



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
MINISTRI

UDHËZIM

Nr. 3, Datë 07.02. 2011

PËR RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, në përputhje me Ligjin Nr. 9658, datë 18/12/2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjes dhe Hercegovines, 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 Përkohëshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, Për Krijimin e një Zonë të Përbashkët Aviacionit Evropian dhe Ligjit Nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

Udhëzoj

KAPITULLI I

PARIMET

Neni 1

Objekti

1. Ky udhëzim zbatohet për sa më poshtë vijon:
 - (a) projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe shfrytëzimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, si dhe për personelin e organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të tilla;
 - (b) personelin dhe organizatat e përfshira në shfrytëzimin e mjeteve ajrore .
2. Ky udhëzim nuk zbatohet kur produktet, pjesët dhe pajisjet, personeli dhe organizatat e përmendura në paragrafin 1 janë angazhuar në shërbime ushtarake e doganore apo shërbime të ngjashme. Shteti shqiptar angazhohet të sigurojë që këto shërbime t’u kushtojnë vëmendjen e duhur objektivave të këtij Udhëzimi për aq sa është e praktikueshme.

Neni 2

Objektivat

1. Objektivi parësor i këtij Udhezimi është krijimi dhe ruajtja e një niveli të lartë të sigurisë së aviacionit civil në Shqipëri.
2. Objektivat shtesë, në fushat e mbuluara nga ky udhëzim, janë si më poshtë vijon:
 - (a) sigurimi i një niveli të lartë të mbrojtjes së mjedisit;
 - (b) lehtësimi i lëvizjes së lirë të mallrave, personave dhe shërbimeve;
 - (c) nxitja e rendimentit të kostos në proceset rregullatore dhe certifikuese dhe shmangia e dublikimit në nivel kombëtar dhe evropian;
 - (d) asistimi i aviacionit civil shqiptar në përmbushjen e detyrimeve sipas Konventës së Çikagos, duke siguruar bazat për një interpretim të përbashkët dhe uniform të dispozitave të saj dhe duke siguruar që dispozitat e saj të merren siç duhet në konsideratë në këtë udhëzim;
 - (e) promovimi i pikëpamjeve europiane për sa u takon standardeve dhe normave të sigurisë së aviacionit civil duke krijuar bashkëpunimin e duhur me vendet e tjera dhe me organizatat ndërkombëtare;
 - (f) sigurimi i mundësive të barabarta për të gjithë subjektet e përfshira në tregun e aviacionit.
3. Mjetet për arritjen e objektivave të përcaktuara në paragrafët 1 dhe 2 janë:
 - (a) përgatitja, miratimi dhe zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme;
 - (b) njohja, pa kërkesa shtesë, e certifikatave, licencave, autorizimeve apo e dokumenteve të tjera të lëshuara për produktet, personelin dhe organizatat në përputhje me këtë Udhëzim;
 - (c) Marrjes se masave për tu asocuar në Agjencinë e pavarur Evropiane të Sigurisë së Aviacionit (në vijim, Agjencia);
 - (d) zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil në bashkëpunim me Agjencinë, brenda fushave të tyre përkatëse të përgjegjësisë.

Neni 3

Përkufizime

Për qëllim të këtij Udhezimi:

"mbikëqyrje e vazhdueshme" nënkupton detyrat që ndërmerren për të verifikuar që kushtet sipas të cilave një certifikatë është dhënë vazhdojnë të përmbushen në çdo kohë gjatë periudhës së vlefshmërisë së saj, si dhe marrjen e çdo mase mbrojtëse;

"Konventa e Çikagos" nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe Shtojcën e saj, e firmosur në Çikago më 7 dhjetor 1944;

"produkt" nënkupton një avion, me motor ose helikë;

"pjesë dhe pajisje" nënkupton çdo instrument, pajisje, pjesë, aparat, shtojcë ose aksesor, duke përfshirë pajisjet e komunikimit që përdoren apo që synohet të përdoren gjatë shfrytëzimit ose kontrollimit të një mjeti ajror në fluturim dhe që janë instaluar në një avion ose i janë bashkëlidhur një mjeti ajror. Kjo përfshin pjesët e korpusit, motorin dhe helikën;

"certifikim" nënkupton çdo formë të njohjes së një produkti, pjese apo pajisjeje, organizate ose personi që respekton kërkesat e zbatueshme duke përfshirë dispozitat e këtij Udhezimi si dhe lëshimin e certifikatës përkatëse që vërteton një respektim të tillë;

"subjekt i kualifikuar" nënkupton një organ, të cilit mund t'i jepen detyra specifike certifikimi nga Agjencia, nën kontrollin dhe përgjegjësinë e Agjencisë ose të një autoriteti kombëtar të aviacionit;

"certifikatë" nënkupton çdo autorizim, licencë apo dokument tjetër i lëshuar si rezultat i certifikimit;

"operator" nënkupton çdo person fizik ose juridik që përdor ose propozon të shfrytëzojë një ose më shumë mjete ajror;

"shfrytëzim tregtar" nënkupton çdo shfrytëzim mjeti ajror, kundrejt pagesës apo kundërvlerave të tjera, i cili vihet në dispozicion të publikut ose, kur nuk vihet në dispozicion të publikut, realizohet sipas një kontrate ndërmjet një operatori dhe një klienti ku ky i fundit nuk ka kontroll mbi operatorin;

"mjet ajror kompleks me motor" nënkupton:

- i. aeroplan:
 - me një kapacitet maksimum ngritjeje të certifikuar që kalon mbi 5700 kg, ose
 - i certifikuar për një konfiguracion maksimal vendesh mbi 19 pasagjerë, ose
 - i certifikuar për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh, ose
 - i pajisur me (a) motor/motorë turboreaktiv apo më shumë se një motor turbohelikë, ose
- ii. helikopter i certifikuar:
 - për një kapacitet maksimum ngritjeje që kalon mbi 3175 kg, ose
 - për një konfiguracion maksimal vendesh për mbi 9 pasagjerë, ose
 - për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh, ose
- (iii) mjet me helikë të pjerrët;
- (k) **"mjet simulues fluturimi për trajnim"** nënkupton çdo lloj mjeti, në të cilin simulohen kushtet e fluturimit në tokë; këtu përfshihen simuluesit e fluturimit, pajisjet e trajnimit të fluturimit, trajnuesit e procedurave të fluturimit dhe të pilotimit dhe mjetet e trajnimit për instrumentet bazë;
- (l) **"klasifikim"** nënkupton një formulim që përmban një licencë ku përcaktohen privilegjet, kushtet e veçanta ose kufizimet që i përkasin asaj.

KAPITULLI II

KËRKESA THEMELORE

Neni 4

Parimet bazë dhe zbatueshmëria

1. Mjetet ajrore, duke përfshirë çdo produkt, pjesë dhe pajisje të instaluar, të cilat:
 - (a) janë projektuar ose prodhuar nga një organizatë, për të cilën Agjencia apo një Shtet i Bashkimit Evropian siguron mbikëqyrje sigurie; ose
 - (b) janë regjistruar në një Shtet i Bashkimit Evropian, me përjashtim të rastit kur mbikëqyrja e tyre rregullatore për sigurinë i është deleguar një vendi të tretë dhe ato nuk përdoren nga një operator i Bashkimit Evropian; ose
 - (c) janë regjistruar në një vend të tretë dhe përdoren nga një operator, për të cilin çdo Shtet i Bashkimit Evropian siguron mbikëqyrje të operacioneve ose që përdoren për të hyrë në Bashkimin Evropian, brendapërbrenda Bashkimit Evropian ose jashtë i Bashkimit

Evropian nga një operator me vendbanim ose qëndrim në shtet të Bashkimit Evropian; ose

(d) janë regjistruar në Shqipëri, ose një vend të tretë, ose janë regjistruar në një Shtet të Bashkimit Evropian, që e ka deleguar mbikëqyrjen rregullatore për sigurinë të një vendi të tretë, dhe përdoren nga një operator i një vendi të tretë për të hyrë në Bashkimin Evropian, brendapërbrenda ose jashtë Bashkimit Evropian, do të veprojnë në përputhje me këtë Udhezim.

2. Personeli i përfshirë në shfrytëzimin e mjeteve ajrore të përmendura në germa 'b', 'c' ose 'd' të paragrafit 1 duhet të jete në përputhje me këtë Udhezim.

3. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në germa 'b', 'c' ose 'd' të paragrafit 1 realizohen në përputhje me këtë Udhezim.

4. Paragrafi 1 nuk zbatohet për mjetet ajrore të përmendura në Shtojcën II.

5. Pikat 2 dhe 3 nuk zbatohen për mjetet ajrore të përmendura në Shtojcën II, me përjashtim të mjeteve ajrore të përmendura në germa 'a' pika ii, 'd' dhe 'h' për këtë shkak, kur përdoren për transport ajror tregtar.

6. Ky Udhezim është në përputhje me parashikimet e konventave ndërkombëtare, në mënyrë të veçantë, në Konventën e Çikagos.

Neni 5

Siguria e fluturimit

1. Mjetet ajrore të përmendura në germa 'a', 'b' dhe 'c' të paragrafit 1 në nenit 4 respektojnë kërkesat esenciale të sigurisë së fluturimit të përshkruara në Shtojcën I.

2. Zbatimi i kërkesave ligjore nga mjetet ajrore të përmendura në germën 'b' të paragrafit 1 të nenit 4 dhe e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të montuara në mjetet ajrore përcaktohet sipas germave të mëposhtme:

(a) produktet kanë certifikatën tip. Certifikata tip dhe certifikata e ndryshimeve të kësaj certifikate, duke përfshirë certifikatat shtesë tip, lëshohen kur kërkuesi ka treguar se produkti respekton bazën e certifikatës tip të përcaktuar në Nenin 20, që krijohet për të siguruar përputhjen me kërkesat esenciale të përmendura në paragrafin 1, dhe kur nuk ka ndonjë tipar apo karakteristikë që e bën atë të pasigurt për përdorim. Certifikata tip mbulon produktin, duke përfshirë të gjitha pjesët dhe pajisjet e montuara në të;

(b) pjesët dhe pajisjet mund të pajisen me certifikata specifike kur vërtetohet se ato përputhen me specifikimet e detajuara të sigurisë së fluturimit që janë vendosur për të siguruar respektimin e kërkesave esenciale të përmendura në paragrafin 1;

(c) çdo mjet ajror pajiset me një certifikatë individuale të sigurisë së fluturimit, kur vërtetohet se është në përputhje me tipin e modelit të miratuar në certifikatën e tij tip dhe kur dokumentacioni i lidhur, inspektimet dhe provat demonstron se avioni është në gjendje të mirë për përdorim të sigurt. Kjo certifikatë e sigurisë së fluturimit është e vlefshme për aq kohë që ajo nuk pezullohet, hiqet apo skadon dhe për aq kohë sa mjete ajror mirëmbahet në përputhje me kërkesat kryesore që lidhen me sigurinë e vazhduar të fluturimit siç përcaktohet në paragrafin 1.d të Shtojcës I dhe me masat e përmendura në paragrafin 5;

(d) organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve demonstrojnë aftësinë dhe mjetet e tyre për të ushtruar përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Për sa kohë nuk janë pranuar ndryshe, këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të autorizimit për një organizatë. Privilegjet që jepen në autorizimin e organizatës dhe objekti i autorizimit specifikohen te kushtet e autorizimit;

(e) organizatat përgjegjëse për projektimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve demonstrojnë aftësinë dhe mjetet e tyre për të ushtruar përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Për sa kohë nuk janë pranuar ndryshe, këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të autorizimit për një organizatë. Privilegjet që jepen në autorizimin e organizatës dhe objekti i autorizimit specifikohen te kushtet e autorizimit;

Për më tepër:

(f) personelit përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, pjese ose pajisjeje pas mirëmbajtjes mund t'i kërkohet të mbajë një certifikatë të përshtatshme (certifikatë personeli);

(g) aftësia e organizatave të trajnimit për mirëmbajtje, për të ushtruar përgjegjësitë e shoqëruara me privilegjet e tyre në lidhje me lëshimin e certifikatave të përmendura në pikën (f) mund të njihet me anë të lëshimit të një autorizimi.

3. Mjetet ajrore e përmendura në germën 'a' të paragrafit 1 të nenit 4 dhe produktet, pjesët dhe pajisjet e montuara në to, zbatojnë germat 'a', 'b' dhe 'e' të paragrafit 2 të këtij Neni.

4. Si përjashtim nga parashikimet e bëra në paragrafët 1 dhe 2:

(a) leja për fluturim mund të lëshohet kur është treguar se mjete ajror është i aftë të kryejë një fluturim bazë në mënyrë të sigurt. Leja jepet me kufizimet e duhura, në mënyrë të veçantë për të mbrojtur sigurinë e palëve të treta;

(b) certifikata e kufizuar e sigurisë së fluturimit mund t'i lëshohet një mjeti ajror, për të cilin nuk është lëshuar certifikata tip sipas germës 'a' të paragrafit 2. Në këtë rast, tregohet se mjeti ajror përputhet me specifikimet e veçanta të sigurisë së fluturimit dhe devijimet nga kërkesat bazë të përmendura në pikën 1 sigurojnë, sidoqoftë, siguri të mjaftueshme në lidhje me qëllimin. Mjetet ajrore që kualifikohen për këto certifikata të kufizuara, dhe kufizimet për përdorimin e këtyre mjeteve ajrore përcaktohen sipas masave të përshkruara në paragrafin 5;

(c) Kur numri i mjeteve ajrore të të njëjtit tip të kualifikuar për certifikatë të kufizuar të sigurisë së fluturimit, e justifikon, atëherë mund të lëshohet një certifikatë tip e kufizuar dhe krijohet baza e përshtatshme e certifikatave tip.

5. Masat e hartuara për të amenduar elementet jo kryesore të këtij Neni, me qëllim plotësimin e tij, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa përcaktojnë në mënyrë të veçantë:

(a) kushtet për krijimin e bazës së certifikatës tip që zbatohet ndaj një produkti dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

(b) kushtet për krijimin e specifikimeve të detajuara të sigurisë së fluturimit që zbatohen ndaj pjesëve dhe pajisjeve dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

(c) kushtet për krijimin e specifikimeve të detajuara të sigurisë së fluturimit që zbatohen ndaj mjeteve ajrore që kualifikohen për certifikatë të kufizuar të sigurisë së fluturimit dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

(d) kushtet për nxjerrjen dhe shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm me qëllim që të sigurohet siguria e vazhduar e fluturimit të produkteve;

(e) kushtet për lëshimin, ruajtjen, amendimin, pezullimin dhe revokimin e certifikatave tip, certifikatat e kufizuara tip, miratimin e ndryshimeve të certifikatave tip, certifikatat individuale të sigurisë së fluturimit, certifikatat e kufizuara të sigurisë së fluturimit, lejet për të fluturuar dhe certifikatat për produktet, pjesët dhe pajisjet duke përfshirë:

(i) kushtet për kohëzgjatjen e këtyre certifikatave, dhe kushtet për rinovimin e certifikatave kur është fiksuar një kohëzgjatje e kufizuar;

(ii) kufizimet që zbatohen ndaj çështjes së lejeve për të fluturuar. Këto kufizime duhet të ketë të bëjnë, në mënyrë të veçantë, me sa më poshtë vijon:

- qëllimin e fluturimit,

- hapësirën ajrore të përdorur për fluturim,

- kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit,

- transportimin e personave, përveç ekuipazhit të fluturimit;

(iii) mjete ajrore të kualifikuar për certifikata të kufizuara të sigurisë së fluturimit, dhe kufizimet shoqëruese;

(iv) programin minimal të trajnimit për certifikimin dhe vlerësimin tip të personelit për mirëmbajtjen për të siguruar përmbushjen e germës 'f' të paragrafit 2;

(v) programin mësimor minimal të vlerësimit tip të pilotëve dhe kualifikimin i simuluesve shoqërues për të siguruar përmbushjen e nenit 7;

(vi) listën kryesore të pajisjeve minimale siç kërkohet dhe specifikimet e tjera për sigurinë e fluturimit për një lloj të caktuar operacioni për të siguruar përmbushjen e nenit 8;

(f) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e autorizimeve të organizatës që kërkohen sipas germave 'd', 'e' dhe 'g' të paragrafit 2 dhe kushtet sipas të cilave nuk duhen kërkuar autorizime të tilla;

(g) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e certifikatave të personelit të kërkuara sipas germës 'f' të paragrafit 2;

(h) përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

(i) si duhet të tregojnë zbatimin e kërkesave kryesore mjetet ajrore të përmendura në pikën 1, të cilët nuk mbulohen nga paragrafët 2 ose 4;

(j) mënyrën si mjetet ajrore të përmendura në germën 'c' të paragrafit 1, të Nenit 4, duhet të tregojnë zbatimin e kërkesave kryesore ;

6. Me miratimin e masave të përmendura në paragrafin 5, Autoriteti i Aviacionit Civil tregon kujdes të veçantë me qëllim që ato:

(a) të pasqyrojnë nivelin më të avancuar të teknologjisë dhe praktikat më të mira në fushën e sigurisë së fluturimit;

(b) të marrin parasysh përvojën mbarë botërore të mjeteve ajrore për sa i përket shërbimit dhe progresit shkencor dhe teknik;

(c) të lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve dhe incidenteve serioze;

(d) të mos u imponojnë mjeteve ajrore të përmendura në germën 'c' të paragrafit 1 të nenit 4, kërkesa të cilat do të ishin të papajtueshme me detyrimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO);

Neni 6

Kërkesat kryesore për mbrojtjen e mjedisit

1. Produktet, pjesët dhe pajisjet duhet të përputhen me kërkesat për mbrojtjen e mjedisit të shprehura në Amendamentin 8 të Volumit I dhe në Amendamentin 5 të Volumit II të Shtojcës 16 të Konventës së Çikagos në zbatim që më 24 nëntor 2005, me përjashtim të Shtojcave të Shtojcës 16.
2. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jo kryesore të kërkesave të përmendura në paragrafin 1 për t'i sjellë ato në përputhje me amendamentet e mëpasshme të Konventës së Çikagos dhe të Aneksive të saj, të cilat hyjnë në fuqi pas miratimit të këtij Udhezimi për aq sa përshtatje të tilla nuk e zgjerojnë objektin e këtij Udhezimi, në përputhje me nje procedurë shqyrtimi të hollësishëm.
3. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jo kryesore të kërkesave të përmendura në Pikën 1 duke i plotësuar ato me anë të përdorimit të Shtojcave të përmendura në Pikën 1 si përmbajtje të domosdoshme, miratohen në përputhje me nje procedurë shqyrtimi të hollësishëm.

Neni 7

Pilotët

1. Pilotët e përfshirë në shfrytëzimin e avionëve të përmendura në gerrat 'b' dhe 'c' të paragrafit 1 të nenit 4, si dhe pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimit, personat dhe organizatat e përfshira në trajnim, testim, kontrollim apo vlerësim mjekësor të këtyre pilotëve plotësojnë "kërkesat kryesore" përkatëse të parashikuara në Shtojcën III.
2. Me përjashtim të rastit kur është në trajnim, personi mund të veprojë si pilot vetëm nëse ai apo ajo mban një licencë dhe një certifikatë mjekësore në përputhje me përdorimin që i bëhet mjetit ajror.
Personi pajiset me licencë kur ai ose ajo përmbush rregullat e miratuara për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore për njohuritë teknike, aftësitë praktike, zotërimin e gjuhës dhe përvojën siç përcaktohet në Shtojcën III.
Personi pajiset me certifikatë mjekësore kur ai ose ajo përmbush rregullat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore për përshtatshmërinë mjekësore siç përcaktohet në Shtojcën III. Kjo certifikatë mund të lëshohet nga ekzaminuesit aeromjekësorë ose nga qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit.
Pavarësisht nga paragrafi i tretë, në rastin e licencës së pilotit për kohën e lirë, mjeku i përgjithshëm, i cili ka njohuri të mjaftueshme të detajuara për historikun mjekësor të kërkuesit, mund të veprojë, nëse e lejon drejta kombëtare, si ekzaminues aeromjekësor në përputhje me aktet e miratuara që sigurojnë ruajtjen e nivelit të sigurisë.
Privilegjet që i jepen pilotit dhe objekti i licencës dhe i certifikatës mjekësore specifikohen në një licencë dhe certifikatë të tillë.
Kërkesat e paragrafit të dytë dhe të tretë mund të plotësohen me anë të pranimit të licencave dhe certifikatave mjekësore të lëshuara nga ose në emër të një vendi të tretë për aq sa u takon pilotëve të përfshirë në shfrytëzimin e avionëve të përmendura në gerrën 'c' të paragrafit 1 të nenit 4.

3. Aftësia e organizatave të trajnimit të pilotëve dhe e qendrave të ekzaminimit mjekësor të aviacionit për të përmbushur përgjegjësitë së bashku me privilegjet e tyre në lidhje me lëshimin e licencave dhe të certifikatave mjekësore njihet nëpërmjet lëshimit të një autorizimi.

Organizatave të trajnimit të pilotëve dhe qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit pajisen me autorizim kur ato i përmbushin normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në Shtojcën III.

Privilegjet që jepen nga autorizimet specifikohen në lidhje me sa më sipër.

4. Pajisja e simulimit të fluturimit e përdorur për trajnimin e pilotëve është objekt i një certifikate. Kjo certifikatë lëshohet kur tregohet se pajisja i përmbush normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në Shtojcën III.

5. Personat përgjegjës për sigurimin e trajnimit të fluturimit apo për trajnimin e simulimit të fluturimit, apo për vlerësimin e aftësive të pilotëve dhe ekzaminuesit aeromjekësorë pajisen me certifikatën e përshtatshme. Një certifikatë e tillë lëshohet kur tregohet se personi në fjalë i përmbush normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në Shtojcën III.

Privilegjet që jepen nga certifikata specifikohen në lidhje me sa më sipër.

6. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jo kryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me procedurë shqyrtimi të hollësishëm. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

(a) klasifikimet e ndryshme për licencat dhe certifikatat mjekësore të pilotëve të mjaftueshme për llojet e ndryshme të aktiviteteve të kryera;

(b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e licencave, klasifikimin e licencave, certifikatave mjekësore, autorizimeve dhe certifikatave të përmendura në paragrafët 2, 3, 4 dhe 5, dhe kushtet në të cilat nuk duhen kërkuar certifikata dhe autorizime të tilla;

(c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësit të licencës, të klasifikimeve të licencës, të certifikatave mjekësore, të autorizimeve dhe të certifikatave të përmendura në paragrafët 2, 3, 4 dhe 5;

(d) kushtet për konvertimin e licencave kombëtare ekzistuese të pilotëve dhe të licencave kombëtare të inxhinierëve të fluturimit në licenca pilotësh si dhe kushtet për konvertimin e certifikatave mjekësore kombëtare në certifikata mjekësore të njohura përgjithësisht;

(e) kushtet për njohjen e licencave nga vendet e treta pa cenuar dispozitat e marrëveshjeve dypalëshe të nënshkruara në përputhje me Nenin 12;

(f) si i plotësojnë kërkesat përkatëse bazë të Shtojcës III pilotët e avionëve të përmendura në paragrafin ii të germës 'a', germën 'd' dhe 'f' të Shtojcës II, kur përdoren për transport ajror tregtar.

7. Gjatë miratimit të masave të përmendura në paragrafin 6, tregohet kujdes i veçantë në mënyrë që ato të pasqyrojnë nivelin më të lartë të teknologjisë duke përfshirë praktikën më të mira si dhe progresin shkencor dhe teknik në fushën e trajnimit të pilotëve.

Masa të tilla përfshijnë edhe dispozitat e lëshimit të të gjitha llojeve të licencave të pilotëve dhe të klasifikimeve që kërkohen sipas Konventës së Çikagos dhe të licencave të pilotëve për kohën e lirë që mbulojnë aktivitete jo tregtare ku përfshihen mjete ajrore me

kapacitet ngritës të certifikuar prej 2000 kg ose më pak, të cilët nuk plotësojnë ndonjë nga kriteret e përmendura në germën ‘j’ të nenit 3.

Neni 8

Operacionet ajrore

1. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në gerrat ‘b’ dhe ‘c’ të paragrafit 1 të nenit 4 duhet të bëhet në përputhje me kërkesat kryesore të parashikuara në Shtojcën IV.
2. Për aq sa nuk përcaktohet ndryshe në aktet zbatuese, operatorët e angazhuar në operacionet tregtare demonstrojnë aftësitë dhe mjetet e tyre për përmbushjen e përgjegjësive që shoqërojnë privilegjet e tyre. Këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të certifikatës. Privilegjet që i jepen operatorit dhe objekti i operacioneve specifikohen në certifikatë.
3. Për aq sa nuk përcaktohet ndryshe në aktet zbatuese, operatorët e angazhuar në operacionet jo tregtare të mjeteve ajrore komplekse me motor duhet të deklarojnë aftësinë dhe mjetet e tyre për përmbushjen e përgjegjësive që shoqërojnë shfrytëzimin e këtyre mjeteve ajrore .
4. Ekuipazhi i kabinës i përfshirë në shfrytëzimin e mjeteve ajrore të përmendura në gerrat ‘b’ dhe ‘c’ të pikës 1 të nenit 4 duhet të përmbushë kërkesat kryesore të parashikuara në Shtojcën IV. Ata që përfshihen në operacionet tregtare duhet të kenë dëshminë siç përcaktohet fillimisht në Shtojcën III, Paragrafi O, Nënparagrafi ‘d’ i OPS 1 1005; sipas diskrecionit të Autoritetit të Aviacionit Civil, një dëshmi e tillë mund të lëshohet nga operatorët apo nga organizatat trajnuese të miratuara.
5. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jo kryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:
 - (a) kushtet për përdorimin e një mjeti ajror në përputhje me kërkesat kryesore të përcaktuara në Shtojcën IV;
 - (b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose heqjen e certifikatave të përmendura në paragrafin 2 dhe kushtet sipas të cilave një certifikatë zëvendësohet me një deklaratë të aftësisë dhe mjeteve të operatorit për të përmbushur përgjegjësitë që shoqërojnë përdorimin e mjetit ajror;
 - (c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;
 - (d) kushtet dhe procedurat e deklarimit nga operatorët dhe të mbikëqyrjes së operatorëve të përmendur në paragrafin 3 dhe kushtet sipas të cilave një deklaratë zëvendësohet nga demonstrimi nga ana e operatorit i aftësisë dhe mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet që njihen me lëshimin e një certifikate;
 - (e) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose heqjen e dëshmisë së përmendur në paragrafin 4;
 - (f) kushtet sipas të cilave operacionet ndalohen, kufizohen, apo u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë;
 - (g) si i zbatojnë kërkesat kryesore përkatëse të Shtojcës IV shfrytëzimet e mjeteve ajrore të përmendura në gerrat ‘a’ paragrafi ii, ‘d’ dhe ‘h’ të Shtojcës II kur përdoren për transport ajror tregtar.

6. Masat e përmendura në paragrafin 5 duhet:

- të pasqyrojnë nivelin më të mirë të teknologjisë dhe praktikat më të mira në fushën e operacioneve ajrore,
- të përcaktojnë llojet e ndryshme të operacioneve dhe të lejojnë kërkesat përkatëse dhe demonstrimet e përputhshmërisë në proporcion me kompleksitetin e operacioneve dhe të riskut të përfshirë,
- të marrin parasysh përvojën mbarëbotërore të mjeteve ajrore në fushën e shërbimit dhe progresin shkencor dhe teknik,
- në lidhje me transportin tregtar me avion, dhe pa cenuar sa më sipër, të zhvillohen fillimisht në bazë të kërkesave teknike dhe të procedurave administrative;
- të bazohen në një vlerësim të riskut dhe të jenë në raport me shkallën dhe objektin e operacionit,
- të lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve dhe incidenteve serioze,
- të mos vendosin mbi mjetet ajrore të përmendura në germën 'c' të paragrafit 1 të nenit 4 kërkesa që nuk do të ishin në përputhje me detyrimet e ICAO.

Neni 9

Mjetet ajrore të përdorura nga një operator shqiptar, i një vendi të tretë për të hyrë në Bashkimin Evropian, për të lëvizur brendapërbrenda ose për të dalë jashtë

Bashkimit Evropian

1. Mjetet ajrore të përmendura në germën 'd' të paragrafit 1 të Nenin 4, si dhe ekuipazhi dhe operacionet e tyre duhet të përputhen me standardet e zbatueshme të ICAO-it. Për atë që nuk ekzistojnë standarde të tilla, këto mjete ajrore dhe operacionet e tyre duhet të zbatohen në kërkesat e parashikuara në Shtojcat I, III dhe IV, me kusht që këto kërkesa të mos bien në kundërshtim me të drejtat e vendeve të treta sipas konventave ndërkombëtare.
2. Operatorët e angazhuar në operacionet tregtare duke përdorur mjetet ajrore të përmendura në pikën 1 duhet të demonstrojnë aftësitë dhe mjetet e tyre për të zbatuar kërkesat e specifikuar në paragrafin 1.
Kërkesat e përmendura në paragrafin e parë mund të plotësohen me anë të pranimit të certifikatave të lëshuara nga ose në emër të vendit të tretë.
Aftësitë dhe mjetet e përmendura në nënparagrafin e parë duhet të njihen nëpërmjet lëshimit të një autorizimi. Në atë autorizim specifikohen privilegjet që i jepen operatorit dhe objekti i operacioneve.
3. Operatorëve të angazhuar në operacionet jo tregtare të mjeteve ajrore komplekse me motor duke përdorur mjetet ajrore të përmendura në pikën 1 mund t'u kërkojë të deklarojnë aftësitë dhe mjetet e tyre të përmbushjes së përgjegjësive që shoqërojnë përdorimin e këtyre mjeteve ajrore.
4. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jo kryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm. Këto masa specifikohen në mënyrë të veçantë:

- (a) mënyrën se si mund të autorizohen të hyjnë në Bashkimin Evropian, të lëvizin brendapërbrenda dhe të dalin jashtë Bashkimin Evropian mjetet ajrore të përmendura në germën 'd' të paragrafit 1 të nenit 4 ose ekuipazhi që nuk ka certifikatë standarde të ICOA-os për sigurinë e fluturimit apo licencë;
- (b) kushtet për shfrytëzimin e një mjeti ajror në përputhje me përcaktimet e paragrafit 1;
- (c) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e autorizimit të operatorit të përmendur në paragrafin 2, duke marrë parasysh certifikatat e lëshuara nga shteti i regjistrit ose nga shteti i operatori;
- (d) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të autorizimeve;
- (e) kushtet dhe procedurat për deklarimin nga operatorët dhe për mbikëqyrjen e operatorëve të përmendur në Paragrafin 3;
- (f) kushtet sipas të cilave operacionet ndalohen, kufizohen apo u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

5. Gjatë miratimit të masave të përmendura në pikën 4, duhet të tregohet kujdes i veçantë që:

- (a) të përdoren, sipas rastit, praktikat e rekomanduara dhe dokumentet udhëzuese të ICAO-os;
- (b) asnjë kërkesë të mos e kalojë atë çfarë kërkohet nga mjetet ajrore të përmendura në germën 'b' të paragrafit 1 të nenit 4 dhe nga operatorët e këtyre mjeteve ajrore;
- (c) të përdoren, sipas rastit, masat e marra në përputhje me paragrafin 5 të nenit 5 dhe paragrafin 5 të nenit 8;
- (d) procesi me anë të të cilit merren autorizimet të jetë i thjeshtë, proporcional, t'i justifikojë kostot dhe të jetë eficient në të gjitha rastet, duke lejuar kërkesat dhe demonstrimet e përputhshmërisë në proporcion me kompleksitetin e operacioneve dhe riskun e përfshirë. Prosesi duhet të marrë parasysh në mënyrë të veçantë sa më poshtë vijon:
 - (i) rezultatet e Programit të Auditimit Universal të Mbikëqyrjes së Sigurisë së ICAO;
 - (ii) informacionin nga inspektimet e avionëve në vendqëndrim dhe procesverbalet e Vlerësimit të Sigurisë të Programit të Avionëve të Huaj; dhe
 - (iii) informacione të tjera të njohura mbi aspektet e sigurisë në lidhje me operatorin në fjalë.

Neni 10

Mbikëqyrja dhe zbatimi

1. Shteti Shqiptar, Komisioni Evropian dhe Agjencia bashkëpunojnë me qëllim që të sigurojnë se çdo produkt, person apo organizatë që i nënshtrohet këtij Udhezimi i respekton parashikimet e tij.
2. Për qëllime të zbatimit të paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil përveç mbikëqyrjes së certifikatave që ka lëshuar, kryen inspektime, duke përfshirë edhe inspektimet e mjeteve ajrore në vendqëndrim dhe merr të gjitha masat, duke përfshirë edhe moslejimin e operimit në ngritje të mjeteve ajrore, për të parandaluar vazhdimin e një shkeljeje.
3. Për qëllime të zbatimit të paragrafit 1, Agjencia kryen hetime në përputhje me kompetencat e saj.

4. Për të lehtësuar ndërmarrjen e veprimeve të duhura zbatuese nga Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti, Komisioni Evropian dhe Agjencia shkëmbejnë informacion për shkeljet e identifikuar.

5. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jo kryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me nje procedurë te shqyrtimit të hollësishëm. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

(a) kushtet për mbledhjen, shkëmbimin dhe shpërndarjen e informacionit;

(b) kushtet për kryerjen e inspektimeve të mjeteve ajrore në vendqëndrim, duke përfshirë edhe ato sistematike;

(c) kushtet për moslejimin e operimit në ngritje të mjeteve ajrore që nuk i përmbushin kërkesat e këtij Udhezimi.

Neni 11

Njohja e certifikatave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil njihet certifikatat e lëshuara në përputhje me këtë Udhezim pa bërë kërkesa të tjera teknike apo vlerësime. Kur njohja fillestare është për një qëllim apo qëllime të veçanta, çdo njohje pasuese mbulon vetëm të njëjtin qëllim apo qëllime.

2. Komisioni Evropian, kryesisht ose me kërkesë të Vendit Anëtar te Bashkimit Evropian apo të Agjencisë mund të fillojë procedurën për të vendosur nëse një certifikatë e lëshuar në përputhje me këtë Udhezim, respekton në mënyrë efektive këtë Udhezim. Në rast mosrespektimi apo respektimi joefektiv, Komisioni Evropian i kërkon lëshuesit të certifikatës të ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese dhe masat mbrojtëse, të tilla si kufizimi apo pezullimi i certifikatës. Gjithashtu, dispozitat e pikës 1 pushojnë së zbatuari për certifikatën nga data e njoftimit të Shteteve Anëtare te Bashkimit Evropian për vendimin e Komisionit.

3. Kur Komisioni ka të dhëna të mjaftueshme se janë ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese nga ana e lëshuesit të përmendur në paragrafin 2 për të trajtuar rastin e moszbatimit apo të zbatimit joefektiv dhe se nuk janë më të nevojshme masat mbrojtëse, ai vendos që dispozitat e paragrafit 1 të zbatohen përsëri ndaj kësaj certifikate. Këto dispozita zbatohen që nga data kur Shtetet Anëtare te Bashkimit Evropian njoftohen për këtë vendim.

4. Në rast se masat e përmendura në paragrafin 5 të nenit 5, paragrafin 6 të nenit 7 dhe paragrafin 4 të nenit 9 nuk janë miratuar, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë Udhezim, mund të lëshohen në bazë të akteve ne fuqi qe rregullojne ceshtjet perkatese.

5. Në rast se masat e përmendura në paragrafin 5 të nenit 8 nuk janë miratuar, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë Udhezim, mund të lëshohen në bazë të akteve ne fuqi qe rregullojne ceshtjet perkatese.

Neni 12

Pranimi i certifikimit të vendit të tretë

1. Në devijim të dispozitave të këtij Udhezim, Agjencia apo autoritetet e aviacionit të Shteteve Anëtare të Bashkimit Evropian mund të lëshojnë certifikata në bazë të certifikatave të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil apo autoritetet e aeronautikës së një vendi të tretë, siç përcaktohet në marrëveshjen e njohjes ndërmjet reciprokisht Komunitetit Evropian dhe shtetit shqiptar ose vendi të tretë.
2. Në mungesë të një marrëveshjeje të lidhur nga Komuniteti Evropian, një Shtet Anëtar apo Agjencia mund të lëshojë certifikata në bazë të certifikatave të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil apo autoriteteve kompetente të vendit të tretë në zbatim të një marrëveshjeje të arritura ndërmjet atij Shteti Anëtar të Bashkimit Evropian dhe Autoritetit të Aviacionit Civil apo vendit të tretë përpara hyrjes në fuqi të dispozitave përkatëse të këtij Udhezimi dhe njoftimit të Komisionit Evropian dhe të Shteteve të tjera Anëtare. Agjencia mund të lëshojë gjithashtu edhe certifikata në emër të çdo Shteti Anëtar në zbatim të marrëveshjes së arritur nga njëri Shtet Anëtar me shtetin shqiptar apo me një vendi të tretë.

Neni 13

Subjektet e kualifikuara

Kur i jep një subjekti të kualifikuar një detyrë të specifikuar certifikimi, Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia duhet të sigurojë që një subjekt i tillë i përmbush kriteret e përcaktuara në Shtojcën V.

Neni 14

Dispozita e Fleksibilitetit

1. Dispozitat e këtij Udhezimi nuk e pengojnë Autoritetin e Aviacionit Civil për të reaguar në mënyrë të menjëhershme ndaj një problemi të sigurisë, i cili përfshin një produkt, person apo organizatë që u nënshtrohet dispozitave të këtij Udhezimi. Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë menjëherë Agjencinë dhe Komisionin për masat e marra dhe për arsyet se përse janë marrë ato. Parashikimet e Nenit 15 zbatohen ndaj masave në fjalë.

Neni 15

Rrjeti i informacionit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të shkëmbejë me Komisionin dhe Agjencinë çdo informacion që ka të disponueshëm në kontekstin e zbatimit të këtij Udhezimi. Këtë informacion kanë të drejtë ta shikojnë edhe subjektet të cilave u është besuar hetimi i aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil, apo analiza e ngjarjeve.

2. Pa cenuar të drejtën e publikut për t'u informuar Autoriteti i Aviacionit Civil harton masa për shpërndarjen e informacionit të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni te palët e interesuara. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme apo të veçanta, bazohen:

(a) në nevojën për t'u dhënë personave dhe organizatave informacionin që u duhet për të përmirësuar sigurinë e aviacionit;

(b) në nevojën për ta kufizuar shpërndarjen e informacionit në mënyrë që kjo të përfshijë vetëm atë që kërkohet pikërisht për qëllimin e përdoruesve të tij, me qëllim që të garantohet ruajtja e fshehtësisë së informacionit në fjalë.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marre masat e nevojshme, në përputhje me legjislacionin në fuqi, për të siguruar ruajtjen e fshehtësisë së informacionit në kontekstin e zbatimit të këtij Udhezimi.

Neni 16

Mbrojtja e burimit të informacionit

1. Kur informacioni i përmendur në paragrafin 1 të nenit 15 i jepet Komisionit ose Agjencisë nga një person fizik vullnetarisht, burimi i këtij informacioni nuk do të zbulohet. Kur informacioni i është dhënë një Autoritetit të Aviacionit Civil, burimi i këtij informacioni duhet mbrojtur sipas legjislacionit kombëtar.

2. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të së drejtës penale, Autoriteti i Aviacionit Civil nuk kërkon nisjen e një procesi penal në lidhje me shkeljet e legjislacionit të kryera pa paramendim ose të paqëllimshme të cilat vijnë në vëmendjen e tij vetëm sepse ato janë raportuar në zbatim të këtij Udhezimi. Kjo dispozitë nuk zbatohet në rastet e pakujdesisë në formën e neglizhencës.

3. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të së drejtës penale, dhe në përputhje me procedurën e përcaktuar në të drejtën dhe praktikën kombëtare, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që punonjësit, të cilët japin informacion në zbatim të këtij Udhezimi të mos i nënshtrohen asnjë cenimi nga ana e punëdhënësit.

Kjo dispozitë nuk zbatohet në rastet e pakujdesisë në formën e neglizhencës.

4. Ky nen zbatohet pa cenuar legjislacionin në fuqi lidhur me të drejtën e informimit nga autoritetet gjyqësore.

Neni 17

Certifikimi i vlefshmërisë ajrore dhe i mbrojtjes së mjedisit

1. Për sa u përket produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të përmendura në germat 'a' dhe 'b' të paragrafit 1 të nenit 4, Agjencia realizon, kur është e zbatueshme dhe siç specifikohet në Konventën e Çikagos apo në Shtojcat e saj, në emër të Shteteve Anëtare të Bashkimit Evropian, funksionet dhe detyrat e shtetit të projektimit, prodhimit apo regjistrimit kur lidhet me miratimin e projektit teknik. Për këtë qëllim, Agjencia, në mënyrë të veçantë:

(a) vendos dhe njofton bazën e certifikatës tip për çdo lloj produkti për të cilin kërkohet një certifikatë tip ose një ndryshim i certifikatës tip. Kjo bazë certifikimi përbehet nga kodi i zbatueshëm i sigurisë së fluturimit, dispozitat për të cilat është pranuar një nivel i barabartë sigurie, dhe specifikimet e nevojshme të veçanta të detajuara teknike kur

karakteristikat e projektimit të një produkti të veçantë ose përvoja në përdorim e bëjnë çdo dispozitë të kodit të sigurisë ajrore të pamjaftueshme ose të papërshtatshme për të siguruar përmbushjen e kërkesave kryesore;

(b) vendos dhe njofton specifikimet e veçanta të sigurisë ajrore për çdo produkt, për të cilin kërkohet një certifikatë e kufizuar e sigurisë së fluturimit;

(c) vendos dhe njofton specifikimet e detajuara të sigurisë ajrore për çdo pjesë apo pajisje për të cilën kërkohet një certifikatë;

(d) vendos dhe njofton kërkesat e duhura mjedisore për çdo produkt për të cilin kërkohet certifikim mjedisor në përputhje me Nenin 6;

(e) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit apo subjekteve të kualifikuara, hetime të lidhura me certifikimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

(f) lëshon certifikatat tip të përshtatshme apo ndryshimet shoqëruese;

(g) lëshon certifikata për pjesë dhe pajisje;

(h) lëshon certifikatat e përshtatshme mjedisore;

(i) ndryshon, pezullon ose revokon certifikatën përkatëse kur kushtet sipas të cilave është lëshuar nuk plotësohen më ose, nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet perkatëse;

(j) siguron funksionet në vazhdimësi të sigurisë së fluturimit që shoqërojnë produktet, pjesët dhe pajisjet, të cilat janë nën mbikëqyrjen e saj, duke përfshirë reagimin pa asnjë vonesë të arsyeshme ndaj një problemi të sigurisë si dhe nxjerrjen e shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm për zbatim;

(k) për mjetet ajrore për të cilët duhet të lëshohet leje për fluturim, vendos standardet e sigurisë së fluturimit dhe procedurat për të zbatuar parashikimet e germës 'a' të paragrafit 4 të nenit 5;

(l) lëshon lejet e fluturimit për avionët për qëllimin e certifikimit nën kontrollin e Agjencisë në marrëveshje me Shtetin Anëtar të Bashkimit Evropian, në të cilin është regjistruar ose do të regjistrohet avioni.

2. Në lidhje me organizatat, Agjencia:

(a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon;

(b) lëshon dhe rinovon certifikatat e sa më poshtë vijon:

(i) organizatave projektuese; ose

(ii) organizatave prodhuese të vendosura brenda territorit të Shteteve Anëtare të Bashkimit Evropian, nëse kërkohet nga Shteti Anëtar në fjalë; ose

(iii) organizatave të prodhimit dhe të mirëmbajtjes të vendosura jashtë territorit të Shteteve Anëtare të Bashkimit Evropian;

(c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën e organizatës përkatëse kur nuk përmbushen më kushtet sipas të cilave është lëshuar ose nëse organizata që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet perkatëse.

Neni 18

Certifikimi i pilotëve

1. Për sa i përket personelit dhe organizatave të përmendura në pikën 1 të nenit 7, Agjencia:

(a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon dhe kur është e rëndësishme, edhe të personelit të tyre;

(b) lëshon dhe rinovon certifikatat e organizatave të trajnimit të pilotëve dhe të qendrave të ekzaminimit mjekësor të aviacionit të vendosura jashtë territorit të Shteteve Anëtare të Bashkimit Evropian dhe, kur është e rëndësishme, edhe të personelit të tyre;

(c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën përkatëse kur kushtet sipas të cilave ajo ishte lëshuar nuk plotësohen më ose, nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse;

2. Për sa u përket pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnimet, të përmendura në paragrafin 1 të nenit 7, Agjencia:

(a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime teknike të pajisjeve që ajo certifikon;

(b) lëshon dhe rinovon certifikatat e sa më poshtë vijon:

(i) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim dhe që përdoren nga organizatat e trajnimit të certifikuara nga Agjencia; ose

(ii) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim të vendosura në territorin e Shteteve Anëtare, nëse kërkohet nga Shteti Anëtar në fjalë;

(iii) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim të vendosura jashtë territorit të Shteteve Anëtare të Bashkimit Evropian;

(c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën përkatëse kur nuk përmbushen më kushtet sipas të cilave është lëshuar ose nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse.

Neni 19

Operatorët shqiptare apo te vendit të tretë

1. Për sa u përket operatorëve të mjeteve ajrore të përmendur në germën 'd' të paragrafit 1 të nenit 4 të angazhuara në operacionet tregtare, Agjencia:

(a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, hetime dhe auditime;

(b) nxjerr dhe rinovon autorizimet e përshkruara në paragrafin 2 të nenit 9, nëse një Shtet Anëtar të Bashkimit Evropian nuk kryen funksionet dhe detyrat e shtetit të operatorit në funksion të këtyre operatorëve;

(c) ndryshon, pezullon ose heq autorizimin përkatës të organizatës kur nuk përmbushen më kushtet sipas të cilave është lëshuar autorizimi ose nëse organizata në fjalë nuk plotëson detyrimet përkatëse.

2. Për sa u përket operatorëve të mjeteve ajrore të përmendur në germën 'd' të paragrafit 1 të nenit 4 që nuk angazhohen në operacione tregtare, Agjencia:

- (a) merr deklaratat e përmendura në paragrafin 3 të nenit 9; dhe
 - (b) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, mbikëqyrjen e operatorëve nga të cilët ka marrë një deklaratë.
3. Në lidhje me mjetet ajrore të përmendur në germën 'd' të paragrafit 1 të nenit 4, Agjencia lëshon autorizime në përputhje me germën 'a' të paragrafit 4 të nenit 9.

Neni 20

Monitorimi i zbatimit të rregullave

1. Agjencia kryen inspektime të standardizimit në fushat që mbulon paragrafi 1 i nenit 1, me qëllim monitorimin e harmonizimit të kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil nga e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe raporton në Komision.
2. Agjencia kryen hetime të sipërmarrjeve për të monitoruar harmonizimit e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil.
3. Agjencia vlerëson ndikimin e zbatimit të kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil duke patur parasysh objektivat e përcaktuar në Nenin 2.

Neni 21

Puna kërkimore

1. Agjencia mund të zhvillojë dhe të financojë punë kërkimore në atë masë që kjo lidhet ngushtë me përmirësimin e aktiviteteve në fushat e saj të kompetencës, pa cenuar të drejtën e Komunitetit.
2. Agjencia koordinon aktivitetet e saj kërkimore dhe zhvilluese me ato të Komisionit dhe të Shteteve Anëtare për të siguruar që politikat dhe veprimet janë në përputhje me njëra tjetrën.
3. Agjencia publikon rezultatet e punës kërkimore të financuar, përveç rasteve kur Agjencia nuk i ka klasifikuar ato si konfidenciale.

Neni 22

Marrëdhëniet ndërkombëtare

1. Autoriteti i Aviacionit Civil ndihmohet nga Agjencia në marrëdhëniet e tij Shtetet Anëtare të Bashkimit Evropian si dhe vendet e treta, në përputhje me të drejtën përkatëse të Komunitetit Evropian. Në mënyrë të veçantë, Agjencia ndihmon në harmonizimin e rregullave dhe njohjen reciproke lidhur me miratimet që dëshmojnë zbatimin e kënaqshëm të rregullave.
2. Agjencia mund të bashkëpunojë me Autoritetin e Aviacionit Civil, autoritetet e aeronautikës së vendeve të treta dhe me organizatat ndërkombëtare që janë kompetente për çështjet që mbulon ky Udhezim.

Neni 23

Pjesëmarrja e vendeve të treta europiane

Agjencia është e hapur për pjesëmarrjen e vendeve të treta europiane, të cilat janë vende kontraktore të Konventës së Çikagos dhe, të cilat kanë hyrë në marrëveshje me Komunitetin European ku kanë miratuar dhe zbatojnë të drejtën e Komunitetit në fushën e mbuluar nga ky Udhëzim.

Në bazë të dispozitave të lidhura të këtyre marrëveshjeve do të bëhen rregullime të tilla që, ndër të tjera, specifikojnë natyrën, shkallën dhe rregullat e detajuara për pjesëmarrjen e këtyre vendeve në punën e Agjencisë duke përfshirë dispozitat për kontributet financiare dhe personelin.

Neni 24

Shtojcat

Shtojcat bashkëlidhur janë pjese perberese e këtij udhëzimi.

Ky udhëzim hyn ne fuqi menjëherë dhe botohet ne Fletoren Zyrtare.

SOKOL OLLDASHI

MINISTRI

SHTOJCË I

Kërkesat kryesore për sigurinë e fluturimit të përmendura në nenin 5

1. Integriteti i produktit: integriteti i produktit duhet të sigurohet për të gjitha kushtet e parashikuara të fluturimit për periudhën e përdorimit të mjetit ajror. Përmbushja e të gjitha kërkesave duhet treguar me anë të vlerësimit ose të analizës së mbështetur me teste kur është e nevojshme.

1.a.1. Strukturat dhe materialet: integriteti i strukturës duhet siguar brenda kufijve të përdorimit, madje edhe përtej tyre, të mjetit ajror, duke përfshirë sistemin e shtytjes, dhe duhen mirëmbajtur gjatë gjithë jetës së përdorimit të mjetit ajror.

1.a.1. Të gjitha pjesët e mjetit ajror, mosfunksionimi i të cilave mund ta reduktonte integritetin strukturor, duhet të përmbushin kushtet vijuese pa asnjë deformim dëmtues ose mosfunksionim. Kjo përfshin të gjitha elementet me masë të konsiderueshme dhe mjetet e mbajtjes në kontroll të tyre.

1.a.1.c. Duhet shqyrtuar të gjitha kombinimet e ngarkesës që priten të ndodhin brenda dhe, madje përtej, peshave, gamës së qendrave të rëndesës, kufijve të përdorimit dhe jetës së mjetit ajror. Kjo përfshin ngarkesat e shkaktuara nga turbulencat, manovrimet, hermetizimi, sipërfaqet e lëvizshme, sistemet e kontrollit dhe të shtytjes si në fluturim ashtu edhe në tokë.

1.a.1.c. Duhet shqyrtuar ngarkesat dhe defektet e mundshme të shkaktuara nga uljet emergjente si në tokë ashtu edhe në ujë.

1.a.1.c. Efektet dinamike duhen mbuluar në reagimin strukturor ndaj këtyre ngarkesave.

1.a.2. Mjeti ajror nuk duhet të ketë paqëndrueshmëri aeroelastike dhe vibrim të tepruar.

1.a.3. Proceset e prodhimit dhe materialet e përdorura për ndërtimin e një mjeti ajror duhet të rezultojnë në veçori strukturore të njohura dhe të riprodhueshme. Çdo ndryshim në performancën e materialit lidhur me mjedisin e përdorimit duhet të merret parasysh.

1.a.4. Efektet e ngarkesës ciklike, degradimit mjedisor dhe dëmtimeve të shkaktuara nga aksidente apo vetvetiu nuk duhet ta zvogëlojnë integritetin strukturor poshtë një niveli force të pranueshëm. Duhet nxjerrë të gjitha udhëzimet e nevojshme për sigurimin e sigurisë së vazhdueshme të fluturimit në lidhje me këtë.

1.b. Shtytja: integriteti i sistemit të shtytjes (domethënë, motori dhe, kur është e përdorshme, helika) duhet dëshmuar brenda dhe përtej kufijve të përdorimit të sistemit të shtytjes dhe duhet mirëmbajtur për kohëzgjatjen e përdorimit të sistemit të shtytjes.

1.b.1. Sistemi i shtytjes duhet të prodhojë, brenda kufijve të tij të shprehur, shtyrjen ose fuqinë që kërkohet prej saj në të gjitha kushtet e kërkuara të fluturimit, duke marrë parasysh efektet mjedisore dhe kushtet.

1.b.2. Procesi i fabrikimit dhe materialet e përdorura në prodhimin e sistemit të shtytjes duhet të rezultojnë në një sjellje të njohur dhe të riprodhueshme. Çdo ndryshim në performancën e materialit lidhur me mjedisin e përdorimit duhet të merret parasysh.

1.b.3. Efektet e ngarkesës ciklike, të degradimit mjedisor dhe të përdorimit dhe mosfunksionimit e mundshme të mëpasshme të pjesëve nuk duhet ta ulin integritetin strukturor të sistemit të shtytjes poshtë niveleve të pranueshme. Duhet nxjerrë të gjitha udhëzimet e nevojshme për sigurimin e sigurisë së vazhdueshme të fluturimit në lidhje me këtë.

1.b.4. Duhet nxjerrë të gjitha udhëzimet, informacioni dhe kërkesat e nevojshme për ndërveprimin e sigurtë dhe korrekt ndërmjet sistemit të shtytjes dhe mjetit ajror.

1.c. Sistemet dhe pajisjet

1.c.1. Mjeti ajror nuk duhet të ketë asnjë karakteristikë apo element projekti që përvoja ka treguar se janë të rrezikshme.

1.c.2. Mjeti ajror , duke përfshirë ato sisteme, aparatura dhe pajisje që kërkohen për certifikatën tip apo nga rregullat e përdorimit, duhet të funksionojë siç është synuar në përputhje me kushtet e parashikueshme brenda dhe përtej kufijve të performancës së mjetit ajror, duke marrë parasysh siç duhet sistemin dhe mjedisin e përdorimit të aparaturave dhe pajisjeve. Sistemet, aparaturat dhe pajisjet e tjera që nuk kërkohen për certifikatën tip apo, që nuk kërkohen nga rregullat e përdorimit, pavarësisht nëse funksionojnë mirë ose keq, nuk duhet ta ulin sigurinë dhe nuk duhet të kenë ndikim negativ në funksionimin e asnjë sistemi, aparati ose pajisjeje tjetër. Sistemet, aparaturat dhe pajisjet duhet të jenë të përdorshme pa pasur nevojë për aftësi apo forcë të jashtëzakonshme.

1.c.3. Sistemet, aparaturat dhe pajisjet shoqëruese të gjykuara veçmas dhe në lidhje me njëra-tjetrën duhen projektuar në mënyrë të tillë që asnjë gjendje mosfunksionimi katastrofik të mos shkaktohet nga një defekt i vetëm për të cilin nuk është treguar se është tejet i pamundur të ndodhë ndërkohë që duhet të ekzistojë një përpjesëtim i zhdrejtë i probabilitetit të një gjendjeje mosfunksionimi dhe të seriozitetit të shkallës së rëndë të efektit të tij mbi mjetin ajror dhe përdoruesit e tij. Në lidhje me kriterin e mosfunksionimit të vetëm të përmendur më sipër, është pranuar se duhet bërë toleranca e duhur për madhësinë dhe konfigurimin e gjerë të mjetit ajror dhe se kjo mund të parandalojë ndodhjen e këtij kriteri të mosfunksionimit të vetëm për disa pjesë dhe disa sisteme të helikopterët dhe aeroplanët e vegjël.

1.c.4. Informacioni i kërkuar për realizimin e fluturimit të sigurt i duhet dhënë ekuipazhit apo personelit të mirëmbajtjes, sipas rastit, në mënyrë të qartë, të njëjtë dhe të kuptueshme. Sistemet, aparaturat dhe kontrollet, duke përfshirë shenjat dhe lajmërimet duhen projektuar dhe vendosur për të minimizuar gabimet, të cilat mund të kontribuonin në krijimin e rreziqeve.

1.c.5. Duhet treguar kujdes lidhur me projektimin për të minimizuar rreziqet ndaj mjetit ajror dhe përdoruesve të tij nga kërcënimet mjaft të mundshme si brenda ashtu edhe jashtë mjetit ajror duke përfshirë mbrojtjen nga mundësia e një mosfunksionimi apo prishjeje të rëndësishme të pajisjeve të mjetit ajror.

1.d. Siguria e pandërprerë e fluturimit

1.d.1. Udhëzimet për sigurinë e pandërprerë të fluturimit duhen hartuar për të siguruar që certifikata standarde tip e sigurisë ajrore ruhet gjatë të gjithë jetës së përdorimit të mjetit ajror.

1.d.2. Duhet siguruar mjetet për të lejuar inspektimin, përshtatjen, lubrifikimin, heqjen apo zëvendësimin e pjesëve dhe pajisjeve sipas nevojës për sigurinë e pandërprerë të fluturimit.

1.d.3. Udhëzimet për sigurinë e pandërprerë të fluturimit duhet të jenë në formën e një manuali, ose të manualeve, siç është e përshtatshme për sasinë e të dhënave që do të jepen. Manualet duhet të mbulojnë udhëzimet e mirëmbajtjes dhe të riparimit, informacionin e

shërbimit, procedurat e defekteve dhe të inspektimit, në një format që siguron një organizim praktik.

1.d.4. Udhëzimet për sigurinë e pandërprerë të fluturimit duhet të përmbajnë kufizime të sigurisë ajrore që përcaktojnë kohën e detyrueshme të zëvendësimit, intervalet e inspektimit dhe procedurën përkatëse të inspektimit.

2. Aspektet e sigurisë së fluturimit për përdorimin e produktit

2.a. Gjatë përdorimit të produktit duhet treguar ajo çka është përshkruar sa më poshtë e cila është trajtuar për të siguruar një nivel të kënaqshëm sigurie për ata që janë në mjet ajror dhe për ata që janë në tokë:

2.a.1. Duhet përcaktuar llojet e përdorimit për të cilat është dhënë miratimi për mjetin ajror dhe kufizimet e informacionit të nevojshëm për përdorim të sigurt, duke përfshirë kufizimet mjedisore dhe performancën.

2.a.2. Mjeti ajror duhet të kontrollohet dhe të manovrohet në mënyrë të sigurt në përputhje me të gjitha kushtet e parapara të përdorimit duke përfshirë kushtet pas mosfunksionimit të një ose, sipas rastit, të më shumë sistemeve të shtytjes. Vëmendje e konsiderueshme i duhet kushtuar forcës së pilotit, mjedisit të kabinës së fluturimit, ngarkesës së punës të pilotit dhe aspekteve të tjera të faktorëve njerëzorë dhe atyre të fazës së fluturimit dhe të kohëzgjatjes së saj.

2.a.3. Duhet të bëhet e mundur të realizohet një kalim i lehtë nga një fazë e fluturimit te një tjetër pa kërkuar aftësi të veçanta pilotimi, gatishmëri, forcë apo ngarkesë pune në të gjitha kushtet e mundshme të përdorimit.

2.a.4. Mjeti ajror duhet të ketë një qëndrueshmëri të tillë që të sigurojë se kërkesat e bëra ndaj pilotit nuk janë të tepruara duke pasur parasysh fazën e fluturimit dhe kohëzgjatjen e saj.

2.a.5. Duhet krijuar procedurat për përdorimet normale, mosfunksionimin dhe kushtet e emergjencës.

2.a.6. Duhet siguruar, në përshtatje me tipin, paralajmërimet dhe pengues të tjerë që synojnë parandalimin e tejkalimit të kufijve të performancës së përdorimit të fluturimit normal.

2.a.7. Karakteristikat e mjetit ajror dhe të sistemeve të tij duhet të lejojnë një kthim të sigurt nga ekstremet e kufijve të përdorimit që mund të hasen.

2.b. Kufizimet e përdorimit dhe informacione të tjera të nevojshme për një përdorim të sigurt duhet të vihen në dispozicion të anëtarëve të ekuipazhit.

2.c. Përdorimet e produktit duhen mbrojtur nga rreziqet që rezultojnë nga kushtet e pafavorshme të jashtme dhe të brendshme duke përfshirë edhe kushtet mjedisore.

2.c.1. Në mënyrë të veçantë, nuk duhet të ndodhë asnjë gjendje e pasigurte nga ekspozimi ndaj fenomeneve të tilla të pafavorshme, por jo të kufizuara në kushtet e këqija atmosferike, rrufetë, goditjet nga zogjtë, fusha me rrezatim me frekuencë të lartë, ozoni, etj., që priten në mënyrë të arsyeshme të ndodhin gjatë përdorimit të produktit.

2.c.2. Ndarjet e kabinës duhet t'u sigurojnë pasagjerëve kushte të përshtatshme transporti dhe mbrojtje të mjaftueshme nga çdo rrezik i pritshëm që lind nga operacionet e fluturimit apo që rezultojnë në situata emergjente, duke përfshirë zjarrin, tymin, gazet toksike dhe rreziqet e uljes së shpejtë të presionit. Duhet marrë masat që t'u japin përdoruesve çdo shans të arsyeshëm për shmangien e plagosjeve serioze dhe për evakuimin e shpejtë të

mjetit ajror dhe për t'i mbrojtur ata nga efekti i forcave të frenimit në rast të një uljeje emergjente në tokë ose në ujë. Duhet siguruar shenja apo lajmërimet të qarta dhe të kuptueshme, sipas nevojës, për t'i udhëzuar përdoruesit në mënyrë të përshtatshme e të sigurt si dhe për vendndodhjen dhe përdorimin e saktë të pajisjeve të sigurisë. Pajisjet e nevojshme të sigurisë duhet të jenë lehtësisht të përdorshme.

2.c.3. Kabinat e ekuipazhit duhen rregulluar në mënyrë që të lehtësojnë operacionet e fluturimit, duke përfshirë mjetet e njoftimit të situatave dhe menaxhimit të çdo situatë të papritur dhe emergjencave. Mjedisi i kabinave të ekuipazhit nuk duhet të vërë në rrezik aftësinë e ekuipazhit për të kryer detyrat e tyre dhe projektimi i tij duhet të jetë i tillë që të shmangë interferencat gjatë përdorimit dhe keqpërdorimit të pajisjeve të komandimit.

3. Organizatat (duke përfshirë personat fizike që kryejnë projektimin, prodhimin ose mirëmbajtjen).

3.a. Autorizimet për organizatën duhen lëshuar kur plotësohen kushtet e mëposhtme:

3.a.1. Organizata duhet të ketë të gjitha mjetet e nevojshme për objektin e punës. Këto mjete përbehen, ndër të tjera, nga objektet, personeli, pajisjet, veglat dhe materialet, dokumentacioni i detyrave, përgjegjësive dhe procedurave, e drejta e shikimit të të dhënave të lidhura dhe dokumentimi;

3.a.2. Organizata duhet të zbatojë dhe të mirëmbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përmbushjen e këtyre kërkesave kryesore të sigurisë së fluturimit dhe të synojë në përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi;

3.a.3. Organizata duhet të marrë masat me organizata të tjera të lidhura, sipas nevojës, për të siguruar zbatimin e pandërprerë të këtyre kërkesave kryesore të sigurisë së fluturimit;

3.a.4. Organizata duhet të krijojë një sistem raportimi dhe/ose menaxhimi të zhvillimeve, që duhet përdorur nga sistemi i administrimit sipas paragrafit 3.a.2 dhe masat organizative sipas paragrafit 3.a.3, për të kontribuar në funksion të qëllimit të përmirësimit të vazhdueshëm të produkteve të sigurisë.

3.b. Në rastin e organizatave të trajnimit të mirëmbajtjes, nuk zbatohen kushtet e dhëna në paragrafët 3.a.3 dhe 3.a.4.

SHTOJCË II

Mjetet ajrore të përmendura në Nenin 4(4)

Paragrafët 1, 2 dhe 3 të nenit 4 nuk zbatohen për mjetet ajrore që klasifikohen në një apo më shumë prej kategorive të përcaktuara më poshtë:

(a) mjete ajrore historike që plotësojnë kriteret e mëposhtme:

(i) mjet ajror jo kompleks:

- projekti origjinal i të cilit është realizuar përpara datës 1 janar 1955, dhe
- prodhimi i të cilit është ndërprerë përpara datës 1 janar 1975; ose

(ii) mjet ajror që ka një rëndësi të qartë historike lidhur me:

- pjesëmarrje në një ngjarje historike të shënuar, ose
- një hap madhor në zhvillimin e aviacionit, ose
- një rol kryesor të luajtur në forcat e armatosura;

(b) mjete ajrore të projektuara në mënyrë të veçantë apo të modifikuar për qëllime kërkimore, eksperimentale ose shkencore dhe që ka të ngjarë të prodhohen në numër të kufizuar;

(c) mjete ajrore, ku të paktën 51% e të cilëve ndërtohet nga një amator, ose nga një shoqatë jofitimprurëse amatorësh për qëllimet e tyre dhe pa ndonjë objektiv tregtar;

(d) mjete ajrore që kanë qenë në shërbim të forcave ushtarake, përveçse kur mjeti ajror është i një lloji për të cilin është miratuar një standard projektimi nga Agjencia;

(e) aeroplanët, helikopterët dhe parashutat me motor që nuk kanë më shumë se dy vende, një kapacitet maksimal ngritjeje, sipas regjistrimit, prej jo më shumë se:

(i) 300 kg për një aeroplan/helikopter njëvendësh që ulet në tokë; ose

(ii) 450 kg për një aeroplan/helikopter dyvendësh që ulet në tokë; ose

(iii) 330 kg për aeroplan/helikopter amfib ose hidroplan njëvendësh; ose

(iv) 495 kg për aeroplan/helikopter amfib ose hidroplan dyvendësh, me kusht që kur shfrytëzohet edhe si hidroplan/hidro-helikopter edhe si aeroplan/helikopter që ulet në tokë, ai bie poshtë kufijve të kapacitetit maksimal ngritës, sipas rastit;

(v) 472,5 kg për aeroplanin dyvendësh që ulet në tokë, i pajisur me një sistem parashute të shpëtimit total të montuar në trupin e mjetit ajror;

(vi) 315 kg për aeroplanin njëvendësh që ulet në tokë, i pajisur me një sistem parashutë të shpëtimit total të montuar në trupin e mjetit ajror;

dhe, për aeroplanët, që kanë shpejtësinë e humbjes së forcës ngritëse ose shpejtësinë minimale të fluturimit konstant me konfigurimin e uljes jo më të lartë se 35 nyje shpejtësi ajrore të kalibruar (SAK);

(f) xhiroplan njëvendësh dhe dyvendësh me kapacitet maksimal ngritjeje që nuk kalon 560 kg;

(g) planer avione pa motor me një masë maksimale boshe prej jo më shumë se 80 kg kur është njëvendësh ose 100 kg kur është dyvendësh, duke përfshirë ata që lëshohen me këmbë;

(h) kopje të avionëve që plotësojnë kriteret e germave 'a' ose 'd' më sipër, për të cilat projekti strukturor është i ngjashëm me mjetin ajror origjinal;

(i) mjete ajrore pa pilot me një masë përdorimi prej jo më shumë se 150 kg;

(j) çdo mjet tjetër ajror që ka një masë maksimale bosh, duke përfshirë karburantin, prej jo më shumë se 70 kg.

SHTOJCË III

Kërkesat kryesore për licencimin e pilotëve të përmendura në nenin 7.

1. Trajnimi

1.a. Të përgjithshme

1.a.1. Një person që kryen trajnimin për të drejtuar një avion duhet të jetë mjaftueshmërisht i formuar nga pikëpamja arsimore, fizike dhe mendore për të marrë, ruajtur dhe demonstruar njohuritë përkatëse teorike dhe aftësitë praktike.

1.b. Njohuritë teorike

1.b.1. Piloti duhet të marrë dhe të ruajë nivelin e dijeve që është i përshtatshëm për funksionet që ushtrohen në mjetet ajrore dhe që është proporcional me rreziqet që shoqërojnë këtë lloj aktiviteti. Njohuritë e tilla duhet të përfshijnë, të paktën:

- (i) të drejtën ajrore;
- (ii) njohuri të përgjithshme për mjetin ajror;
- (iii) çështje teknike që lidhen me kategorinë e mjetit ajror;
- (iv) kryerjen dhe planifikimin e fluturimit;
- (v) performancën dhe kufizimet njerëzore;
- (vi) meteorologjinë;
- (vii) drejtimin e mjetit ajror;
- (viii) procedurat operacionale duke përfshirë menaxhimin e burimeve;
- (ix) parimet e fluturimit;
- (x) komunikimin; dhe
- (xi) aftësitë jo teknike duke përfshirë njohjen dhe menaxhimin e rreziqeve dhe gabimeve.

1.c. Demonstrimi dhe ruajtja e njohurive teorike

1.c.1. Marrja dhe ruajtja e njohurive teorike duhet demonstruar nëpërmjet një vlerësimi të vazhdueshëm gjatë trajnimit dhe, kur është e nevojshme, nëpërmjet provimeve.

1.c.2. Duhet ruajtur një nivel i përshtatshëm i aftësisë në njohuritë teorike. Përbushja e kërkesave duhet demonstruar nëpërmjet vlerësimeve, provimeve, testeve apo kontrolleve të rregullta. Shpeshtësia e provimeve, testeve apo kontrolleve duhet të jenë në përpjesëtim me nivelin e rrezikut që shoqëron aktivitetin.

1.d. Aftësitë praktike

1.d.1. Piloti duhet t'i marrë dhe t'i ruajë aftësitë praktike siç kërkohet për të ushtruar funksionet e tij në mjetet ajrore. Aftësi të tilla duhet të jenë në proporcion me llojin e aktivitetit dhe nëse kërkohet nga funksionet që ushtrohen në mjetet ajrore, duhet të mbulojnë sa më poshtë:

- (i) aktivitetet para fluturimit dhe në fluturim duke përfshirë performancën e mjetit ajror, kapacitetin dhe vendosjen e ekuilibrit, inspektimin e mjetit ajror dhe shërbimin për të, planifikimin e karburantit, vlerësimin e motit, planifikimin e itinerarit, kufizimet e hapësirës ajrore dhe disponueshmërinë e pistës;
- (ii) operacionet e strukturës së trafikut dhe aerodromit;
- (iii) masat paraprake dhe procedurat e shmangies së përplasjes;
- (iv) kontrollin e mjetit ajror përmes sistemeve vizuale të jashtme të referencës;

- (v) manovrimet e fluturimit, duke përfshirë ato në situata kritike dhe manovrat shoqëruese “të shqetësimit” të arritshme teknikisht;
- (vi) ngritjet dhe uljet normale dhe me erë të tërthortë;
- (vii) drejtimin e mjetit ajror duke u mbështetur vetëm te instrumentet, në përshtatje me llojin e aktivitetit;
- (viii) procedurat operacionale, duke përfshirë aftësitë e punës në ekip dhe menaxhimin e burimeve, në përshtatje me llojin e operacionit, pavarësisht se është ekuipazh me një anëtar apo me shumë anëtarë;
- (ix) drejtimin e mjetit ajror dhe zbatimin e rregullave të ajrit dhe procedurave përkatëse, duke përdorur siç kërkohet, pikat vizuale të referencës ose instrumentet e pilotimit;
- (x) operacionet jonormale dhe të emergjencës duke përfshirë keqfunksionimin e simuluar të pajisjeve të mjetit ajror;
- (xi) zbatimin e procedurave të shërbimeve dhe komunikimeve të trafikut ajror;
- (xii) aspektet specifike të llojit ose klasës së mjetit ajror;
- (xiii) trajnimin për aftësi praktike shtesë që mund të nevojiten për të zbutur rreziqet që shoqërojnë aktivitete specifike; dhe
- (xiv) aftësi jo teknike, duke përfshirë njohjen dhe menaxhimin e rreziqeve dhe gabimeve, duke përdorur një metodologji të plotë vlerësimi së bashku me vlerësimin e aftësive teknike.

1.e. Demonstrimi dhe ruajtja e aftësive praktike

1.e.1. Piloti duhet të demonstrojë aftësinë për të kryer procedurat dhe manovrat me një shkallë kompetence që është e përshtatshme për funksionet që realizohen në mjetin ajrorë nëpërmjet:

- (i) përdorimit të mjetit ajror brenda kufizimeve të tij;
- (ii) plotësimin të së gjitha manovrave me shkathtësi dhe saktësi;
- (iii) ushtrimin të gjykimit të mirë dhe të mjeshtërisë së pilotazhit;
- (iv) zbatimin të njohurive aeronautike;
- (v) ruajtjes së kontrollit të mjetit ajror në të gjitha momentet në mënyrë të tillë që të sigurohet rezultati i suksesshëm i një procedure apo manovre; dhe
- (vi) aftësive jo teknike, duke përfshirë njohjen dhe menaxhimin e rreziqeve dhe gabimeve duke përdorur një metodologji të plotë vlerësimi së bashku me vlerësimin e aftësive teknike.

1.e.2. Duhet ruajtur një nivel i përshtatshëm kompetence në aftësitë praktike. Zbatimi i kërkesave duhet demonstruar nëpërmjet vlerësimeve, provimeve, testeve apo kontrolleve të rregullta. Shpeshtësia e provimeve, testeve apo kontrolleve duhet të jenë në proporcion me nivelin e riskut që shoqëron aktivitetin.

1.f. Zotërimi i gjuhës

Piloti duhet të demonstrojë zotërimin e gjuhës në një shkallë që është e përshtatshme për funksionet e ushtruara në mjetin ajror. Një zotërim i tillë i demonstruar duhet të përfshijë:

- (i) aftësinë për të kuptuar dokumentet e informacionin për motin;
- (ii) përdorimin e hartave gjatë udhëtimit, nisjes dhe uljes dhe dokumentet e informacionit aeronautik; dhe

(iii) aftësinë për të komunikuar me ekuipazhe të tjera fluturimi dhe shërbime pilotimi gjatë të gjithë fazave të fluturimit, duke përfshirë përgatitjen e fluturimit.

1.g. Pajisjet e simulimit të fluturimit që përdoren për trajnim

Kur një pajisje e simulimit të fluturimit që përdoren për trajnim përdoret për të trajnuar apo për të demonstruar se është marrë ose ruajtur një aftësi e caktuar praktike, kjo pajisje duhet të përmbushë kushtet për një nivel të caktuar performance në fushat që janë të lidhura me plotësimin e detyrës përkatëse. në mënyrë të veçantë, përsëritja e konfiguracionit, aftësive të përdorimit, performanca e mjetit ajror dhe sjellja e sistemit duhet të përfaqësojnë mjetin ajror në mënyrë të mjaftueshme.

1.h. Kursi i trajnimit

1.h.1. Trajnimi duhet të ekzekutohet nëpërmjet një kursi trajnimi.

1.h.2. kursi i trajnimit duhet të plotësojë kushtet e mëposhtme:

(i) për secilin lloj kursi duhet të zhvillohet një program mësimor; dhe

(ii) kursi i trajnimit duhet të përmbajë një zbërthim të njohurive teorike dhe udhëzimeve praktike të fluturimit (duke përfshirë trajnimin sintetik), nëse ka.

1.i. Instruktorët

1.i.1. instruktimi teorik

Instruktimi teorik duhet të kryhet nga instruktorë të kualifikuar mirë. Ata duhet:

(i) të kenë njohuritë e përshtatshme në fushën ku do të jepen instruktimet; dhe

(ii) të jenë të aftë të përdorin teknikat e përshtatshme instruktuese.

1.i.2. Instruktimi për fluturimin dhe simulimin e fluturimit

Instruktimi për fluturimin dhe simulimin e fluturimit duhet të kryhet nga instruktorë të kualifikuar mirë, të cilët kanë kualifikimet e mëposhtme:

(i) të plotësojnë kërkesat për njohuritë teorike dhe përvojën e përshtatshme për instruktimet që jepen;

(ii) të jenë të aftë të përdorin teknikat e përshtatshme instruktuese;

(iii) të kenë praktikuar teknika fluturimi në ato manovra fluturimi dhe procedura, në të cilat synohet të jepet instruktimi i fluturimit;

(iv) të kenë demonstruar aftësinë për të instruktuar në ato fusha në të cilat jepet instruktimi i fluturimit, duke përfshirë instruktimin para fluturimit, pas fluturimit dhe instruktimin në tokë; dhe

(v) të marrë trajnim të përditësuar të rregullt për të siguruar mbajtjen e përditësuar të standardeve .

Instruktorët e fluturimit duhet të kenë të drejtë edhe të veprojnë si pilot në komandë në mjetin ajror për të cilin po instruktojnë, me përjashtim të trajnimit për llojet e reja të avionëve.

1.j. Personat që marrin në provim

1.j.1. Personat përgjegjës për vlerësimin e aftësive të pilotëve duhet:

(i) të plotësojnë kërkesat për instruktorë fluturimi ose simulim fluturimi;

(ii) të jenë të aftë të vlerësojnë performancën e pilotëve dhe të organizojnë testet dhe kontrollet e fluturimit.

2. Kërkesat e përvojës

2.a.1. Personi që vepron si anëtar i ekuipazhit të fluturimit, instruktor ose si person që merr pilotët në provim duhet të zotërojë dhe të ruajë përvojë të mjaftueshme për funksionet që

ushtrohen, me përjashtim të rastit kur rregullat e zbatimit kërkojnë që kompetenca të demonstrohet në përputhje me paragrafin 1.e.

3. Organizatat e trajnimit

3.a. Kërkesat për organizatat e trajnimit

3.a.1. Organizata e trajnimit që kryen trajnim pilotësh duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

(i) të ketë të gjitha mjetet për objektin e përgjegjësive që shoqërojnë aktivitetin e tyre. Këto mjete përfshijnë, ndër të tjera, objektet, personelin, pajisjet, instrumentet dhe materialet, dokumentacionin e detyrave, përgjegjësive dhe procedurave, të drejtën e shikimit të të dhënave të lidhura dhe dokumentimin;

(ii) të zbatojë dhe të mirëmbajë një sistem menaxhimi lidhur me sigurinë dhe standardin e trajnimit dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi; dhe

(iii) të marrë masa me organizata të tjera të lidhura, sipas nevojës, për të siguruar zbatimin e vazhdueshëm të kërkesave të mësipërme.

4. Përshtatshmëria mjekësore

4.a. Kriteret mjekësore

4.a.1. Të gjithë pilotët duhet të demonstrojnë në mënyrë periodike përshtatshmërinë shëndetësore për të kryer në mënyrë të kënaqshme funksionet e tyre, duke marrë parasysh llojin e aktivitetit. Përputhshmëria duhet treguar nëpërmjet vlerësimit të përshtatshëm të bazuar në praktikat më të mira aeromjekësore, duke marrë parasysh llojin e aktivitetit dhe degradimin e mundshëm mendor dhe fizik për shkak të moshës.

Përshtatshmëria shëndetësore, e përberë nga përshtatshmëria fizike dhe mendore, do të thotë mospasje e asnjë sëmundjeje apo kufizimi aftësie që e bën pilotin të paaftë për sa më poshtë vijon:

(i) për të ekzekutuar detyrat që nevojiten për të përdorur shfrytëzuar një mjet ajror, ose

(ii) për të kryer detyrat e caktuara në çdo kohë; ose

(iii) për të perceptuar saktësisht mjedisin ku ndodhet.

4.a.2. Nëse përshtatshmëria shëndetësore nuk mund të demonstrohet plotësisht, atëherë mund të zbatohen masat zbutëse që garantojnë siguri të barabartë fluturimi.

4.b. Ekzaminuesit aeromjekësor

4.b.1. Ekzaminuesi aeromjekësor duhet:

(i) të jetë i kualifikuar dhe i licencuar për ushtrimin e profesionit të mjekut ;

(ii) jetë trajnuar për mjekësinë e aviacionit dhe të ketë bërë trajnim rifreskues për mjekësinë e aviacionit për të siguruar rruajtjen e standardeve të vlerësimit;

(iii) të ketë marrë njohuri praktike dhe përvojë për kushtet në të cilat pilotët kryejnë detyrat e tyre.

4.c. qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit

4.c.1. qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit duhet të plotësojnë kushtet e mëposhtme:

(i) të ketë të gjitha mjetet e nevojshme për objektin e përgjegjësive që shoqërojnë privilegjet e tyre. Këto mjete përfshijnë, ndër të tjera, objektet, personelin, pajisjet, instrumentet dhe materialet, dokumentacionin e detyrave, përgjegjësive dhe procedurave, të drejtën e shikimit të të dhënave të lidhura dhe dokumentimin;

- (ii) të zbatojë dhe të mirëmbajë një sistem menaxhimi lidhur me sigurinë dhe standardin e vlerësimit mjekësor dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi;
- (iii) të marrë masat me organizata të tjera të lidhura, sipas nevojës, për të siguruar përmbushjen e vazhdueshme të kërkesave të mësipërme.

SHTOJCË IV

Kërkesat kryesore për operacionet ajrore të përmendura në Nenin 8

1. Të përgjithshme

1.a. Fluturimi nuk duhet kryer nëse anëtarët e ekuipazhit dhe, sipas rastit, i gjithë personeli i operacioneve të tjera i përfshirë në përgatitjen dhe ekzekutimin e fluturimit nuk njohin ligjet, rregulloret dhe procedurat e zbatueshme që i përkasin kryerjes së detyrave të tyre të përcaktuara për zonat që do të kalohen, aerodromet që janë planifikuar për t'u përdorur dhe për objektet e pilotimit ajror që lidhen me to.

1.b. Fluturimi duhet kryer në mënyrë të tillë që të ndiqen procedurat e përdorimit të specifikuar në Manualin e Fluturimit ose, kur kërkohet në Manualin e Operacioneve, të përgatitjes dhe ekzekutimit të fluturimit. Për ta mundur këtë, duhet të jetë i disponueshëm për përdorim një sistem me listë kontrolli për të gjithë anëtarët e ekuipazhit në të gjitha fazat e përdorimit të mjetit ajror në kushte dhe situata normale, jo normale dhe të emergjencës. Duhet hartuar procedurat për çdo situatë emergjence të pritshme në mënyrë të arsyeshme.

1.c. Përpara çdo fluturimi, duhen identifikuar rolet dhe detyrat e çdo anëtari të ekuipazhit. Piloti në komandë duhet të jetë përgjegjës për përdorimin dhe sigurinë e mjetit ajror dhe për sigurinë e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe të ngarkesës në mjetin ajror.

1.d. Artikujt ose substancat, të cilat janë në gjendje të shkaktojnë rrezik të konsiderueshëm ndaj shëndetit, sigurisë, pasurisë ose mjedisit, të tilla si mallrat e rrezikshme, armët dhe municionet, nuk duhen transportuar në asnjë mjet ajror, në rast se nuk zbatohen udhëzime dhe procedura të veçanta sigurie për të zbutur rreziqet përkatëse.

1.e. Të gjitha të dhënat, dokumentet, evidencat, dhe informacionet e nevojshme që kërkohen për evidentimin e respektimit të kushteve të specifikuar në Pikën 5.c duhen ruajtur për çdo fluturim dhe duhen mbajtur të disponueshme për një periudhë minimale kohore të përputhshme me llojin e operacionit.

2. Përgatitja e fluturimit

2.a. Fluturimi nuk duhet nisur, nëse nuk është konstatuar nga të gjitha mjetet e arsyeshme të disponueshme se janë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme:

2.a.1. Mjete të mjaftueshme të kërkuara drejtpërsëdrejti për fluturimin dhe përdorimin e sigurt të mjetit ajror, duke përfshirë mjetet e komunikimit dhe pajisjet ndihmese të pilotimit të cilat janë të disponueshme për ekzekutimin e fluturimit, duke marrë parasysh dokumentacionin e disponueshëm të Shërbimeve të Informacionit Aeronautik.

2.a.2. Ekuipazhi duhet të dijë dhe pasagjerët duhet të jenë të informuar për vendndodhjen dhe përdorimin e pajisjeve përkatëse të emergjencës. Ekuipazhit dhe pasagjerëve iu duhet dhënë informacion përkatës i mjaftueshëm për sa u përket procedurave të emergjencës dhe përdorimit të pajisjeve të sigurisë së kabinës duke përdorur informacion të specifikuar.

2.a.3. Piloti në komandë duhet të bindet që:

(i) mjeti ajror është i sigurt për fluturim siç përcaktohet në paragrafin 6;

(ii) nëse kërkohet, mjeti ajror është i regjistruar sipas rregullave dhe në mjetin ajror janë mbajtur certifikatat e duhura në lidhje me këtë;

(iii) instrumentet dhe pajisjet e specifikuar në paragrafin 5 që kërkohen për ekzekutimin e këtij fluturimi janë të instaluar në mjetin ajror dhe janë në përdorim, nëse ato nuk janë hequr nga Lista e zbatueshme e Pajisjeve Minimale (LPM) apo nga ndonjë dokument tjetër ekuivalent;

(iv) kapaciteti i mjetit ajror dhe qendra e pikës së rëndesës janë të tilla që fluturimi mund të realizohet brenda kufijve të përcaktuar në dokumentacionin e sigurisë së fluturimit;

(v) të gjitha bagazhet e kabinës, bagazhet që mbahen me vete dhe ngarkesa janë ngarkuar në mënyrën e duhur dhe janë të siguruar; dhe

(vi) Kufizimet e përdorimit të mjetit ajror të specifikuar në paragrafin 4 nuk do të tejkalohen në asnjë rast gjatë fluturimit.

2.a.4. Informacioni lidhur me kushtet meteorologjike të nisjes, destinacionit, dhe ku ka, aerodromeve alternative si dhe kushtet e itinerarit, duhet të jenë të disponueshme për ekuipazhin e fluturimit. Një vëmendje e veçantë u duhet kushtuar kushteve të rrezikshme atmosferike.

2.a.5. Në rastet e fluturimit në kushte të njohura apo të pritshme me ngricë, avioni duhet certifikuar, pajisur dhe/ose trajtuar për t'u përdorur në mënyrë të sigurt në kushte të tilla.

2.a.6. Për fluturimin e mbështetur në rregullat e fluturimit me sy, kushtet meteorologjike gjatë itinerarit të fluturimit duhet të jenë të tilla që të bëjnë të mundur respektimin e këtyre rregullave të fluturimit. Për një fluturim të mbështetur te fluturimi me instrumente, duhen zgjedhur destinacioni dhe ku ka, aerodromi/aerodromet alternative ku mund të ulet avioni, duke marrë parasysh në veçanti kushtet meteorologjike të parashikuara, disponueshmërinë e shërbimeve të pilotimit ajror, disponueshmërinë e objekteve tokësore dhe procedurat e instrumenteve të fluturimit të miratuara nga Shteti në të cilin ndodhet destinacioni dhe/ose aerodromi alternativ.

2.a.7. Sasia e karburantit dhe e vajit në mjetin ajror duhet të jenë të mjaftueshme për të garantuar përfundimin e sigurt të fluturimit, duke marrë parasysh kushtet meteorologjike, elementet që prekin performancën e mjetit ajror dhe vonesat që priten në fluturim. Gjithashtu, duhet mbajtur një rezervë karburanti për përballuar rastet e emergjencës. Procedurat për menaxhimin e karburantit në fluturim duhen përcaktuar sipas rastit.

3. Operacionet e fluturimit

3.a. Në lidhje me operacionet e fluturimit, duhen plotësuar të gjitha kushtet e mëposhtme:

3.a.1. Kur është e pranueshme për llojin e mjetit ajror, gjatë ngritjes dhe uljes, dhe kurdo që shihet e nevojshme në interes të sigurisë nga ana e pilotit në komandë, çdo pjesëtar i ekuipazhit duhet të ulet në vendin e tij dhe duhet të përdorë sistemet e dhëna të mbërthimit duke marrë parasysh llojin e mjetit ajror;

3.a.2. Kur është e pranueshme për llojin e mjetit ajror, të gjithë pjesëtarët e ekuipazhit të fluturimit që u është kërkuar të jenë në detyrë në mjetin ajror duhet të jenë dhe të qëndrojnë në vendin e tyre me rripat e sigurimit të vendosur përveçse kur lëvizin për nevoja fiziologjike ose operacionale;

3.a.3. Kur është e pranueshme për llojin e mjetit ajror dhe për llojin e operacionit, përpara ngritjes dhe uljes, gjatë lëvizjes në pistë dhe kurdoherë që shihet e arsyeshme në interes të

sigurisë, piloti në komande duhet të sigurohet që çdo pasagjer është ulur në mënyrën e duhur dhe të sigurt;

3.a.4. Fluturimi duhet realizuar në një mënyrë të tillë që të ruhet distanca e duhur nga avionet të tjera dhe të sigurohet distanca e mjaftueshme nga pengesat gjatë të gjitha fazave të fluturimit. Një distancë e tillë duhet të jetë të paktën sa ajo që kërkohet nga rregullat e zbatueshme të ajrit;

3.a.5. Fluturimi nuk duhet vazhduar, nëse kushtet e njohura nuk vazhdojnë të jenë, të paktën, të barabarta me ato të dhëna në pikën 2. Gjithashtu, për një fluturim të mbështetur në instrumentet e fluturimit, afrimi drejt një aerodromi nuk duhet vazhduar nën lartësi të caktuara të specifikuar ose tej një pozicioni të caktuar, nëse nuk përmbushen kriteret e shikueshmërisë së përcaktuar;

3.a.6. Në rast emergjence, piloti në komande duhet të sigurojë që të gjithë pasagjerët instruktohen për një veprim të tillë emergjence në përputhje me rrethanat;

3.a.7. Piloti në drejtim duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme në mënyrë që të minimizojë pasojat në fluturim të një sjelljeje shqetësuese të një pasagjeri;

3.a.8. Mjeti ajror nuk duhet lëvizur në zonën e lëvizjes në aerodrom ose, rotor i tij nuk duhet vënë në lëvizje në rast se personi në drejtim nuk është kompetent siç kërkohet të jetë;

3.a.9. Kur e kërkon rasti, duhet zbatuar procedura e menaxhimit të karburantit në fluturim.

4. Performanca e mjetit ajror dhe kufizimet e përdorimit

4.a. Mjeti ajror duhet përdorur në përputhje me dokumentacionin e tij të sigurisë së fluturimit dhe me të gjitha procedurat dhe kufizimet përkatëse të përdorimit të shprehura në manualin e tij të fluturimit apo në dokumentacion ekuivalent, sipas rastit. Manuali i fluturimit ose dokumentacioni ekuivalent duhet të jenë të disponueshëm për ekuipazhin dhe duhet të mbahen të azhurnuar për çdo avione.

4.b. Mjeti ajror duhet përdorur në përputhje me dokumentacionin e zbatueshëm mjedisor.

4.c. Fluturimi nuk duhet nisur apo vazhduar nëse performanca e programuar e mjetit ajror, duke marrë parasysh të gjithë faktorët të cilët ndikojnë në mënyrë të konsiderueshme në nivelin e performancës së tij, nuk lejon që të ekzekutohen të gjitha fazat e fluturimit brenda distancave/zonave të zbatueshme dhe heqjen e pengesave në masën e planifikuar të përdorimit. Faktorët e performancës, të cilët ndikojnë në mënyrë të ndjeshme në ngritjen, itinerarin dhe afrimin/uljen janë, në mënyrë të veçantë, si vijon:

(i) procedurat e përdorimit;

(ii) lartësia e trysnisë së aerodromit;

(iii) temperatura;

(iv) era;

(v) përmasat, pjerrësia dhe gjendja e zonës së ngritjes/uljes; dhe

(vi) gjendja e trupit të mjetit ajror, impiantit elektrik ose sistemeve, duke marrë parasysh përkeqësimin e mundshëm.

4.c.1. Faktorë të tillë duhen mbajtur parasysh drejtpërsëdrejti si parametra operacionale ose jo drejtpërsëdrejti nëpërmjet lejimeve ose kufijve, të cilët mund të jepen në programimin e të dhënave të performancës, siç kërkohet nga lloji i operacionit.

5. Instrumentet, të dhënat dhe pajisjet

5.a. Avioni duhet të pajiset me të gjitha pajisjet e pilotimit, komunikimit dhe me të gjitha mjetet e tjera të nevojshme për fluturimin e planifikuar, duke marrë parasysh rregulloret dhe rregullat e trafikut ajror të zbatueshme gjatë çdo fazë të fluturimit.

5.b. Kur është e rëndësishme, avioni duhet pajisur me të gjitha pajisjet e nevojshme të sigurisë, mjekësore, të evakuimit dhe të shpëtimit duke marrë parasysh risqet që shoqërojnë zonat e operacionit, itineraret e fluturimit, lartësinë e fluturimit dhe zgjatjen e fluturimit.

5.c. Të gjitha të dhënat e nevojshme për ekzekutimin e fluturimit nga ana e ekuipazhit duhen azhurnuar dhe duhet të jenë të disponueshme në mjetin ajror duke pasur parasysh rregulloret e zbatueshme të trafikut ajror, rregullat e fluturimit, lartësitë e fluturimit dhe zonat e shfrytëzimit.

6. Siguria e përhershme e fluturimit

6.a. Mjeti ajror nuk duhet përdorur nëse:

- (i) mjeti ajror nuk është në gjendje për të realizuar një fluturim të sigurt;
- (ii) pajisjet e nevojshme operationale dhe të emergjencës për fluturimin e synuar nuk janë në gjendje pune;
- (iii) dokumenti i mjetit ajror për sigurinë e fluturimit nuk është i vlefshëm; dhe
- (iv) mirëmbajtja e mjetit ajror nuk kryhet në përputhje me programin e tij të mirëmbajtjes.

6.b. Përpara çdo fluturimi apo vargu të pandërprerë fluturimesh të njëpasnjëshme, mjeti ajror duhet inspektuar nëpërmjet një kontrolli të para-fluturimit për të përcaktuar nëse mjeti ajror është i përshtatshëm ose jo për fluturimin e synuar.

6.c. Programi i mirëmbajtjes duhet të përmbajë, në mënyrë të veçantë, detyrat e mirëmbajtjes dhe intervalet, sidomos ato që janë specifikuar si të detyrueshme në udhëzimet për sigurinë e përhershme të fluturimit.

6.d. Mjeti ajror nuk duhet përdorur nëse ai nuk nxirret në shërbim pas mirëmbajtjes nga persona ose organizata të kualifikuara. Nxjerrja e miratuar për në shërbim duhet të përmbajë, në mënyrë të veçantë, detajet e mirëmbajtjes së realizuar.

6.e. Të gjitha regjistrimet që demonstrojnë sigurinë e fluturimit të mjetit ajror duhen ruajtur deri në momentin që informacioni i ruajtur suprimohet nga informacioni i ri që është i barabartë në objekt dhe në detaje, por jo më pak se 24 muaj, në rastin e regjistrimeve të detajuara të mirëmbajtjes. Kur mjeti ajror jepet me qira, të gjitha evidencat që dëshmojnë sigurinë e fluturimit të mjetit ajror duhen ruajtur të paktën për periudhën e kohëzgjatjes së qirasë.

6.f. Të gjitha modifikimet dhe riparimet duhet të respektojnë kërkesat kryesore të sigurisë së fluturimit. Të dhënat provuese që mbështesin respektimin e kërkesave të sigurisë së fluturimit duhen ruajtur.

7. Pjesëtarët e ekuipazhit

7.a. Numri dhe përbërja e ekuipazhit duhet të përcaktohen duke marrë parasysh sa më poshtë vijon:

- (i) kufizimet e certifikimit të mjetit ajror, duke përfshirë, nëse është e zbatueshme, demonstrimin përkatës të evakuimit në rast emergjence;
- (ii) konfiguracionin e mjetit ajror; dhe
- (iii) llojin dhe zgjatjen e operacioneve.

7.b. Pjesëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet:

(i) të trajnohen dhe kontrollohen sistematikisht për të arritur dhe ruajtur nivelin e kërkuar të kompetencës për të realizuar detyrat e tyre të caktuara të sigurisë; dhe

(ii) të vlerësohen në mënyrë periodike për përshtatshmërinë mjekësore për të ushtruar në mënyrë të garantuar detyrat e caktuara të sigurisë. Respektimi i përshtatshmërinë mjekësore duhet dëshmuar nëpërmjet vlerësimit të përshtatshëm të bazuar në praktikën më të mirë aeromjekësore.

7.c. Piloti komandues duhet të ketë autoritet për të dhënë të gjitha komandat dhe të ndërmarrë të gjitha veprimet e duhura me qëllim garantimin e operacionit dhe të sigurisë së mjetit ajror e të personave dhe/ose të pasurisë që transportohet në të.

7.d. Në një situatë emergjente, e cila rrezikon operacionin ose sigurinë e mjetit ajror dhe/ose të personave në mjetin ajror, piloti komandues duhet të ndërmarrë çdo veprim që e sheh të arsyeshëm në interes të sigurisë. Kur një veprim i tillë përfshin shkeljen e rregulloreve apo të procedurave lokale, piloti komandues duhet të jetë përgjegjës për njoftimin pa vonesë të autoriteteve të përshtatshme lokale.

7.e. Situatat jo normale të emergjencës nuk duhen simuluar kur janë duke u transportuar pasagjerë apo ngarkesa.

7.f. Asnjë pjesëtar i ekuipazhit nuk duhet të lejojë përkeqësimin e realizimit të detyrave të tyre apo të vendimmarrjes në atë shkallë që të rrezikohet siguria e fluturimit për shkak të lodhjes, duke pasur parasysh, ndër të tjera, akumulimin e lodhjes, privimin e gjumit, numrin e sektorëve të mbuluar me fluturim, shërbimet e natës ose ndryshimet e orës për shkak të ndryshimit të brezit orar. Periudhat e pushimit duhet të garantojnë kohë të mjaftueshme për të mundësuar që pjesëtarët e ekuipazhit të kapërcejnë pasojat e detyrave të mëparshme dhe të kenë pushuar mirë deri në momentin e fillimit të periudhës së detyrës vijuese të fluturimit.

7.g. Pjesëtari i ekuipazhit nuk duhet të kryejë detyrat e caktuara në mjetin ajror kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive apo të alkoolit apo kur nuk është në gjendje të mirë për shkak të plagosjes, lodhjes, mjekimit, sëmundjes apo shkaqeve të tjera të ngjashme.

8. Kërkesa shtesë për përdorimin e për qëllime tregtare dhe përdorimi i mjetit ajror kompleks me motor

8.a. Përdorimi i mjetit ajror për qëllime tregtare dhe përdorimi i mjetit ajror kompleks me motor nuk duhet bërë nëse nuk plotësohen kushtet e mëposhtme:

8.a.1. Operatori nuk zotëron drejtpërsëdrejti ose tërthorazi mjetet e nevojshme për shkallen dhe objektin e operacioneve. Këto mjete përfshijnë, ndër të tjera, avionet, strukturat e menaxhimit, personelin, pajisjet, veglat dhe materialet, dokumentacionin e detyrave, përgjegjësitë dhe procedurave, të drejtën e shikimit të të dhënave përkatëse dhe dokumentimin;

8.a.2. Operatori duhet të përdorë vetëm personel dhe pajisje të kualifikuara dhe të trajnuara në mënyrë të përshtatshme si dhe të zbatojë e të mirëmbajë programet e trajnimit dhe të kontrollit për anëtarët e rinj të ekuipazhit dhe për anëtarë të tjerë personeli përkatës;

8.a.3. Operatori duhet të krijojë një Listë Pajisjesh Minimale (LPM) apo një dokument ekuivalent duke marrë parasysh sa më poshtë vijon:

(i) dokumenti duhet të përcaktojë përdorimin e mjetit ajror sipas kushteve të specifikuara, me instrumente të veçanta, zërat e pajisjeve ose funksionet që nuk janë në funksionim në momentin e nisjes së fluturimit;

(ii) dokumenti duhet përgatitur për çdo avion të veçantë, duke marrë parasysh kushtet përkatëse të përdorimi dhe të mirëmbajtjes së përdoruesit; dhe

(iii) Lista e Pajisjeve Minimale (LPM) duhet bazuar në një Listë Kryesore Pajisjesh Minimale (LKPM), nëse ka, dhe nuk duhet të jetë më pak kufizuese se sa Lista Kryesore e Pajisjeve Minimale (LKPM);

8.a.4. Përdoruesi duhet të zbatojë dhe të ruajë një sistem menaxhimi për të siguruar respektimin e këtyre kërkesave kryesore për operacionet dhe të synojë përmirësim të përhershëm të këtij sistemi; dhe

8.a.5. Përdoruesi duhet të krijojë dhe të mirëmbajë një program për parandalimin e aksidenteve dhe sigurinë, i cili duhet të përdoret nga sistemi i menaxhimit me qëllim që të kontribuojë në funksion të synimit të përmirësimit të përhershëm të sigurisë së operacioneve.

8.b. Përdorimi për qëllime tregtare dhe përdorimi i mjeteve ajrore komplekse me motor duhet bërë vetëm në përputhje me manualin e operacioneve të përdoruesit. Një manual i tillë duhet të përmbajë të gjitha udhëzimet, informacionin dhe procedurat e nevojshme për të gjithë avionet që përdoren dhe për personelin e operacioneve për përmbushjen e detyrave të tyre. Kufizimet e zbatueshme për kohën e fluturimit, periudhat e shërbimit të fluturimit dhe periudhat e pushimit për pjesëtarët e ekuipazhit duhen specifikuar. Manuali i operacioneve dhe rishikimet e tij duhet të jenë në përputhje me manualin e miratuar të fluturimit dhe të ndryshohen sipas nevojës.

8.c. Përdoruesi duhet të krijojë procedura, siç është e përshtatshme, me qëllim që të minimizojë pasojat nga sjellja shqetësuese e pasagjerit ndaj operacioneve të sigurta të fluturimit.

8.d. Përdoruesi duhet të zhvillojë dhe të ruajë programe sigurie të përshtatura për mjetin ajror dhe llojin e operacionit duke përfshirë në mënyrë të veçantë:

(i) sigurinë e kabinës së ekuipazhit të fluturimit;

(ii) listën e procedurës së kërkimit të mjetit ajror;

(iii) programet e trajnimit;

(iv) mbrojtjen e sistemeve elektronike dhe kompjuterike për të parandaluar ndërhyrjen dhe prishjen e qëllimshme të sistemit; dhe

(v) aktet e raportimit për interferenca të paligjshme.

Kur masat e sigurisë mund të ndikojnë negativisht në sigurinë e operacioneve, duhet vlerësuar risku dhe duhen zhvilluar procedurat e përshtatshme për të zbutur risqet e sigurisë dhe kjo mund të bëjë të domosdoshëm përdorimin e pajisjeve speciale.

8.e. Operatori mund të caktojë një pilot nga ekuipazhi i fluturimit si pilot komandues.

8.f. Parandalimi i lodhjes duhet menaxhuar nëpërmjet një sistemi planifikimi të bazuar në listë detyrash dhe personash. Për një fluturim apo për një seri fluturimesh një sistem i tillë planifikimi duhet të trajtojë kohën e fluturimit, periudhat e shërbimit të fluturimit, shërbimin dhe periudhat e përshtatura të pushimit. Kufizimet e përcaktuar brenda këtij sistemi planifikimi të bazuar në listë detyrash dhe personash duhet të marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës që kontribuojnë për lodhjen duke përfshirë, në mënyrë të veçantë,

faktorë të tillë si numrin e sektorëve të mbuluar me fluturim, ndryshimin e orës për shkak të ndryshimit të brezit orar, privimi nga gjumi, prishjen e cikleve 24-orësh, orët e natës, pozicionimi, koha e akumuluar e shërbimit për periudha të caktuara kohore, bashkëndarja e detyrave të caktuara ndërmjet anëtarëve të ekuipazhit si dhe sigurimi i ekuipazheve shtesë.

8.g. Detyrat e specifikuara në paragrafin 6.a dhe ato të përshkruara në paragrafët 6.d dhe 6.e duhet të kontrollohen nga një organizatë përgjegjëse për menaxhimin e sigurisë së përhershme të fluturimit që duhet të plotësojë, përveç kërkesave të Shtojcës I, paragrafi 3.a, edhe kushtet e mëposhtme:

(i) Organizata duhet të jetë e kualifikuar për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve nën përgjegjësinë e saj ose duhet të ketë nënshkruar një kontratë me një organizatë të tillë të kualifikuar për këto produkte, pjesë dhe pajisje; dhe

(ii) organizata duhet të ketë një manual të organizatës për t'u përdorur nga personeli në fjalë dhe për ta udhëzuar atë duke përcaktuar një përshkrim të gjithë procedurave të sigurisë së përhershme të fluturimit të organizatës duke përfshirë, kur është e zbatueshme, një përshkrim të masave administrative ndërmjet organizatës në fjalë dhe organizatës së miratuar të mirëmbajtjes.

SHTOJCË V

Kriteret për subjektet e kualifikuara të përmendura ne Nenin 13

1. Subjekti, drejtori i tij dhe personeli përgjegjës për kryerjen e kontroleve, mund të mos përfshihen, drejtpërsëdrejti apo si përfaqësues të autorizuar, në projektimin, prodhimin, marketimin apo mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve, pajisjeve, elementeve përbërës ose sistemeve ose në përdorimin, shërbimin ose shfrytëzimin e tyre. Kjo nuk përjashton mundësinë e një shkëmbimi të informacionit teknik ndërmjet organizatave të përfshira dhe subjektit të kualifikuar.
2. Subjekti dhe personeli përgjegjës për detyrat e certifikimit duhet të kryejnë detyrat e tyre me integritetin më të lartë të mundshëm profesional dhe me kompetencën teknike më të madhe të mundshme dhe duhet të jenë të lirë nga çdo presion dhe shtysë, në veçanti e llojit financiar, e cila të ndikonte në gjykimin e tyre apo në rezultatet e hetimeve të tyre, sidomos nga personat apo grupet që preken nga rezultatet e detyrave të certifikimit.
3. Subjekti duhet të punësojë personel dhe të zotërojë mjetet e kërkuara për të kryer siç duhet detyrat teknike dhe administrative të lidhura me procesin e certifikimit; subjekti duhet të ketë gjithashtu mundësi përdorimi të pajisjeve që nevojiten për kontrole speciale.
4. Personeli përgjegjës për hetimin duhet të ketë:
 - trajnim teknik dhe profesional të mirë,
 - njohuri të kënaqshme të kërkesave, të detyrave, të certifikimit që kryejnë dhe përvojë të mjaftueshme në procese të tilla,
 - aftësinë që kërkohet për hartimin e deklaratave, evidencave dhe raporteve për të dëshmuar realizimin e hetimeve.
5. Paanshmëria e personelit të hetimit duhet të jetë e garantuar. Shpërblimi i tyre nuk duhet të varet në numrin e hetimeve të kryera apo në rezultatet e hetimeve.
6. Subjekti duhet të pajiset me sigurimin e përgjegjësisë, me përjashtim të rastit kur përgjegjësia e tij merret nga një Shtet Anëtar i Bashkimit Evropian në përputhje me të drejtën e tij kombëtare.
7. Personeli i subjektit duhet të ruajë fshehtësinë profesionale në lidhje me të gjithë informacionin e marrë gjatë realizimit të detyrave të tyre sipas këtij Udhezimi.