miratimin ekzistues.



b) Miratimi i CAO-s lëshohet në bazë të modelit të paraqitur në shtojcën I të këtij aneksi.

c) Një CAO mund të fabrikojë, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes, një gamë të kufizuar të pjesëve për t'u përdorur gjatë kryerjes së punës brenda ambienteve të veta, siç tregohet në CAE-të e tyre.

CAO.A.025 Manuali i vlefshmërisë ajrore të kombinuar

a) CAO-ja ofron një manual që përmban të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon se organizata punon në çdo kohë në përputhje me kërkesat e këtij aneksi dhe CAE-s;

2. qëllimin e punës së CAE-s;

3. titullin/jt dhe emrin/at e personit/ave të përmendur në pikat (a) dhe (b) të pikës CAO.A.035;

4. një tabelë organizimi që tregon hierarkinë e përgjegjësisë ndërmjet personit(ave) të përmendur në pikat (a) dhe (b) të CAO.A.035;

5. një listë të personelit certifikues me qëllimin e miratimit të tyre, nëse ky personel ekziston;

6. një listë të personelit përgjegjës për zhvillimin dhe miratimin e programeve të mirëmbajtjes së avionëve (AMP) me fushë veprimin e miratimit të tyre, nëse ky personel ekziston;

7. një listë të stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore me fushëveprimin e miratimit të tyre, nëse ky staf ekziston;

8. një listë të stafit përgjegjës për lëshimin e lejeve për fluturim, nëse ky staf ekziston;

9. një përshkrim të përgjithshëm të faciliteteve dhe vendndodhjen e tyre;

10. procedurat që specifikojnë sesi CAO siguron përputhjen me kërkesat e këtij aneksi;

11. procedurën e ndryshimit të CAE-s, siç parashikohet në germen (b) të pikës CAO.A.105.

b) CAE fillestare miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

c) Ndryshimet në CAE trajtohen në përputhje me pikën CAO.A.105.

CAO.A.030 Facilitetet

CAO-ja duhet të sigurojë të gjitha facilitetet e nevojshme, përfshirë akomodimin e përshtatshëm nëpër zyra në mënyrë që të jetë në gjendje të kryejë të gjithë punën e planifikuar.

Për më tepër, kur fushëveprimi i miratimit të organizatës përfshin aktivitetet e mirëmbajtjes, CAO siguron që:

a) repartet e specializuara, hangarët dhe kompartimentet ofrojnë mbrojtje të përshtatshme nga ndotja dhe mjedisi;

b) janë siguruar facilitetet të sigurt të magazinimit për komponentët, pajisjet, mjetet dhe materialet, sipas kushteve që sigurojnë që komponentët dhe materialet jashtë shërbimit të ndahen nga të gjithë komponentët, materialet, pajisjet dhe mjetet e tjera për të respektuar udhëzimet e prodhuesit për magazinimin dhe aksesin e kufizuar të personelit të autorizuar në ambientet e magazinimit.

CAO.A.035 Kërkesat e personelit

a) CAO-ja cakton një menaxher përgjegjës, i cili ka autoritetin të sigurojë që të gjitha aktivitetet e organizatës të mund të financohen në mënyrë që këto aktivitete të kryhen në përputhje me kërkesat e këtij aneksi.

b) Menaxheri përgjegjës emëron një person ose grup personash që do të jenë përgjegjës për të siguruar që CAO të jetë gjithmonë në përputhje me kërkesat e këtij aneksi. Ky/këta person/a do të jenë përgjegjës para menaxherit përgjegjës.

c) Të gjithë personat e përmendur në germen (b) kanë njohuritë, kualifikimin dhe përvojën përkatëse në lidhje me menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ose mirëmbajtjen, siç është e përshtatshme për funksionet e tyre.

d) CAO duhet të ketë personel të mjaftueshëm të kualifikuar siç duhet, që të jetë në gjendje të kryejë punën e planifikuar. CAO ka të drejtë të përdorë përkohësisht personelin e nënkontraktuar.

e) CAO vlerëson dhe regjistron kualifikimin e të gjithë personelit.

f) Personeli që kryen detyra të specializuara, siç janë saldimi, apo inspektimi i testimit joshkatërrues (NDT), përveç inspektimeve të kontrastit të ngjyrave, kualifikohet në përputhje me një standard të njohur zyrtarisht.

CAO.A.040 Stafi certifikues

a) Stafi certifikues duhet të jetë në përputhje me kërkesat e nenit 5. Ai ushtron privilegjet e tij për lejimin për shërbim të mirëmbajtjes, nëse CAO ka siguruar që:

1. ky staf certifikues i plotëson kërkesat e germës (b) të pikës 66.A.20 të aneksit III (Pjesa-66), përveç kur paragrafi 6 i nenit 5 i referohet një rregulloreje kombëtare të një Shteti Anëtar, në këtë rast, personeli plotëson kërkesat e kësaj rregulloreje;

2. ky staf certifikues ka njohurinë e duhur rreth



avionit përkatës ose komponentëve që duhet të mirëmbahen, ose të dyja bashkë, si dhe procedurat e organizatës që kërkohen për të kryer mirëmbajtjen.

b) Me përjashtim të germës (a), në rrethana të paparashikuara kur një avion ndodhet në një vend tjetër përveç bazës kryesore, ku nuk ka staf të duhur certifikues, CAO i kontraktuar për të siguruar mbështetje të mirëmbajtjes mund të lëshojë një autorizim të njëanshëm certifikimi, në mënyrë alternative:

1. për një prej punonjësve të tij që mban kualifikime të tipit për avionë me teknologji, ndërtim dhe sisteme të ngjashme;

2. për çdo person me jo më pak se 3 vjet përvojë në mirëmbajtje dhe që mban një certifikatë CAO-je të vlefshme për mirëmbajtje të avionit të klasifikuar për tipin e avionit që kërkon certifikim, me kusht që të mos ketë asnjë organizatë të miratuar në atë vend, në përputhje me këtë aneks, dhe që CAO-ja e kontraktuar të marrë dhe ruajë prova të përvojës dhe licencës së këtij personi.

Lëshimi i një autorizimi certifikimi vetëm për një herë, raportohet nga CAO-ja tek Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është autoriteti kompetent, brenda 7 ditëve nga lëshimi.

CAO-ja që lëshon autorizimin e certifikimit vetëm për një herë siguron që çdo mirëmbajtje që mund të ndikojë në sigurinë e fluturimit është rikontrolluar.

c) Me përjashtim të pikës (a), CAO-ja mund të përdorë personel certifikues të kualifikuar në përputhje me kërkesat e mëposhtme kur siguron mbështetje të mirëmbajtjes për operatorët e përfshirë në operimet tregtare, duke iu nënshtruar procedurave të përshtatshme për t'u miratuar si pjesë e CAE-s:

1. për një direktivë të përsëritur të vlefshmërisë ajrore para fluturimit (AD) që saktësisht thotë se ekuipazhi i fluturimit mund të kryejë një AD, CAO-ja mund të lëshojë një autorizim të kufizuar të stafit certifikues për pilotin në komandë, në bazë të licencës së ekuipazhit të fluturimit që ai mban, me kusht që CAO-ja të sigurojë që trajnimi i mjaftueshëm praktik është kryer nga piloti në komandë, në mënyrë që ai/ajo të mund të realizojë AD-në sipas standardit të kërkuar;

2. në rastin e avionëve që operojnë larg një vendndodhjeje të mbështetur, CAO-ja mund të lëshojë një autorizim të kufizuar të stafit certifikues për pilotin në komandë, në bazë të licencës së

ekuipazhit të fluturimit që ai mban, me kusht që organizata të sigurojë që është kryer trajnimi i mjaftueshëm praktik në mënyrë që komandanti të mund ta përmbushë detyrën sipas standardit të kërkuar.

d) CAO-ja regjistron detajet në lidhje me stafin certifikues dhe mban një listë të përditësuar të të gjithë stafit certifikues, së bashku me detajet e fushëveprimit të tyre të miratimit, si pjesë e manualit të organizatës.

CAO.A.045 Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

a) Në mënyrë që të miratohet për të kryer rishikime të vlefshmërisë ajrore dhe, sipas rastit, të lëshojë leje fluturimi, CAO ka personelin e duhur për rishikimin e vlefshmërisë ajrore i cili përmbush të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1) ka një përvojë të fituar në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore për të paktën 1 vit për glajderat dhe balonat dhe të paktën 3 vjet për të gjithë avionët e tjerë;

2) ata kanë një licencë të përshtatshme të lëshuar në përputhje me nenin 5 të kësaj rregulloreje ose një diplomë në aeronautikë ose ekuivalente, ose kanë fituar përvojë në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, përveç asaj të përmendur në pikën 1 prej të paktën 2 vjetësh për glajderat dhe balonat dhe të paktën 4 vjet për të gjithë avionët e tjerë;

3) ka marrë trajnimin e duhur për mirëmbajtjen aeronautike.

b) përpara se CAO-ja të lëshojë një autorizim për stafin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore për të ushtruar rishikimin e vlefshmërisë ajrore, CAO-ja emëron personin që do të kryejë rishikimin e vlefshmërisë ajrore të një avioni nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil ose nën mbikëqyrjen e një personi të autorizuar tashmë si staf për rishikimin e vlefshmërisë ajrore të CAO-s. Nëse kjo mbikëqyrje është e pranueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent, e pranon zyrtarisht personin si pjesë të stafit të rishikimit të vlefshmërisë ajrore.

c) CAO-ja siguron që stafi i saj i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të mund të dëshmojë përvojën e duhur dhe më të fundit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

d) Çdo stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore identifikohet në CAE në një listë që përmban autorizimin e rishikimit të vlefshmërisë ajrore referuar në germën (b).



e) CAO mban të dhëna për të gjithë stafin e tij të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, që përfshin detaje të çdo kualifikimi të përshtatshëm dhe një përmbledhje të përvojës përkatëse të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe trajnimit të vazhdueshëm të personit në fjalë, si dhe një kopje të autorizimit të tij ose saj. Të dhënat ruhen për një periudhë të paktën 2-vjeçare pas datës në të cilën personi i interesuar nuk punon më për CAO-n.

CAO.A.050 Komponentët, pajisjet dhe mjetet e punës

a) CAO-ja:

1. mban pajisjet dhe mjetet e specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes të parashikuara në pikën CAO.A.055, ose ekuivalentët e verifikuar, siç janë listuar në CAE, sipas nevojës për mirëmbajtjen e përditshme brenda qëllimit të miratimit të organizatës;

2. ka një procedurë për të siguruar aksesin në të gjitha pajisjet dhe mjetet e tjera të nevojshme për të kryer punën e tij, që përdoret vetëm sipas rastit, kur është e nevojshme.

b) CAO-ja siguron që mjetet dhe pajisjet e përdorura kontrollohen dhe kalibrohen sipas një standardi të njohur zyrtarisht. Regjistron të dhënat e këtyre kalibrimeve dhe standardeve të përdorura dhe përputhjen me pikën CAO.A.090.

c) CAO-ja inspekton, klasifikon dhe ndan në mënyrë të duhur të gjithë komponentët në përputhje me pikat M.A.501 dhe M.A.504 të aneksit I (Pjesa-M) ose me pikat ML.A.501 dhe ML.A.504 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

CAO.A.055 Të dhënat e mirëmbajtjes dhe urdhrat e punës

a) CAO-ja mban dhe përdor të dhënat e zbatueshme aktuale të mirëmbajtjes të specifikuara në pikën M.A.401 të aneksit I (Pjesa-M) ose në pikën ML.A.401 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, në kryerjen e mirëmbajtjes, përfshirë modifikimet dhe riparimet. Sidoqoftë, në rastin e të dhënave të mirëmbajtjes të siguruara nga klientët, kërkohet të mbahen këto të dhëna vetëm kur puna është në proces.

b) Para fillimit të mirëmbajtjes, CAO-ja dhe personi ose organizata që kërkon mirëmbajtjen bien dakord me shkrim për urdhrin e punës, në një mënyrë që përcakton qartë mirëmbajtjen që duhet të kryhet.

CAO.A.060 Standardet e mirëmbajtjes

Gjatë kryerjes së mirëmbajtjes, CAO-ja zbaton të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) siguron që çdo person që kryen mirëmbajtje është i kualifikuar në përputhje me kërkesat e këtij aneksi

b) siguron që zona në të cilën kryhet mirëmbajtja është e mirë organizuar dhe e pastër (pa papastërti ose ndotje);

c) përdor metodat, teknikat, standardet dhe udhëzimet e specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes dhe urdhrin e punës të përmendura në pikën CAO.A.055;

d) përdor mjetet, pajisjet dhe materialin e specifikuar në pikën CAO.A.050;

e) siguron që mirëmbajtja është kryer në përputhje me çdo kufizim mjedisor të specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes të përmendura në pikën CAO.A.055;

f) siguron që përdoren facilitetet e duhura në rast të motit me shi ose mirëmbajtjes së tejzgjatur;

g) siguron minimizimin e rrezikut të gabimeve të shumta gjatë mirëmbajtjes dhe rrezikut të përsëritjes së gabimeve në detyra të njëjta të mirëmbajtjes;

h) siguron zbatimin e metodës së “kapjes së gabimit” pas kryerjes së çdo detyre kritike të mirëmbajtjes

i) kryen një verifikim të përgjithshëm pas përfundimit të mirëmbajtjes në mënyrë që të sigurohet që avioni ose komponenti të jetë i pastër nga të gjitha mjetet, pajisjet dhe çdo pjesë dhe material i jashtëm dhe që të gjitha panelet hyrëse të hequra janë rivendosur;

j) siguron që e gjithë mirëmbajtja e kryer është regjistruar dhe dokumentuar siç duhet.

CAO.A.065 Certifikata e lejitimit për shërbim të avionit

Me përfundimin e çdo mirëmbajtjeje të avionit të kryer në përputhje me këtë aneks, lëshohet një CRS avioni në përputhje me pikën M.A.801 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën ML.A.801 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

CAO.A.070 Certifikata e lejitimit për shërbim të komponentit

a) Pas përfundimit të të gjithë mirëmbajtjes së komponentit, në përputhje me këtë aneks, lëshohet CRS e komponentit në përputhje me pikën M.A.802 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikës ML.A.802 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit. Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, lëshohet në përputhje me shtojcën II të aneksit I (Pjesa-M), përveç siç parashikohet në pikat (b) ose (d) të pikës MA502 të aneksit I (Pjesa-M) dhe pikës ML.A.502 të aneksit



Vb (Pjesa-ML) dhe për komponentët e fabrikuar në përputhje me pikën (c) të pikës CAO.A.020.

b) Forma 1 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s e përmendur në germën (a) mund të gjenerohet nga një bazë të dhënash kompjuterike.

CAO.A.075 Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

a) I gjithë menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore kryhet në përputhje me kërkesat e nënpjesës C të aneksit I (Pjesa-M) ose nënpjesës C të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

b) Për çdo avion të menaxhuar, CAO:

1. zhvillon dhe kontrollon AMP-në për avionin e menaxhuar dhe:

i) në rastin e avionëve që përputhen me aneksin Vb (Pjesa-ML), miraton AMP-në dhe ndryshimet e tij, ose

ii) në rastin e avionëve që përputhen me aneksin I (Pjesa-M), paraqet AMP-në dhe ndryshimet e saj për miratim tek Autoriteti i Aviacionit Civil, përveç nëse miratimi mbulohet nga një procedurë jo e drejtpërdrejtë e miratimit në përputhje me germën (c) të pikës M.A.302 të aneksit I (Pjesa-M);

2. i siguron pronarit një kopje të AMP-së;

3. siguron që të dhënat e përdorura për çdo modifikim dhe riparim përputhen me pikat M.A.304 ose ML.A.304, sipas rastit.

4. siguron që e gjithë mirëmbajtja të kryhet në përputhje me AMP dhe të lejohet për shërbim në përputhje me seksionin A, nënpjesën H të aneksit I (Pjesa-M), seksionin A të aneksit II (Pjesa-145) ose seksionin A, nënpjesën H të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit;

5. siguron zbatimin e të gjitha AD-ve të zbatueshme dhe të gjitha direktivave operative me ndikim në vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore.

6. siguron që të gjitha defektet e zbuluara gjatë mirëmbajtjes ose të raportuara janë korrigjuar nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar siç duhet ose nga një staf i pavarur certifikues;

7. siguron që avioni është dërguar për mirëmbajtje në një organizatë të miratuar siç duhet ose në një staf të pavarur certifikues, kur është e nevojshme;

8. koordinon mirëmbajtjen e planifikuar, aplikimin e AD-ve, zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi dhe inspektimit të komponentëve për të siguruar që puna është kryer siç duhet;

9. administron dhe arkivon të gjitha të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore dhe, sipas rastit, regjistrin teknik

10. siguron që deklarata e peshës dhe balancës pasqyron statusin aktual të avionit.

CAO.A.080 Të dhënat për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

CAO-ja ruan dhe përdor të dhënat e zbatueshme aktuale të mirëmbajtjes të specifikuara në pikën M.A.401 të aneksit I (Pjesa-M) ose në pikën ML.A.401 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, për kryerjen e detyrave të menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të përmendura në pikën CAO.A.075 të këtij aneksi (Pjesa-CAO). Këto të dhëna mund të sigurohen nga pronari, duke iu nënshtruar kontratës së përmendur në pikat M.A.201 (h)(2) ose M.A.201 (i)(1) ose M.A.201 (i)(3) të aneksit I (Pjesa-M), ose në pikat ML.A.201 (e)(1) ose ML.A.201(f) të aneksit Vb (Pjesa-ML), rast në të cilin CAO-ja i ruan këto të dhëna vetëm për aq kohë sa kontrata është në fuqi, përveçse kur duhet të ruajë të dhënat sipas pikës CAO.A.090 (b) të këtij aneksi (Pjesa-CAO).

CAO.A.085 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

CAO-ja kryen çdo rishikim të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I (Pjesa-M) ose me pikën ML.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit.

CAO.A.090 Ruajtja e të dhënave

a) CAO-ja ruan të dhënat e mëposhtme:

1. të dhënat e mirëmbajtjes së nevojshme për të treguar se të gjitha kërkesat e këtij aneksi janë përmbushur për lëshimin e CRS, përfshirë dokumentet e lejitimit për shërbim të nënkontraktorit; CAO-ja i siguron një kopje të secilës CRS pronarit të avionit, së bashku me një kopje të çdo të dhëne specifike riparimi ose modifikimi të përdorur për riparimet ose modifikimet e kryera;

2. të dhënat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të kërkuara nga sa vijon më poshtë:

i) pika M.A.305 dhe, sipas rastit, pika M.A.306 e aneksit I (Pjesa-M);

ii) pika ML.A.305 e aneksit Vb (Pjesa-ML);

3. kur CAO-ja ka privilegjin e përmendur në germën (c) të pikës CAO.A.095, mban një kopje të secilës certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore (ARC) të lëshuar në përputhje me pikën (a) të pikës ML.A.901 të aneksit Vb (Pjesa-M) dhe rekomandimit të lëshuar ose, sipas rastit, të shtyrë në kohë, së bashku me të gjithë dokumentet mbështetëse;

4. kur CAO-ja ka privilegjin e përmendur në germën (d) të pikës CAO.A.095, mban një kopje të



secilës leje fluturimi të lëshuar në përputhje me pikën 21.A.729 të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrat të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaraten e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012.

b) CAO-ja mban një kopje të të dhënave të përshkruara në pikën (a) (1), dhe të gjitha të dhënat e mirëmbajtjes që lidhen me to, për një periudhë 3-vjeçare nga data e lejimit për shërbim të avionit ose komponentëve të avionit në fjalë.

c) CAO-ja mban një kopje të të dhënave të përmendura në pikat (a) (2) deri (a) (4) për një periudhë 2-vjeçare nga data kur avioni është hequr përgjithmonë nga shërbimi.

d) Të gjitha të dhënatruhen në një mënyrë që të sigurojnë mbrojtjen nga dëmtimi, ndryshimi dhe vjedhja.

e) I gjithë hardueri kompjuterik i përdorur për kopjimin e të dhënave të mirëmbajtjes ruhet në një vend të ndryshëm nga ai ku mbahen ato të dhëna dhe në një mjedis që siguron që ato të mbeten në gjendje të mirë.

f) Kur menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të një avionit transferohet në një organizatë ose person tjetër, të gjitha të dhënat e mbajtura nën pikat (a) (2) në (a) (4) transferohen tek ajo organizatë ose person. Nga momenti i transferimit, për atë organizatë ose person zbatohen gërmat (b) dhe (c).

g) Kur CAO-ja përfundon operimin e saj, të gjitha të dhënat e mbajtura transferohen si më poshtë:

1. të dhënat e përmendura në pikën (a) (1) i transferohen pronarit të fundit ose klientit të avionit ose komponentit përkatës ose ruhen siç përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

2. të dhënat e përmendura në pikën (a) (2) deri (a) (4) i transferohen pronarit të avionit.

CAO.A.095 Privilegjet e organizatës

CAO-ja ka privilegjet e mëposhtme:

a) Mirëmbajtja

1. Mirëmbajtjen e çdo avioni ose komponenti për të cilin është miratuar në vendndodhjet e përcaktuara në certifikatën e miratimit dhe CAE.

2. Mundëson kryerjen e shërbimeve të

specializuara në një organizatë tjetër të kualifikuar siç duhet nënkontrollin e CAO-s, në përputhje me procedurat e duhura të përcaktuara në CAE dhe të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

3. Mirëmbajtjen e çdo avioni ose komponenti për të cilin është miratuar në çdo vend, kur lind nevoja e mirëmbajtjes ose nga fakti që avioni është jashtë shërbimit ose nga nevoja për të suportuar një mirëmbajtje rasti, në përputhje me kushtet e specifikuar në CAE.

4. Lëshimi i certifikatave të lejimit për shërbim pas përfundimit të mirëmbajtjes, në përputhje me pikën CAO.A.065 ose CAO.A.070.

b) Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore

1. Menaxhon vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të çdo avioni për të cilin është miratuar.

2. Miraton AMP-më, në përputhje me pikën (b) (2) të pikës ML.A.302, për avionët që menaxhohen në përputhje me aneksin Vb (Pjesa-ML).

3. Kryen detyrat e kufizuara të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore me cilëndo organizatë të kontraktuar që punon nën sistemin e saj të cilësisë, siç janë listuar në certifikatën e miratimit.

4. Zgjat, në përputhje me pikën M.A.901(f) të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën ML.A.901(c) të aneksit Vb (Pjesa-ML), një ARC që është lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, një organizatë apo person tjetër, sipas rastit.

c) Rishikimi i vlefshmërisë ajrore:

1. Një CAO që ka vendin kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë, miratimi i së cilës përfshin privilegjet e përmendura në pikën (b), mund të miratohet për të kryer rishikime të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.901 të aneksit I (Pjesa-M) ose pikën ML.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML), sipas rastit, dhe:

i. të lëshojë një ARC ose rekomandim për lëshimin e ARC-së;

ii. të zgjasë vlefshmërinë e një ARC-je ekzistuese.

2) Një CAO që ka vendin kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë, miratimi i të cilës përfshin privilegjet e përmendura në pikën (a), mund të miratohet për të kryer rishikime të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën ML.A.903 të aneksit Vb (Pjesa-ML) dhe të lëshojë ARC-në përkatëse.

d) Leja për fluturim

Një CAO që ka vendin kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë, miratimi i së cilës përfshin privilegjet e përmendura në pikën (c), mund të



miratohet për të lëshuar një leje për fluturim në përputhje me pikën (d) të pikës 21. A.711 të aneksit I (Pjesa-21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përaftron rregulloren (BE) nr. 748/2012, për ato avionë për të cilët mund të lëshojë ARC-në kur vërteton përputhshmërinë me kushtet e miratuara të fluturimit, në përputhje me një procedurë të përshtatshme, të parashikuar në CAE.

e) Një CAO mund të miratohet për një ose më shumë privilegje.

CAO.A.100 Sistemi i cilësisë dhe rishikimi organizativ

a) Për të siguruar që CAO-ja vazhdon të përmbushë kërkesat e këtij aneksi, kjo organizatë krijon një sistem të cilësisë dhe cakton menaxherin e cilësisë.

b) Sistemi i cilësisë monitoron kryerjen e aktiviteteve të organizatës që përfshihen në këtë aneks. Sistemi monitoron në veçanti që:

1) të gjitha ato aktivitete janë kryer në përputhje me procedurat e aprovuara;

2) të gjitha detyrat e kontraktuara të mirëmbajtjes janë kryer në përputhje me kontratën;

3) organizata vazhdon të zbatojë kërkesat e këtij aneksi.

c) të dhënat e monitorimit ruhen të paktën për 2 vitet e mëparshme.

d) kur organizata që ka një miratim, CAO-ja ka marrë një miratim shtesë në përputhje me një aneks tjetër përveç këtij aneksi, sistemi i cilësisë mund të kombinohet me atë të që kërkohet nga aneksi tjetër.

e) Një CAO konsiderohet si CAO-ja e vogël kur plotësohet një prej kushteve të mëposhtme:

1. Fushëveprimi i CAO-s përmban vetëm avionë që përmenden në pjesën-ML.

2. CAO-ja nuk ka më shumë se një personel ekuivalent prej 10 personash me kohë të plotë të përfshirë në mirëmbajtje.

3. CAO-ja nuk ka më shumë se një personel ekuivalent prej 5 personash me kohë të plotë të përfshirë në menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore.

f) Në rastin e një CAO-je të vogël, sistemi i cilësisë mund të zëvendësohet me rishikime të

rregullta organizative, në varësi të miratimit të Autoritetit të Aviacionit Civil. Në atë rast, CAO-ja nuk i kontraktton detyrat e menaxhimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të palët e tjera.

CAO.A.105 Ndryshimet në organizatë

a) Për t'i mundësuar Autoritetit të Aviacionit Civil që të përcaktojë përputhshmërinë e vazhdueshme me këtë aneks, CAO-ja do të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo propozim për të kryer ndonjë nga ndryshimet e mëposhtme, përpara se të ndodhin këto ndryshime:

1. ndryshimet që ndikojnë në informacionin e përfshirë në certifikatën e miratimit të paraqitur në shtojcën I dhe kushtet e miratimit të këtij aneksi;

2. ndryshimet e personave të përmendur në pikat CAO.A.035 (a) dhe (b);

3. ndryshimet në tipat e avionëve të përfshira në fushëveprimin e punës të përmendur në pikën (a) (1) të pikës CAO.A.020 në rastin e avionëve me peshë maksimale të ngritjes më shumë se 2 730 kg (MTOM) dhe në rastin e helikopterëve me më shumë se 1 200 kg MTOM ose të certifikuar për më shumë se 4 pasagjerë;

4. ndryshimet në fushëveprimin e përmendur në pikën (a) (2) të CAO.A.020 në rastin e motorëve me turbina;

5. ndryshimet në procedurën e kontrollit të përcaktuar në germën (b) të kësaj pike.

b) Çdo ndryshim tjetër në vendndodhjet, facilitetet, pajisjet, mjetet, materialet, procedurat, fushëveprimin e punës dhe personelit kontrollohet nga CAO-ja përmes një procedure kontrolli të parashikuar në CAE. CAO-ja paraqet një përkthim të ndryshimeve dhe ndryshimeve përkatëse të CAE-së brenda 15 ditëve nga dita kur ndodh ndryshimi.

CAO.A.110 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

a) Një miratim lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar dhe mbetet e vlefshme në varësi, të:

1. Përputhshmërisë së organizatës me kërkesat e këtij aneksi, veçanërisht mënyrës se si trajtohen gjetjet në përputhje me pikën CAO.A.115;

2. Aksesit që i jepet Autoritetit të Aviacionit Civil në organizatë për të përcaktuar përputhjen e vazhdueshme me kërkesat e këtij aneksi.

3. Mosdorëzimit ose revokimit të miratimit nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil.

b) Pas dorëzimit ose revokimit të miratimit, organizata ia kthen certifikatën e miratimit Autoritetit të Aviacionit Civil.

**CAO.A.115 Gjetjet**

a) Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri domethënëse e kërkesave të pjesës-CAO që ul standardin e sigurisë në operim dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

b) Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me kërkesat e pjesës-CAO që mund të ulë standardin e sigurisë në operim dhe ndoshta të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

c) Pas marrjes së njoftimit për një gjetje në përputhje me pikën CAO.B.060, CAO-ja miraton një plan masash korrigjuese dhe i dëshmon Autoritetit të Aviacionit Civil në një nivel të pranueshëm se ka ndërmarrë masat e nevojshme korrigjuese për të adresuar gjetje brenda periudhës kohore të caktuar nga ai.

**SEKSIONI B. KËRKESAT E
AUTORITETIT TË AVIACIONIT CIVIL****CAO.B.010 Fushëveprimi**

Ky seksion përcakton kërkesat administrative që duhet të përmbushen nga Autoriteti i Aviacionit Civil në lidhje me kërkesat për organizatat e përcaktuara në seksionin A.

CAO.B.017 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia zhvillon “Mjetet e pranueshme të përputhshmërisë” (‘AMC’), të cilat pranohen dhe publikohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe të cilat mund të përdoren për të dëshmuar përputhshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

b) Për të dëshmuar përputhshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, mund të përdoren “Mjetet alternative të përputhshmërisë”

c) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për të vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme që të gjitha mjetet alternative të përputhshmërisë të përdorura nga organizatat nën mbikëqyrjen e tij lejojnë përputhshmërinë me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil vlerëson të gjitha mjetet alternative të përputhshmërisë të propozuara nga një organizatë në përputhje me pikën CAO.A.017, duke analizuar dokumentacionin e dhënë dhe, nëse është e nevojshme, duke kryer një inspektim të organizatës.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil konstaton se mjetet alternative të përputhshmërisë janë në

përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020 dhe aktet e tij të deleguara dhe zbatuese, ai:

1. njofton aplikantin se mund të përdorë mjete alternative të përputhshme dhe, sipas rastit, ndryshon miratimin ose certifikatën e aplikantit në përputhje me rrethanat;

2. kur është e zbatueshme, njofton Agjencinë për përmbajtjen e tyre, përfshirë kopjet e të gjithë dokumentacionit përkatës.

CAO.B.020 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem të ruajtjes së të dhënave që lejon gjurmueshmërinë e duhur të procesit për të ruajtur të dhënat për lëshimin, vazhdueshmërinë, ndryshimin, pezullimin ose revokimin e çdo certifikate të lëshuar.

b) Të dhënat e Autoritetit të Aviacionit Civil për mbikëqyrjen e organizatave të miratuara në përputhje me këtë aneks, përfshijnë, minimumi:

1. kërkesën për miratimin e një organizate;

2. certifikatën e miratimit të organizatës, përfshirë ndryshimet në të;

3. një kopje të programit të auditimit të organizatës, ku renditen datat në të cilat janë kryer auditimet dhe kur duhet të kryhen;

4. të dhënat e mbikëqyrjes së vazhdueshme, përfshirë të gjitha të dhënat e auditimit, siç parashikojnë në pikën CAO.B.055;

5. të gjitha gjetjet, masat e nevojshme për të mbyllur gjetjet dhe rekomandimet;

6. kopje të të gjithë korrespondencës përkatëse me organizatën;

7. detaje të çdo përjashtimi në përputhje me pikën CAO.B.035 dhe veprimet detyruese;

8. çdo raport nga autoritetet e tjera kompetente në lidhje me mbikëqyrjen e organizatës;

9. CAE-ja dhe ndryshimet e saj;

10. kopje të çdo dokumenti tjetër të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil

c) Periudha e ruajtjes për të dhënat e listuara në germën (b) është së paku 5 vjet.

d) Të gjitha të dhënat vihen në dispozicion të autoritetit kompetent të një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencisë, sipas kërkesës.

CAO.B.025 Shkëmbimi i ndërsjellë i informacionit

a) Kur është e nevojshme për kryerjen e detyrave të tyre sipas kësaj rregulloreje, autoritetet kompetente shkëmbejnë informacione.

b) Në rast të një kërcënimi të mundshëm të sigurisë në operim që përfshin disa shtete anëtare,



autoritetet kompetente të interesuara ndihmojnë njëri-tjetrin në kryerjen e veprimeve të nevojshme mbikëqyrëse.

CAO.B.030 Përgjegjësitë

Autoriteti i Aviacionit Civil kryen inspektimet dhe hetimet e nevojshme për të verifikuar dhe siguruar që organizatat për të cilat është përgjegjëse në përputhje me pikën CAO.1 i plotësojnë kërkesat e seksionit A të këtij aneksi.

CAO.B.035 Përgjashtimet

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil lejon një përjashtim nga kërkesat e këtij aneksi në përputhje me paragrafin 2 të nenit 71 të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron përjashtimin. Ai i ruan këto të dhëna siç parashikohet në pikën (b) (6) të pikës CAO.B.020.

CAO.B.040 Aplikimi

Kur facilitetet e CAO-s janë vendosur në më shumë se një Shtet Anëtar, procedura fillestare e certifikimit dhe mbikëqyrja e vazhdueshme e miratimit kryhet në bashkëpunim me autoritetet kompetente të përcaktuara nga Shtetet Anëtare në territorin e të cilit janë vendosur facilitetet e reja.

CAO.B.045 Miratimi fillestar

a) Kur është vërtetuar se organizata i plotëson kërkesat e përcaktuara në gerrat (a) dhe (b) të CAO.A.035, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton zyrtarisht aplikuesin për pranimin e personelit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që procedurat e përcaktuara në CAE përputhen me seksionin A, dhe që menaxheri përgjegjës ka nënshkruar deklaratën e angazhimit të përmendur në pikën (a) (l) të CAO.A.025.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon që organizata përputhet me seksionin A.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil zhvillon një takim me menaxherin përgjegjës të paktën një herë gjatë investigimit për miratim për të siguruar që ai ose ajo e kupton plotësisht rëndësinë e miratimit dhe deklaratën e përmendur në pikën (a) (l) të CAO.A.025

e) Të gjitha gjetjet në përputhje me pikën CAO.B.060 i konfirmohen me shkrim organizatës aplikuese.

f) Para lëshimit të miratimit, Autoriteti i Aviacionit Civil mbyll të gjitha gjetjet pasi organizata i ka korrigjuar ato.

CAO.B.050 Lëshimi i miratimit

a) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil vërteton se aplikanti është në përputhje me pikën CAO.B.045, ai lëshon certifikatën, duke përdorur formën 3-CAO

të RSH-së, sipas modelit të EASA-s të përcaktuar në shtojcën I dhe duke specifikuar kushtet e miratimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përfshin numrin e referencës së CAO-së siç përcaktohet në formën 3-CAO të RSH-së, sipas modelit të EASA-s të parashtruar në shtojcën I.

CAO.B.055 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe përditëson, një program mbikëqyrje, duke specifikuar të gjitha CAO-t të cilave i ka lëshuar një certifikatë dhe datat në të cilat ka audituar dhe ka planifikuar të auditojë ato CAO.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil kontrollon, në periudha jo më të gjata se 24 muaj, çdo CAO për të cilën ka lëshuar një miratim. Këto auditime përqëndrohen, veçanërisht, në ndryshimet në organizatën për të cilën është njoftuar në përputhje me procedurën e specifikuar në pikën (b) të pikës CAO.A.105.

c) Një kampion përkatës i avionit të menaxhuar nga CAO-ja, nëse organizata është e miratuar ta bëjë këtë, kontrollohet çdo 24 muaj. Madhësia e kampionit vendoset nga Autoriteti i Aviacionit Civil bazuar në rezultatin e auditimeve paraprake dhe kontroleve të mëparshme të produkteve.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil konfirmon me shkrim pranë CAO-s çdo gjetje gjatë këtyre auditimeve.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil regjistron të gjitha gjetjet gjatë këtyre kontroleve, çdo masë që kërkohet për të mbyllur gjetjet dhe rekomandimet e dhëna.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil zhvillon një takim me menaxherin përgjegjës të CAO-s të paktën një herë në çdo 24 muaj.

CAO.B.060 Gjetjet

a) Kur gjatë auditimeve ose me anë të ndonjë procesi tjetër, janë gjetur prova që tregojnë mosrespektimin e kërkesave të pjesës-CAO, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr veprime të menjëhershme për të revokuar, kufizuar ose pezulluar plotësisht ose pjesërisht, në varësi të shtyrjes së gjetjes së Nivelit 1, miratimin e CAO-s, deri sa të jenë ndërmarrë masa të suksesshme korrigjuese nga organizata; dhe

2. për gjetjet e nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil ofron një periudhë masash korrigjuese jo më shumë se 3 muaj, të përshtatshme për natyrën e gjetjes në rrethana të caktuara, në fund të kësaj



periudhe fillestare dhe në varësi të natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil mund ta zgjasë këtë periudhë 3-mujore, duke iu nënshtruar një plani masash korrigjuese të pranueshme.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr veprime për të pezulluar plotësisht ose pjesërisht miratimin në rast të mosrespektimit të afatit kohor të përcaktuar nga ai.

CAO.B.065 Ndryshimet

a) Pas marrjes së një kërkesë për një ndryshim në përputhje me pikën (a) të pikës CAO.A.105, Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon përputhjen e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara se të lëshojë miratimin e ndryshimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të tregojë kushtet në të cilat CAO-ja do të operojë gjatë ndryshimit, përveç nëse ai përcakton që certifikata e organizatës të pezullohet për shkak të natyrës ose shtyrjes së ndryshimeve.

c) Për ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil, vlerëson gjatë aktiviteteve të mbikëqyrjes që CAO-ja përputhet me procedurën e miratuar të kontrollit sipas pikës (b) të pikës CAO.A.105 dhe përmbush kërkesat e zbatueshme.

CAO.B.070 Pezullimi, kufizimi dhe revokimi Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) pezullon një miratim mbi baza të arsyeshme në rast të një kërcënimi të mundshëm të sigurisë në operim; ose

b) pezullon, revokon ose kufizon një miratim në bazë të pikës CAO.B.060.

SHTOJCA I

CERTIFIKATA E ORGANIZATËS E KOMBINUAR E VLEFSHMËRISË AJRORE (CAO) - FORMA3-CAO E RSH-SË, SIPAS MODELIT TË EASA-S

a) Brenda klasës(ave) dhe kategorisë(eve) të miratimit të kryer nga Autoriteti i Aviacionit Civil, fushëveprimi i punës i specifikuar në CAE përcakton kufijtë e saktë të miratimit. Prandaj është thelbësore që klasa(et) e miratimit dhe kategorive dhe organizmi i punës së organizatave të përputhen.

b) Një kategori e avionit, në lidhje me privilegjet e mirëmbajtjes, nënkupton që CAO mund të kryejë mirëmbajtje të avionit dhe çdo komponenti (përfshirë motorët), në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së avionit ose, nëse është rënë dakord

nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me të dhënat për mirëmbajtjen e komponentëve, vetëm për atë kohë sa këto komponentë janë vendosur në avion. Sidoqoftë, CAO-ja me këtë kategori të miratuar të avionit mund të heqë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje për të përmirësuar aksesin në të, përveç kur heqja e tij krijon nevojën për mirëmbajtje shtesë që nuk është e pranueshme për kërkesat e germës (b). Kjo do t'i nënshtrohet një procedure kontrolli në CAE për t'u miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

c) Një kategori e motorit (me turbinë, piston ose elektrik) nënkupton që CAO-ja mund të kryejë mirëmbajtje në motorin e pajistuar dhe komponentët e motorit, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së motorit ose, nëse është rënë dakord nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve, vetëm për atë kohë sa këto komponentë vendosen në motor. Sidoqoftë, CAO-ja me këtë kategori të miratuar të motorit mund të heqë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje për të përmirësuar aksesin në të, përveç kur heqja e tij krijon nevojën për mirëmbajtje shtesë që nuk është e pranueshme për kërkesat e germës (c). Një CAO e miratuar me kategori motori gjithashtu mund të kryejë mirëmbajtje në një motor të instaluar gjatë mirëmbajtjes së bazës dhe linjës, duke iu nënshtruar një procedure kontrolli në CAE për t'u miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

d) Një kategori e komponentit (përveç motorëve të plotë) nënkupton që CAO mund të kryejë mirëmbajtje në komponentët e çinstaluar (përfshirë motorët e plotë) të destinuar për montim në avion ose motor. Kjo CAO gjithashtu mund të kryejë mirëmbajtje në një komponent të instaluar (përveç motorëve të plotë) gjatë një mirëmbajtjeje baze dhe linje ose në një strukturë të mirëmbajtjes së motorit që i nënshtrohet një procedure kontrolli në CAE për t'u miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent.

e) Një testim joshkatërrues (NDT) është një kategori e vetëpërmbajtur që nuk lidhet domosdoshmërisht me një avion, motor apo komponent tjetër. Kategoria NDT është e nevojshme vetëm për një CAO që kryen një NDT si një detyrë të veçantë për një organizatë tjetër. Një CAO e miratuar me një kategori avioni, motori ose komponenti mund të kryejë NDT në produktet që po mirëmbahen në varësi të CAE-s që përmban procedurat NDT, pa qenë nevoja për një kategori NDT.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
REPUBLIC OF ALBANIA
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË KOMBINUAR TË VLEFSHMËRISË AJRORE
(COMBINED AIRWORTHINESS ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE)

Reference: AL.CAO.XXX

Bazuar në Urdhrin e Ministrit Nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil", që transponon Rregulloren Bazë Nr. 1139/2018 të Parlamentit Europian, si dhe në Urdhrin e Ministrit Nr. __, datë __, "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", që transponon rregulloren (EU) Nr. 1321/2014, për kohë sa të jetë në fuqi dhe subjekt i kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon:

Pursuant to Minister Order No. 1095, date 24.12.2020, "On Common Rules in the Field of Aviation", transposing Regulation (EU) No. 1139/2018 of the European Parliament, to Minister Order No. __, date __, "On the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks", transposing EU Regulation 1321/2014, for the time being in force and subject to the condition specified below, the Albanian Civil Aviation Authority hereby certifies:

EMRI I ORGANIZATËS / ORGANIZATION NAME /
ADRESA / ADDRESS

si një organizatë të kombinuar të vlefshmërisë ajrore në përputhje me Seksionin A të Aneksit Vd (Pjesa CAO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon rregulloren 1321/2014. / as a combined airworthiness organization in compliance with Section A of Annex Vd (Part CAO) of Minister Order No. __, date __, transposing EU Regulation No. 1321/2014.

KUSHTETI / CONDITIONS

19. Ky miratim është i kufizuar sipas specifikimeve të seksionit të fushëveprimit të miratimit të manualit të miratuar të organizatës së kombinuar të vlefshmërisë ajrore siç referohet në Seksionin A të Aneksit Vd (Pjesa CAO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval is limited to that specified in the scope of approval section of the approved combined airworthiness exposition as referred to in Section A of Annex Vd (Part CAO) of Minister Order No. __, date __, transposing EU Regulation No. 1321/2014.
20. Ky miratim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuar në manualin e miratuar të organizatës së kombinuar të vlefshmërisë ajrore sipas Aneksit Vd (Pjesa CAO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) 1321/2014. / This approval requires compliance with the procedures specified in the combined airworthiness exposition according to Annex Vd (Part CAO) to Minister Order No. __, date __, transposing EU Regulation No. 1321/2014.
21. Ky miratim është i vlefshëm përderisa organizata e kombinuar e vlefshmërisë ajrore ruan përputhshmërinë me Aneksin Vd (Pjesa CAO) të U.M. Nr. __, datë __, që transponon Rregulloren (EU) No 1321/2014. / This approval is valid whilst the approved combined airworthiness management organization remains in compliance with Annex Vd (Part CAO) to Minister Order No. __, date __, transposing Regulation (EU) 1321/2014.
22. Kur organizata e kombinuar e vlefshmërisë ajrore kontraktin nën sistemin e cilësisë së saj shërbimet e një/disa organizate/(ave), ky miratim është i vlefshëm për këto organizata, si subjekt i përbushjes së detyrimeve të kontratës. / when the combined airworthiness organization contracts out, under its Quality System, the service of an/several organization(s), this approval remains valid subject to such organization(s) fulfilling applicable contractual obligations.
23. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet e mësipërme, ky miratim duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar nëse nuk është dorëzuar, pezulluar apo revokuar më parë. / Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Data e lëshimit origjinal/Date of original issue: _____

Nënshkrimi/Signature: _____

Data e këtij rishikimi/ Date of this revision: _____

Rishikimi Nr. / Revision No: _____

Për AAC/ For the Albanian Civil Aviation Authority: _____

NAME SURNAME
DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR



KUSHTET E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË KOMBINUAR TË VAZHUESHMËRISË SË VLEFSHMËRISË AJRORE
COMBINED AIRWORTHINESS ORGANIZATION TERMS OF APPROVAL

Reference: AL.CAO.XXX

Organizata: EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË
Organization: COMPANY NAME AND ADDRESS

KLASA/CLASS	KATEGORIA/RATING	PRIVILEGJET/PRIVILEGES (***)
MJETET AJRORE/AIRCRAFT (**)	Aeroplanët-përveç mjet ajrorëve me fuqi motorike komplekse/ Aeroplanes — other-than-complex motor-powered aircraft (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
	Aeroplanët me peshë maksimale ngritjeje deri në 2730 kg (MTOM) / Aeroplanes up to 2730 kg maximum take-off mass (MTOM) (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
	Helikopterë - përveç mjeteve ajrore me fuqi motorike komplekse/ Helicopters — other-than-complex motor-powered aircraft (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
	Helikopterë deri në 1200 kg MTOM të certifikuar për maksimumi deri në 4 pasagjerë/ Helicopters up to 1200 kg MTOM, certified for a maximum of up to 4 occupants (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
	Aerostat/ Airships (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
	Balonat/ Balloons (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
	Glejderat/ Sailplanes (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance ☐ Menaxhim i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore / Continuing airworthiness management ☐ Rishikim i vlefshmërisë ajrore / Airworthiness review ☐ Leje për fluturim / Permit to fly
KOMPONENTËT/COMPONENTS (**)	Motorë me turbinë/ Complete turbine engines (**)	☐ Mirëmbajtje/Maintenance
	Motorë me piston/ Complete turbine engines (**)	
	Motorë elektrikë/ Electrical engines (**)	
	Komponentë të tjerë përveç motorëve /Components other than complete engines(**)	
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA/SPECIALISED SERVICES(**)	Testime jo shkatërruese/Non-destructive testing (NDT) (**)	☐ NDT/NDT

Forma 3-CAO e RSH-së sipas modelit të EASA-s



KUFIZIME/LIMITATIONS

(të përfshihen vetëm për organizatat e klasifikuara për aeroplanët, helikopterët ose motorët, nëse ata kanë vetëm një person që planifikon dhe kryen të gjitha detyrat e mirëmbajtjes)/(to be included only for organisations rated for aeroplanes, helicopters or complete engines, if they only have one person planning and performing all maintenance tasks)

Mirëmbajtja e mëposhtme është përjashtuar nga fushëveprimi i punës (***)/The following maintenance is excluded from the scope of work (***):

-mirëmbajtja në aeroplanë të pajisur me motor me turbinë/maintenance on aeroplanes equipped with a turbine engine;;

-mirëmbajtja në helikopterë të pajisur me motor me turbinë ose me më shumë se një motor me piston; dhe/ maintenance on helicopters equipped with a turbine engine or with more than one piston engine; and

-mirëmbajtja në motorë me piston prej 450 HP dhe më shumë, dhe në motorë me turbinë/ maintenance on complete piston engines of 450 HP and above, and on complete turbine engines.

Lista e organizatës(ave) që punon nën sistemin e saj të cilësisë / List of organisation(s) working under a quality system (***)

Këto kushte miratimi janë të kufizuara në specifikimet e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve, dhe në aktivitetet e specifikuara në fushëveprimin të miratimit që përmbahen në Manualin e Organizatës së Kombinuar të Vlefshmërisë Ajrore (CAE), seksioni: ____

The terms of approval are limited to the products, parts and appliances, and to the activities specified in the scope of work of the approved Combined Airworthiness Exposition (CAE), section:

Referenca e Manualit të Organizatës së Kombinuar të Vlefshmërisë Ajrore: _____
Combined Airworthiness Exposition Reference:

Data e lëshimit origjinal: _____
Date of original issue:

Nënshkrimi/ Signature: _____

Data e këtij rishikimi: _____ Rishikimi Nr: _____
Date of this revision: _____ Revision No:

Për AAC: _____
For the Albanian Civil Aviation Authority:

NAME SURNAME
DREJTOR EKZEKUTIV
EXECUTIVE DIRECTOR

Forma 3-CAO e RSH-së sipas modelit të EASA-s

(*) Ose EASA nëse EASA-ja është autoriteti kompetent.

(**) Fshini për shtetet joanëtare të BE-së ose EASA-s.

Forma 3-CAO e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, lëshimi 1.

Formati 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2024

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006



Çmimi 896 lekë