



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2019 – Numri: 106

Tiranë – E hënë, 22 korrik 2019

PËRMBAJTJA

Urdhër i Ministrit të Infrastrukturës
dhe Energjisë nr. 262, datë 28.6.2019

Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat
administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil.....

Faqe

7797

**URDHËR¹****Nr. 262, datë 28.6.2019****PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE
PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË
LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË
AVIACIONIT CIVIL**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 7 shkronja “ç”, nenit 20, nenit 37, të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i ministrit nr. 250, datë 12.9.2014 “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në

¹ Ky urdhër përaftron Rregulloren e Komisionit (BE) **290/2012** e 30 mars 2012, Rregulloren e Komisionit (BE) **70/2012** e 27 janar 2014, Rregulloren e Komisionit (BE) **245/2014** e 13 mars 2014, Rregulloren e Komisionit (BE) **2015/445** e 17 mars 2015, Rregulloren e Komisionit (BE) **2016/539** e 6 prill 2016, Rregulloren e Komisionit (BE) **2018/1065** e 27 korrik 2018, Rregulloren e Komisionit (BE) **2018/1139** e 31 korrik 2018, Rregulloren e Komisionit (BE) **2018/1974** e 14 dhjetor 2018, Rregulloren e Komisionit (BE) **2019/27** e 19 dhjetor 2018, që ndryshojnë Rregulloren e Komisionit (BE) nr. **1178/2011** që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin në aviacionin civil, të botuara në FZ të BE-së L 100, 5.4.2012; FZ të BE-së L 23, 28.1.2014; FZ të BE-së L 74, 14.3.2014; FZ të BE-së L 74, 18.3.2015; FZ të BE-së L 91, 7.4.2016; FZ të BE-së L 192, 30.7.2018; FZ të BE-së L 204, 13.8.2018; FZ të BE-së L 326, 20.12.2018; FZ të BE-së L 8, 10.1.2019.

lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” shfuqizohet.

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

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

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

**RREGULLORE
PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE
PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË
LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË
AVIACIONIT CIVIL**

Kjo rregullore përfshin kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, në përputhje me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, të ndryshuar.

**Neni 1
Qëllimi**

Kjo Rregullore përcakton rregulla të detajuara, për:

1. Kategorizimet e ndryshme për licencat e pilotëve, kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin apo anulimin e licencave, privilegjeve dhe përgjegjësi të mbajtësve të licencave, kushteve për konvertimin e licencave kombëtare të pilotëve dhe licencave kombëtare të inxhinierëve të fluturimit në licenca pilotësh, si dhe kushtet për pranim të licencave nga ato vende të tjera dhe nga ato vende që nuk janë vende të ZPEA-së, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

2. Certifikimin e personave përgjegjës për sigurimin e trajnimeve të fluturimit ose trajnimeve të fluturimeve simulative, si dhe për vlerësimin e aftësive të pilotëve;

3. Certifikatat e ndryshme mjekësore për pilotë, kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin, apo anulimin e certifikatave mjekësore, privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve



të certifikatave mjekësore, si dhe kushtet për konvertimin e certifikatave mjekësore kombëtare në certifikata mjekësore të njohura përgjithësisht;

4. Certifikimin e ekzaminuesve aeromjekësore, si dhe kushtet sipas të cilave mjeket mund të veprojnë si ekzaminues aeromjekësore;

5. Vlerësimet periodike aeromjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, si dhe kategorizimi i personave përgjegjës për këto vlerësime;

6. Kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës, si dhe privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të dëshmisë së ekuipazhit të kabinës;

7. Kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të organizatave trajnuese për pilotë dhe të qendrave aeromjekësore të përfshira në kategorizimin dhe vlerësimin aeromjekësor të personelit ajror të aviacionit civil;

8. Kërkesat për certifikimin e pajisjeve të trajnimit të fluturimit të simuluar dhe për organizatat që veprojnë duke përdorur këto mjete;

9. Kërkesat në lidhje me rregullat e referuara në pikat nga 1 deri 8 për administrimin dhe sistemin e menaxhimit për t'u përmbushur në Republikën e Shqipërisë.

Neni 2 Përkufizime

Për qëllim të kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet në vijim:

1. “Licencë sipas pjesës FCL” do të thotë një licencë e ekuipazhit fluturues, e cila përputhet me kërkesat e aneksit I të kësaj rregulloreje;

2. “JAR” do të thotë kërkesat e përbashkëta të aviacionit të miratuara nga Autoritetet e Përbashkëta të Aviacionit si të zbatueshme më 30 qershor 2009;

3. “Licencë e pilotëve të avionëve të lehtë (LAPL)” do të thotë licencë e pilotit të fluturimeve me qëllim argëtues referuar në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, i ndryshuar;

4. “Licenca e përputhshme me JAR” do të thotë licencë piloti dhe kategorizimet e bashkëlidhura, certifikatat, autorizimet dhe/ose kategorizimet,

lëshuar ose të njohur, në përputhje me legjislacionin kombëtar që ka të bëjë me JAR-et dhe procedurat, nga një shtet i BE-së, ose i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, i cili ka implementuar JAR-et përkatëse dhe është rekomanduar për njohje reciproke brenda sistemit të Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit në lidhje me një JAR të tillë;

5. “Licencë jo e përputhshme me JAR”, do të thotë licencë piloti e lëshuar apo njohur nga Republika e Shqipërisë në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe që nuk është rekomanduar për njohje reciproke në lidhje me JAR-in përkatës;

6. “Kredit” do të thotë njohje e eksperiencës ose kategorizimeve të mëparshme;

7. “Raport krediti” do të thotë një raport në bazë të cilit eksperiencia apo kategorizimet e mëparshme mund të njihen;

8. “Raport konvertimi” do të thotë një raport në bazë të cilit një licencë mund të konvertohet në një licencë sipas pjesës FCL;

9. “Certifikatë mjekësore dhe certifikatë ekzaminuesish aeromjekësor për pilotë, të përputhshëm me JAR” do të thotë certifikatë e lëshuar ose e njohur, në përputhje me legjislacionin kombëtar që ka të bëjë me JAR-et dhe procedurat, nga një RSH, shtet i BE-së, ose i ZPEA-së sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, që ka implementuar JAR-et përkatëse dhe është rekomanduar për njohje reciproke brenda sistemit të Autoriteteve të përbashkëta të Aviacionit në lidhje me një JAR të tillë.

10. “Certifikatë mjekësore dhe certifikatë ekzaminuesi aeromjekësor për pilotë jo të përputhshëm me JAR” do të thotë certifikatë e lëshuar ose e njohur nga Republika e Shqipërisë ose shteti i BE-së, ose Shteti i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe që nuk është rekomanduar për njohje reciproke në lidhje me JAR-et përkatës;

11. “Anëtar i ekuipazhit të kabinës” nënkupton një anëtar të ekuipazhit të kualifikuar siç duhet, përveç një anëtari të ekuipazhit të fluturimit ose anëtar i ekuipazhit teknik, i cili është caktuar nga një operator për të kryer detyrat që lidhen me sigurinë e udhëtarëve dhe të fluturimit gjatë operimeve;



12. “Ekuipazh ajror” do të thotë anëtar i ekuipazhit të fluturimit dhe i ekuipazhit të kabinës;

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

14. “Mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (AMC)” nënkuptojnë standardet jodetyruese të miratuara nga Agjencia për të ilustruar mjetet për të qenë në përputhje me Rregulloren (KE) nr. 216/2008 dhe rregullorët zbatues të saj të cilat pranohen nga AAC;

15. “Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMoC)” nënkuptojnë ato mjete që propozojnë një alternativë për një AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të krijuar një përputhshmëri me Rregulloren (KE) nr. 216/2008 dhe rregullorët zbatues të saj, për të cilat Agjencia nuk ka miratuar dhe AAC nuk ka pranuar asnjë AMC lidhur me to;

16. “Organizatë e miratuar për trajnime (ATO)” nënkupton një organizatë e cila ka të drejtë të ofrojë trajnime për pilotët në bazë të një miratimi të lëshuar në përputhje me nënparagrafin e parë të nenit 10a, paragrafi 1;

17. “Mjetet e trajnimit bazë për instrumentet (BITD)” nënkupton një pajisje trajnimi në tokë për trajnimin e pilotëve që përfaqësojnë stacionin e pilotëve studentë të një klase të avionëve, të cilët mund të përdorin panele instrumentesh me ekran dhe stabilizues për kontrollin e fluturimeve, dhe që ofron një platformë trajnimi të paktën për aspektet procedurale të fluturimit me instrument;

18. “Specifikimet e certifikimit (CS)” nënkupton standardet teknike të miratuara nga Agjencia që tregojnë mjetet që duhet të përdoren nga një organizatë për qëllime të certifikimit dhe të pranuar nga AAC-ja;

19. “Instruktor i fluturimit (FI)” nënkupton një instruktor me privilegjin për të ofruar trajnime në një avion, në përputhje me nënpjesën J të aneksit I (pjesa FCL);

20. “Pajisje të trajnimit që simulojnë fluturimin (FSTD)” nënkupton pajisje për trajnimin e pilotëve, të cilat janë:

a) në rastin e aeroplanëve, simulues për fluturime të plotë (FFS), pajisje për trajnimin për fluturimet (FTD), trajner për procedurat e fluturimit dhe lundrimit (NPT) ose instrument bazë për pajisjet e trajnimit (BIRD);

b) në rastin e helikopterëve, simulues për fluturime të plotë (FFS), pajisje për trajnimin për fluturime (FTD) ose trajner për procedurat e lundrimit (FNPT);

21. “Kategorizimi i FSTD” nënkupton nivelin e aftësisë teknike të një FSTD-je siç specifikohet në specifikimet e certifikimit lidhur me FSTD-në në fjalë;

22. “Vendi kryesor e biznesit” të një organizate nënkupton zyrën qendrore ose zyrën e regjistruar të organizatës brenda së cilës ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i aktiviteteve të përmendura në këtë rregullore;

22/a “ARO.RAMP” është nënpjesa e RAMP e aneksit II në Rregulloren për Operimet Ajrore;

22/b “Vleftësim automatik” është pranimi, pa formalitete shtesë, nga një Shtet Kontraktor i ICAO-s të renditur në bashkëlidhjen e ICAO-s, i një licence të ekuipazhit të fluturimit të lëshuar nga një Shtet në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos;

22/c “Bashkëlidhje e ICAO-s” është një bashkëlidhje e licencës së ekuipazhit fluturues e vleftësuar automatikisht dhe e lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos, e cila përmendet në pikën XIII të licencës për ekuipazhin e fluturimit;

23. “Manual për testin e kategorizimit udhëzues për testimin (QTG)” nënkupton një dokument të hartuar për të treguar se cilësitë e performancës dhe të organizimit të FSTD-së përfaqësojnë ato të avionit, klasës së aeroplanit ose tipit të helikopterit, simuluar brenda kufijve të përcaktuar dhe që janë plotësuar të gjitha kërkesat e zbatueshme. QTG përfshin të dhënat e avionit dhe të klasës së aeroplanit ose tipit të helikopterit dhe të dhënat e FSTD-së të përdorura në mbështetje të vleftësimit;

24. “Organizatë e deklaruar për trajnimet (DTO)” nënkupton një organizatë e cila ka të drejtë të ofrojë trajnime për pilotët në bazë të një deklarate të bërë në përputhje me nënparagrafin e dytë të nenit 10a, paragrafi 1;



25. “Programi i trajnimit të DTO-së” nënkupton një dokument të hartuar nga një DTO, duke përshkruar në detaje kursin e trajnimit të ofruar nga DTO;

26. Marrëveshja Shumëpalëshe është marrëveshja shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe Shteteve Anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një Zone të Përbashkët të Aviacionit Evropian;

27. EASA-ja është Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, më poshtë cilësuar edhe si Agjencia.

28. Marrëveshja e Punës me EASA-n është marrëveshje bashkëpunimi në nivel teknik, mes EASA-së dhe Autoritetit të Aviacionit Civil, në kuadër të angazhimit të Aviacionit Civil shqiptar në Agjenci.

Neni 3

Licencimi dhe certifikimi mjekësor i pilotit

1. Pa paragjykuar nenin 8 të kësaj rregulloreje, pilotët e avionëve që referohet në nenin 4(1)(b) dhe (c), dhe nenin 4(5) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, i ndryshuar, duhet të zbatojnë kërkesat teknike dhe procedurat administrative të shtruara në aneksin I dhe aneksin IV të kësaj rregulloreje.

2. Pa paragjykuar privilegjet e mbajtësve të licencave, siç është përcaktuar në aneksin I të kësaj rregulloreje, mbajtësit e licencave të pilotëve, të lëshuara në përputhje me nënpjesën B ose C të aneksit I të kësaj rregulloreje, mund të kryejnë fluturime duke ju referuar nenit 6(4)(a) të urdhrin të ministrit nr. 151, datë 9.4.2014 “Për miratimin e rregullores që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative lidhur me operimet ajrore”, i ndryshuar. Kjo nuk përfshihet nevojën e përputhshmërisë me ndonjë kërkesë shtesë për transportin e pasagjerëve ose zhvillimin e operimeve tregtare të përcaktuara në nënpjesën B ose C të aneksit I të kësaj rregulloreje.

Neni 4

Licencat aktuale kombëtare të pilotëve

1. Licencat e përputhshme me JAR, të lëshuara ose të njohura nga Republika e Shqipërisë përpara vitit 2012, megjithëse konsiderohen të jenë lëshuar në përputhje me këtë rregullore, duhet të jenë zëvendësuar nga AAC-ja me licencat në përputhje me formatin e përcaktuar në pjesën -ARA, përpara datës 8 prill 2018.

2. Licencat jo të përputhshme me JAR- duke përfshirë çdo kategorizim, certifikatë, autorizim dhe/ose kategorizim të bashkëlidhur me to, të lëshuara nga Republika e Shqipërisë përpara vitit 2012 duhet të jenë të konvertuara në licenca sipas pjesës FCL nga AAC, kur Shqipëria është vendi lëshues i licencës.

3. Licencat jo të përputhshme me JAR do të konvertohen në licenca, kategorizimet ose certifikata sipas pjesës FCL, në përputhje me:

a) parashikimet e aneksit II; ose

b) elementet e përcaktuara në një raport konvertimi.

4. Raporti i konvertimit duhet:

a) të përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që ka lëshuar licencën e pilotit në konsultim me Agjencinë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit (Agjencia), duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes së Punës që AAC ka me Agjencinë, deri në momentin e asocimit në Agjenci;

b) të përshkruajë kërkesat kombëtare mbi bazën e të cilave ishin lëshuar licencat e pilotëve;

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

d) të përcaktojë se për cilat kërkesa në aneksin I, duhet dhënë krediti;

e) të tregojë çdo kufizim që duhet të përfshihet në licencën sipas pjesës FCL dhe çdo kërkesë që duhet të plotësojë piloti në mënyrë që të heqë këto kufizime.

5. Raporti i konvertimit do të përfshijë kopjet e të gjitha dokumenteve të domosdoshme për të treguar elementet e përcaktuara në pikat (a) deri tek (e) të paragrafit 4, përfshirë edhe kopjet e kërkesave dhe procedurave përkatëse kombëtare. Gjatë zhvillimit të raportit të konvertimit, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të synojë që pilotët të lejohen që të ruajnë sa më shumë të jetë e mundur sferën aktuale të aktiviteteve të tyre.



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

7. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të autorizojë pilotët studentë që ndjekin një kurs trajnimi LAPL për të ushtruar privilegje të kufizuara pa mbikëqyrje para se të plotësojnë të gjitha kërkesat e nevojshme për lëshimin e LAPL, në përputhje me kushtet e mëposhtme:

a) fushëveprimi i privilegjeve duhet të bazohet në një vlerësim të rrezikut të sigurisë të kryer nga AAC, duke marrë parasysh shtrirjen e trajnimit të nevojshëm për arritjen e nivelit të synuar të kompetencës së pilotit;

b) privilegjet do të kufizohen si më poshtë në:

i. të gjithë ose një pjesë të territorit RSH;

ii. avionë të regjistruar në RSH;

iii. aeroplanë dhe helikopterë, që të dy avionë një motorësh, me motor me piston me një masë maksimale ngritjeje që nuk i kalon 2000 kg, planerë dhe balona;

c) për trajnim të kryer nën autorizim, mbajtësi i një autorizimi të tillë që aplikon për lëshimin e një LAPL do të marrë kreditë që përcaktohen nga AAC-ja në bazë të një rekomandimi nga një ATO ose DTO;

d) AAC-ja duhet të dorëzojë raportet periodike dhe vlerësimet e rrezikut të sigurisë për Komisionin dhe Agjencinë çdo 3 vjet;

e) AAC-ja do të monitorojë përdorimin e autorizimeve të lëshuara sipas këtij paragrafi për të siguruar një nivel të pranueshëm të sigurisë së aviacionit dhe të ndërmarrin veprimet e duhura në rast të identifikimit të një rritje të rrezikut të sigurisë ose çdo problematike tjetër të sigurisë;

8. Deri më 8 prill 2021, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, mund t'i lëshojë pilotit një autorizim që të ushtrorë privilegjet e kufizuara të specifikuara, për të fluturuar avionë sipas rregullave për fluturimin me instrumente, përpara se piloti të përmbushë të gjitha kërkesat e nevojshme për lëshimin e një kategorizimi me instrumente, në përputhje me këtë Rregullore, subjekt i kushteve të mëposhtme:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të lëshojë këto autorizime, vetëm kur justifikohet nga nevojat specifike lokale, e cila nuk mund të arrihet nga kategorizimet sipas kësaj rregulloreje;

b) hapësira e privilegjeve të lejuara nga autorizimi duhet të jetë e bazuar në studimin e rrishtat të sigurisë, që kryhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duke marrë parasysh nevojën e zgjerimit të trajnimit për një nivel të caktuar të kompetencës së pilotit që duhet të arrihet;

c) privilegjet e autorizimit duhet të kufizohen për hapësirën ajrore të territorit kombëtar, ose një pjesë të tij;

d) autorizimi duhet t'u lëshohet aplikantëve që kanë përfunduar trajnimin e duhur me instruktore të kualifikuar, dhe t'i demonstrojnë aftësitë e kërkuara tek kontrolluesi i kualifikuar, sipas përcaktimeve të Autoritetit të Aviacionit Civil;

e) Autoriteti i Aviacionit Civil, në zbatim të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, nëpërmjet Komitetit të Përbashkët dhe strukturave përkatëse të Komisionit, duhet të marrë masa për të informuar Komisionin, Agjencinë dhe shtetet e tjera anëtare për specifikat e këtij autorizimi, duke përfshirë arsyen e lëshimit të tij (autorizimit) dhe vlerësimin e risqeve të sigurisë;

f) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të monitorojë aktivitetet që shoqërojnë autorizimin, të sigurojë një nivel të pranueshëm të sigurisë dhe të ndërmarrë veprimet e duhura në rast se shikon rritjen e riskut ose ndonjë problem të sigurisë;

g) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të bëjë një rishikim të aspekteve të sigurisë për implementimin e autorizimit dhe të dorëzojë një raport tek Komisioni jo më vonë se 8 prill 2020.

9. Për licencat e lëshuara para 19 gushtit 2018, AAC-ja duhet të përputhet me kërkesat e përcaktuara në paragrafin e dytë të pikës (a) të ARA.FCL.200, deri më 31 dhjetor 2022.

Neni 4a

Privilegjet e kategorizimit instrumental, IR, të lundrimit me bazë performancën

1. Pilotët mund të fluturojnë vetëm në përputhje me procedurat e lundrimit me bazë performancën ("PBN") pasi të kenë fituar privilegjet PBN si një vendosje e kategorizimit instrumental ("IR") të tyre.



2. Piloti do të gëzojë privilegjet e PBN nëse ai / ajo plotëson të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) piloti ka përfunduar me sukses kursin e njohurive teorike përfshirë PBN, në përputhje me FCL.615 të aneksit I (pjesa FCL);

b) piloti ka përfunduar me sukses trajnimin e fluturimit duke përfshirë PBN, në përputhje me FCL.615 të aneksit I (pjesa FCL);

c) piloti ka përfunduar me sukses ose një test aftësie në përputhje me shtojcën 7 të aneksit I (Pjesa FCL) ose një test aftësie ose një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të aneksit I (Pjesa-FCL).

3. Kërkesat e parashtuara në gerrat (a) dhe (b) të pikës 2 pranohen si të përmbushura kur AAC konsideron që kompetenca e fituar, qoftë nëpërmjet trajnimit ose nga familjariteti me operimet PBN, si ekuivalente me kompetencën e fituar përmes trajnimeve referuar në gerrat (a) dhe (b) të pikës 2 dhe kur piloti demonstroi kompetencë të tillë që është bindëse për ekzaminuesin në kontrollin e aftësisë ose testin e aftësive të përmendur në germen (c) të pikës 2.

4. Pas përfundimit të testit të aftësive ose kontrollit të aftësisë të përmendur në germen (c) të pikës 2, në librezën e fluturimit të pilotit ose në një regjistrë ekuivalent shtohet një evidencë e cila vërteton fitimin me sukses të kompetencës në PBN, dhe më pas ky regjistrë nënshkruhet nga ekzaminuesi i cili ka kryer testin apo kontrollin.

5. Pilotët me kategorizimin instrumental IR pa privilegje të PBN mund të fluturojnë vetëm në rrugëkalimet dhe afrimet që nuk kërkojnë privilegjet PBN dhe ku nuk kërkohej asnjë pikë e PBN të rinovohet për kategorizimin IR të tyre, deri më 25 gusht 2020; pas kësaj date, për çdo kategorizim IR do të kërkohej privilegjet e PBN-së.

Neni 4b

Trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të avionit

1. Trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie bëhet pjesë e detyrueshme e kursit të trajnimit për kategorizimin për licencën më shumë pilot (MPL), kursit të trajnimit të integruar për pilotët e transportit ajror për aeroplanë (ATP(A)), kursit të trajnimit për licencë për pilot tregtar për aeroplanë (CPL(A)) dhe

kurset e trajnimit për kategorizimin e klasave ose tipit për:

a) aeroplanët që operojnë me një pilot në operate më shumë pilot;

b) avionë kompleks me performancë jo të lartë me një pilot të vetëm;

c) avionët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm; ose

d) avionët më shumë pilot;

në përputhje me shtojcën I (Pjesa-FCL).

2. Për kurset e trajnimit të përmendura në paragrafin 1 që fillojnë përpara datës 20 dhjetor 2019 në një organizatë të aprovuar trajnimi (ATO), trajnimi parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie nuk është i detyrueshëm me kusht që:

a) Kurset e trajnimit CPL(A), ATP(A) ose MPL të kryhen në një mënyrë tjetër në përputhje me shtojcën I (Pjesa-FCL) dhe të kryhet testi i aftësisë në përputhje me pikat FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ose FCL.415.A (MPL) të Shtojcës I (Pjesa-FCL) deri më 20 dhjetor 2021; ose

b) kursi i trajnimit për kategorizimin e klasës ose tipit për aeroplanë të kryhet në një mënyrë tjetër në përputhje me Shtojcën I (Pjesa-FCL) dhe të kryhet testi i aftësisë në përputhje me nënparagrafin e dytë të paragrafit (c) të pikës FCL.725 të Shtojcës I (Pjesa-FCL) në këtë Rregullore deri më 20 dhjetor 2021.

Për qëllime të paragrafit 1, autoriteti kompetent mund të vlerësojë vetë dhe në përputhje me një rekomandim nga një ATO të japë kreditë për çdo trajnim për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të përfunduar para 20 Dhjetorit 2019 sipas kërkesave kombëtare të trajnimit;

Neni 5

Certifikatat aktuale, kombëtare mjekësore të pilotëve dhe certifikatat e ekzaminuesve aeromjekësore

1. Certifikatat mjekësore dhe certifikatat e ekzaminuesve aeromjekësore të pilotëve të përputhshme me JAR, të lëshuara apo njohura nga Shqipëria përpara aplikimit të kësaj rregulloreje duhet të konsiderohen të lëshuara në përputhje me këtë rregullore.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të ketë zëvendësuar certifikatat mjekësore të pilotëve



dhe certifikatat e ekzaminuesve aeromjekësore me certifikata që përputhen me formatin e përcaktuar në Part-ARA brenda 8 prillit të 2017.

3. Certifikatat mjekësore të pilotëve jo të përputhshme me JAR dhe certifikatat e ekzaminuesve aeromjekësore lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar përpara aplikimit të kësaj rregulloreje do të mbeten të vlefshme deri në datën pasardhëse të ri vlefshmërisë së tyre, por jo më vonë se 8 prillit të 2017, cilado date të jetë më e hershme.

4. Rivlefshmëria e certifikatave referuar paragrafit 1 dhe 2 do të kryhet në përputhje me dispozitat e aneksit IV.

Neni 6

Konvertimi i kategorizimeve të testeve të fluturimeve

1. Pilotët të cilët përpara aplikimit të kësaj rregulloreje zhvillonin teste të fluturimit të kategorisë 1 dhe 2 siç përcaktohej në aneksin e urdhrat të ministrit nr. 109/2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimit mjedisor të avionëve dhe produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve si dhe për certifikimin e organizata të mirëmbajtjes dhe prodhuese”, apo rishikimeve të saj, apo ata të cilët zhvillonin instruksione për testet e fluturimit të pilotëve, do të kenë kategorizimet e tyre të testit të fluturimit të konvertuara në kategorizime të testit të fluturimit në përputhje me aneksin I të kësaj rregulloreje dhe, ku është e aplikueshme, certifikatat e instruktorëve të testeve të fluturimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që ka lëshuar kategorizimet e testit të fluturimeve.

2. Konvertimi duhet të bëhet në përputhje me elementet e përcaktuara në një raport konvertimi që përputhet me kërkesat e përcaktuara në nenin 4(4) dhe (5) të kësaj rregulloreje.

Neni 7

Licencat aktuale të inxhinierëve të fluturimit

1. Në mënyrë që të konvertohen licencat e inxhinierëve të fluturimit të lëshuara në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos, në licenca sipas pjesës FCL, mbajtësit duhet të aplikojnë në

AAC, në varësi të faktit nëse Shqipëria është shteti ku është lëshuar licenca.

2. Licencat e inxhinierëve të fluturimit do të konvertohen në licenca sipas pjesës FCL në përputhje me një raport konvertimi që përputhet me kërkesat e përcaktuara në nenin 4(4) dhe (5) të kësaj rregulloreje.

3. Në rast se aplikohet për licencë të pilotit të transportit të linjës ajrore (ATPL) për aeroplanë, kërkohet përputhje me dispozitat për kreditin në FCL.510.A(c)(2) të aneksit 1.

Neni 8

Kushtet për pranimin e licencave të vendeve të tjera, apo kur Shqipëria të jetë anëtare e ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, nga ato vende që s’janë vende të BE-së, ose partnere të ZPEA-së të quajtura vende të treta

1. Pa cenuar udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, apo rishikimet e tij dhe kur nuk ka marrëveshje të tjera të lidhura ndërmjet RSH-së dhe një vendi tjetër apo vendi të tretë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, që mbulon licencimin e pilotit, RSH-ja mund të pranojë licencat, vlerësimet apo certifikatat e vendit tjetër dhe certifikatat mjekësore përkatëse të lëshuara nga ose në emër të atij vendi, në përputhje me dispozitat e aneksit III të kësaj rregulloreje.

2. Aplikantët për licenca sipas pjesës FCL që kanë ndërkohë të paktën një licencë ekuivalente, kategorizim, apo certifikatë të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos nga një vend tjetër apo vend i tretë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe duhet të përputhen me të gjitha kërkesat e aneksit I, të kësaj rregulloreje, përveç faktit që kërkesat për kohëzgjatjen e kursit, numrin e leksioneve dhe orët e trajnimeve specifike mund të reduktohen.

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

4. Mbajtësit e një ATPL lëshuar nga ose në emër të një vendi tjetër apo vendi të tretë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos, të



cilët kanë plotësuar kërkesat e përvojës për lëshimin e një ATPL në kategorinë e avionit përkatës, siç është përcaktuar në nënujësen F të aneksit I të kësaj rregulloreje, mund t'i jepet kredit i plotë për sa i përket kërkesave për t'iu nënshtruar një kursi trajnimi para se të ndërmarrin provimin teorik të njohurive dhe testin e aftësisë, me kusht që licenca e vendit të tretë të përmbajë një kategorizim të vlefshëm të tipit për avionin që do të përdoret për testin e aftësisë për ATPL.

5. Kategorizimet e tipit për aeroplan ose helikopter mund të lëshohen për mbajtësit e licencës sipas pjesës FCL, të cilët përputhen me kërkesat për lëshimin e këtyre kategorizimeve të përcaktuara nga ai vend. Kategorizime të tilla do të kufizohen në avionët e reregjistruar në këtë vend. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti të përputhet me kërkesat në pikën C 1 të aneksin III.

Neni 9

Krediti për trajnimin e nisur para zbatimit të kësaj rregulloreje

1. Në lidhje me lëshimin e licencave sipas pjesës-FCL në përputhje me aneksin I, trajnimit të nisur përpara zbatimit të kësaj rregulloreje në përputhje me kërkesat dhe procedurat e Autoriteteve të përbashkëta të Aviacionit, nën mbikëqyrjen rregullatore të Republikës së Shqipërisë, të rekomanduar për njohje reciproke në kuadër të sistemit të Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit në lidhje me JAR-et përkatëse, do t'i jepet kredit i plotë me kusht që trajnimi dhe testimi të kenë përfunduar brenda 8 prill 2016.

2. Trajnimit të filluar përpara zbatimit të kësaj rregulloreje në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos, do t'i jepet kredit për qëllim të lëshimit të licencave sipas pjesës FCL në bazë të një raporti të kreditit të përcaktuar nga AAC-ja në konsultim me Agjencinë.

3. Raporti i kreditit duhet të përshkruajë qëllimin e trajnimit, duke treguar për cilat kërkesa të licencës Part-FCL jepet krediti dhe, nëse është e aplikueshme, kërkesat me të cilat aplikantët duhet të përputhen në mënyrë që të lëshohen licencat sipas pjesës FCL. Ai duhet të përfshijë një kopje të të gjitha dokumenteve të nevojshme për të demonstruar qëllimin e trajnimit dhe të rregulloreve dhe procedurave kombëtare, në përputhje me të cilat ka filluar trajnimi.

Neni 9 a

Trajnimi i kategorizimit të tipit dhe të dhënat e përshtatshme operuese

1) Aty, ku anekset e kësaj rregulloreje bëjnë fjalë për të dhënat e përshtatshme operuese, të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, "Për miratimin e rregullores që përcakton rregulla zbatuese për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit dhe produkteve të lidhura me të, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin për organizatave të projektimit dhe prodhimit", dhe kur këto të dhëna mungojnë për një lloj aeroplani të veçantë, aplikanti për kursin e trajnimit për kategorizimin e tipit, duhet të zbatojë vetëm rregullimet e mëparshme të anekseve të kësaj rregulloreje.

2) Kurset të trajnimit të kategorizimit të tipit të aprovuara përpara aprovimit të programeve minimale të trajnimeve për kategorizimin e tipin të pilotit në të dhënat e përshtatshme operuese për tipin e një aeroplani në fjalë, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, për miratimin e rregullores që përcakton rregulla zbatuese për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit dhe produkteve të lidhura me të, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin për organizatave të projektimit dhe prodhimit" duhet të përfshijë elementet e detyrueshëm të trajnimit jo më vonë se 18 dhjetor 2017, ose brenda dy viteve pas aprovimit të të dhënave të nevojshme operuese, cilado qoftë e mëvonshme.

Neni 10

Krediti për licencat e pilotëve të përftuara gjatë shërbimit ushtarak

1. Në mënyrë që mbajtësit e licencave ushtarake të ekuipazhit të fluturimit të marrin licenca sipas pjesës FCL, ata duhet të aplikojnë në Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar, nëse shërbimin ushtarak e kanë kryer në Republikën e Shqipërisë.

2. Njohuritë, përvoja dhe aftësia e fituar në shërbimin ushtarak, do të jepen si kreditë për qëllime të kërkesave përkatëse të aneksit I, në përputhje me elementet e raportit të kreditit të përcaktuar nga AAC-ja në konsultim me Agjencinë.

3. Raporti i kreditit duhet:

a) të përshkruajë kërkesat kombëtare mbi bazën e të cilave licencat ushtarake, kategorizimet,



certifikatat, autorizimet dhe /ose kategorizimet janë lëshuar;

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

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

d) të tregojë çdo kufizim që duhet të përfshihet në licencat sipas pjesës FCL dhe të tregojë të gjitha kërkesat me të cilat pilotët duhet të përputhen për të hequr këto kufizime;

e) të përfshijë kopje të të gjitha dokumenteve të nevojshme për të demonstruar elementet e mësipërm, shoqëruar me kopje të kërkesave dhe procedurave përkatëse kombëtare.

Neni 10a

Organizatat e trajnimit të pilotëve

1. Në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, apo rishikimeve të tij, organizatat gëzojnë të drejtën që të ofrojnë trajnime për pilotët e përfshirë në operimin e avionëve të përmendur në nenin 4, paragrafi 1, germa (b) dhe (c) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar vetëm kur këtyre organizatave iu është lëshuar nga autoriteti kompetent një miratim që konfirmon se ato janë në përputhje me kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin III të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar dhe me kërkesat e aneksit VII në këtë rregullore.

Megjithatë, duke u shmangur nga neni 7, paragrafi 3 i udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar dhe nga nënparagrafi i parë i këtij paragrafi, organizatat gëzojnë të drejtën të ofrojnë trajnimin e përmendur në pikën DTO.GEN.110 të aneksit VIII të kësaj rregulloreje pa qenë nevoja për këtë miratim, kur ata kanë bërë një deklaratë tek AAC në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikën DTO.GEN.115 të atij Aneksi dhe, nëse kërkohet, autoriteti kompetent ka miratuar programin e trajnimit në përputhje me pikën DTO.GEN.230(c) të atij aneksi.

2. Organizatat e trajnimit të pilotëve që mbajnë certifikatat në përputhje me JAR- et, të lëshuara ose të njohura nga AAC, përpara aplikimit të kësaj

rregulloreje do të konsiderohen të jenë lëshuar nën kushte ekuivalente me këtë rregullore.

Pa rënë ndesh me nenin 2, organizatat e trajnimit të pilotëve do të kenë përshtatur sistemin e tyre të menaxhimit, programet e trajnimit, procedurat dhe manualët në përputhje me aneksin VII deri në 8 prill 2014.

3. Organizatat e trajnimit në përputhje me JAR do të lejohen të ofrojnë trajnim për një licencë të pilotit privat Pjesa-FCL (PPL), për kategorizimet përkatëse të përfshira në regjistrim dhe një licencë të pilotit të avionit të lehtë (LAPL) deri më 8 prill 2019 pa u pajtuar me dispozitat e aneksit VII dhe VIII, me kusht që ata të jenë regjistruar para datës 8 prill 2015.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil zëvendëson certifikatat e referuara në nënparagrafin e parë të paragrafit 2 me certifikata në përputhje me formatin e përcaktuar në aneksin VI nga 8 prilli 2017.

5. Organizatat e trajnimit të pilotëve duhet të sigurohen që kurset e trajnimit të IR që ato ofrojnë të përfshijnë trajnimin për privilegjet e PBN në përputhje me kërkesat e aneksit I (Pjesa-FCL) deri më 25 gusht 2020.

Neni 10b

Pajisje trajnimi të fluturimit simulues

1. Pajisjet e trajnimit të fluturimit simulues (FSTD) të përdorura për trajnimin e pilotëve, testimin dhe kontrollin, me përjashtim të zhvillimit të pajisjeve trajnuese të përdorura për testin e trajnimit fluturues, duhet të përputhen me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset VI dhe VII dhe do të jenë të kualifikuara.

2. Certifikata e kategorizimit FSTD në përputhje me JAR- et të lëshuara ose të njohura para vitit 2014 do të konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

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

Neni 10c

Qendra Aeromjekësore

1. Qendra aeromjekësore duhet të përputhet me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të



përcaktuara në anekset VI dhe VII dhe do të jenë të certifikuara.

2. Aprovimi i Qendrave Aeromjekësore i lëshuar ose njohur në përputhje me JAR, nga Shqipëria para vitit 2014, do të konsiderohet se është lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

Qendra aeromjekësore do të përshtatin sistemin e tyre të menaxhimit, programet e trajnimit, procedurat dhe manualët në përputhje me aneksin VII nga 8 prilli 2014.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të zëvendësojë miratimet e qendrave Aeromjekësore të referuara në nënparagrafin e parë të paragrafit 2 me certifikata në përputhje me formatin e përcaktuar në aneksin VI nga 8 prill 2017.

Neni 11

Përshtatshmëria mjekësore e ekuipazhit të kabinës

1. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operime të avionëve të përmendur në nenin 4 (1) (b) dhe (c) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, i ndryshuar, duhet të përputhen me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në aneksin IV.

2. Ekzaminimet ose vlerësimet mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që ishin kryer në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011 “Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën aviacionit civil” dhe të cilat ishin ende të vlefshme në vitin 2011 do të konsiderohen të jenë të vlefshme në bazë të kësaj rregulloreje deri në datën më të hareshme të mëposhtme:

a) Fundi i periudhës së vlefshmërisë së përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011, ose;

b) Fundi i periudhës së vlefshmërisë parashikuar në pikën MED.C.005 të aneksit IV.

Periudha e vlefshmërisë duhet të llogaritet nga data e ekzaminimit apo vlerësimit të fundit mjekësor deri në fund të periudhës së vlefshmërisë, çdo rivlerësim i mëvonshëm aeromjekësor duhet të kryhet në përputhje me aneksin IV.

Neni 11a

Kualifikimet e ekuipazhit të kabinës dhe dëshmitë përkatëse

1. Anëtarët e Ekuipazhit të Kabinës të përfshirë në operacione tregtare të avionëve, referuar neneve 4/ 1B dhe C të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, do të jenë të kualifikuar dhe të mbajnë dëshmitë përkatëse në përputhje me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset V dhe VI.

2. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës që mbajnë, para zbatimit të kësaj rregulloreje, një dëshmi të trajnimit të sigurisë të lëshuar në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011 do të konsiderohen të jenë në përputhje me këtë Rregullore nëse:

a) ato përputhen me trajnimin e aplikueshëm, kontrollet dhe kërkesat e fundit për operimet; ose

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

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

3. Dëshmitë e trajnimit të sigurisë të lëshuara në përputhje me rregullat për operimet do të jenë në përputhje me formatin e përcaktuar në aneksin VI për dëshmitë e ekuipazhit të kabinës nga 8 prill 2017.

4. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operimet tregtare me helikopterë nga viti 2012:

a) do të konsiderohen se janë në përputhje me kërkesat e trajnimit fillestar të aneksit V nëse ato përputhen me trajnimin e aplikueshëm, kontrollin dhe dispozitat e fundit të JAR-ve për transportin ajror tregtar me helikopterë; ose

b) në qoftë se ata nuk janë në përputhje me trajnimin e aplikueshëm, kontrollet dhe kërkesat e fundit të JAR-ve për transportin ajror tregtar me helikopterë, ata do të përfundojnë të gjitha trajnimet relevante dhe kontrollet, të nevojshme për të vepruar në helikopterë, me përjashtim të



trajnimin fillestar, para se të konsiderohet si në përputhje me këtë rregullore; ose

c) në qoftë se ata nuk kanë vepruar në operacionet tregtare me helikopterë për më shumë se 5 vjet, ata do të përfundojnë kursin e trajnimit fillestar dhe do të kalojnë provimin siç kërkohet në aneksin V para se të konsiderohet të jetë në përputhje me këtë rregullore.

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

Neni 11b

Kapacitetet e mbikëqyrjes

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoritet Kompetent brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, me fuqitë e nevojshme dhe përgjegjësitë e alokuara për certifikimin dhe mbikëqyrjen e personave dhe organizatave që i nënshtrohen udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil” apo rishikimeve të tij dhe rregullave zbatuese të tij.

2. Nëse në Republikën e Shqipërisë me ligj caktohet më shumë se një subjekt si autoritet kompetent:

a) fushat e kompetencave të çdo Autoriteti Kompetent duhet të përcaktohen qartë në aspektin e përgjegjësiave dhe kufizimit gjeografik;

b) koordinimi do të vendoset në mes këtyre subjekteve për të siguruar mbikëqyrjen efektive të të gjitha organizatave dhe personave që i nënshtrohen udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 dhe rregullave zbatuese të tij.

3. AAC-ja duhet të ketë aftësinë e nevojshme për të siguruar mbikëqyrjen e të gjithë personave dhe organizatave për të mbuluar programin e tyre të mbikëqyrjes, duke përfshirë edhe burimet e mjaftueshme në përmbushjen e kërkesave të kësaj rregulloreje.

4. Personeli i autoritet kompetent nuk kryen veprimtari mbikëqyrëse kur ka prova se kjo mund të rezultojë direkt ose indirekt në një konflikt të interesit, në veçanti kur kanë të bëjnë me familjen apo interes financiar.

5. Personeli i autorizuar nga autoriteti kompetent për të kryer certifikimin dhe / ose të detyrave të mbikëqyrjes do të autorizohet për të kryer të paktën detyrat e mëposhtme:

a) të shqyrtojë procesverbalet, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër përkatës për ekzekutimin e/dhe certifikimin ose detyrat e mbikëqyrjes;

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

c) të kërkojnë një shpjegim verbal në vend;

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

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

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

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

Neni 11 c

Masat tranzitore

Presa i përket rastit të organizatave për të cilat Agjencia është përgjegjëse, sipas parashikimit të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil”, apo rishikimeve të tij, kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, në kuadër të parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes se Punës, do të marrë masa për transferimin në Agjenci të të gjitha të dhënave lidhur me mbikëqyrjen e organizatave të tilla, nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje;

b) Proceset e certifikimit të filluara para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje nga AAC-ja do të finalizohen nga kjo e fundit në koordinim me Agjencinë. Agjencia do të marrë përsipër të gjitha përgjegjësitë e saj si autoritet kompetent që ka të bëjë me një organizatë të tillë pas lëshimit të certifikatës nga AAC-ja.



Neni 11d

**Njohja e certifikatave, licencave,
autorizimeve apo dokumenteve të tjerë të
lëshuara nga shtetet anëtare të EASA-s**

Autoriteti i Aviacionit Civil pranon pa kërkesa shtesë, certifikatat, licencat, autorizimet apo dokumente të tjera të lëshuara nga autoritete kompetente të shteteve anëtare apo të asociuara në EASA, për produktet, personelin dhe organizatat, në përputhje me rregulloren e KE-së nr. 216/2008 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe që themelon EASA-n” apo rishikimet e saj.

Neni 12

Hyrja në fuqi dhe zbatimi

1. Përfshirja nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje, AAC pasi të njoftojë Ministrin, mund të vendosë që të mos zbatohet deri më 8 prill 2020:

a) dispozitat e aneksit I lidhur me licencat e pilotëve për planerët dhe balonat;

b) dispozitat e anekseve VII dhe VIII për një organizatë trajnuese që ofron trajnime vetëm për licenca kombëtare që kualifikohen në përputhje me nenin 4, paragrafi 3 të kësaj rregulloreje, për konvertimin e licencave të pilotëve për avionë të lehtë (LAPL) ose balonave sipas Pjesës-FCL, licencat e pilotëve për planerët (SPL) sipas Pjesës-FCL ose licencat e pilotëve për balona (BPL) sipas Pjesës-FCL;

2. Kur AAC zbaton dispozitat e paragrafit 1, të këtij neni, ajo duhet të njoftojë Ministrin dhe do të marrë masa për të njoftuar Agjencinë. Ky njoftim do të përshkruajë arsyet për një përfshirje të tillë si dhe programin për implementim që përmbajnë veprimet e parashikuara dhe afatet përkatëse.

3. Përfshirja nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje, pika FCL.315.A, fjalia e dytë e paragrafit (a) të pikës FCL.410.A dhe paragrafi (c) i pikës FCL.725.A në aneksin I (Pjesa-FCL) zbatohet nga 20 dhjetori 2019.

Aneksi I

[PJESA-FCL] Nën pjesa A**KËRKESA TË PËRGJITHSHME****FCL.001 Autoriteti kompetent**

Për qëllim të kësaj pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil është përcaktuar si autoriteti kompetent në Republikën e Shqipërisë, tek i cili personat e interesuar aplikojnë për pajisjen me licencë për pilot, kategorizim apo certifikatë shoqëruese.

FCL.005 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për lëshimin e licencave të pilotëve dhe kategorizimet shoqëruese, si dhe certifikatat dhe kushtet e vlefshmërisë dhe përdorimit të tyre.

FCL.010 Përkufizimet

Për qëllime të kësaj pjese (FCL) përdoren përkufizimet e mëposhtme:

“I aksesueshëm” nënkupton se një pajisje mund të përdoret nga:

- organizata e miratuar e trajnimit (ATO) nën miratimin e së cilës është duke u zhvilluar një kurs trajnimi për kategorizimin e klasave ose tipit; ose

- ekzaminuesi që kryen vlerësimin e kompetencës, testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë për qëllime të vlerësimit, testimit ose kontrollit;

“Fluturimi aerobatik” nënkupton një manovër të qëllimshme që përfshin një ndryshim të menjëhershëm në qëndrimin e një avioni, një qëndrim ose përsheptim anormal, që nuk është i nevojshëm për fluturimin normal ose për instruksionet për licencat, certifikatat apo kategorizime që nuk lidhen me fluturimet aerobatike;

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

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

“Trajnimi për parandalimin dhe rimarrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të avionit” (UPRT) nënkupton trajnim që përfshin:



- parandalimin e humbjes së kontrollit: një kombinim i njohurive teorike dhe trajnimit të fluturimit me qëllim që t'i ofrojë ekuipazhit të fluturimit kompetencat e kërkuara për të parandaluar humbjen e kontrollit të avionit; dhe

- trajnimin për parandalimin e humbjes së kontrollit të aeroplanit: një kombinim të njohurive teorike dhe trajnimit për fluturimin me qëllim që t'i ofrojë ekuipazhit të fluturimit kompetencat e kërkuara për marrjen e kontrollit në rast paqëndrueshmërie të aeroplanit;

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

“Mjeshtëri e pilotimit” nënkupton përdorimin e vazhdueshëm të gjykitimit të mirë, njohurive të mirë-zhvilluara, shkathtësive dhe sjelljeve për të përmbushur objektivat e fluturimit.

“Airship (Balonat me motor)” nënkupton një avion më i lehtë se ajri, me fuqi shtyrëse, me përjashtim të airshipeve me ajër të nxehtë, të cilat, për qëllime të kësaj pjese, janë të përfshira në përkufizimin e balonës.

“FSTD e disponueshme” nënkupton çdo pajisje trajnimi që simulon fluturimin (FSTD) që është i lirë për t'u përdorur nga operatori i FSTD-së ose klienti, pavarësisht nga orari.

“Balonë” nënkupton një avion më të lehtë se ajri i cili nuk vihet në lëvizje nga motori dhe mbahet në fluturim nëpërmjet përdorimit të gazit ose një ngrohës ajror. Për qëllime të kësaj pjese, një airship me ajër-të nxehtë, megjithëse motor-drejtuar, është konsideruar gjithashtu një balonë.

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

“Klasa e aeroplanit” do të thotë një kategorizim të avionëve me një pilot të vetëm që nuk kërkojnë një kategorizim të tipit.

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

“Transport ajror tregtar” do të thotë transporti i udhëtarëve, mallrave ose postës për shpërbllim ose me qira.

“Kompetencë” do të thotë një kombinim i aftësive, njohurive dhe sjelljeve të nevojshme për të kryer një detyrë sipas standardeve të përcaktuara.

“Elementi kompetence” do të thotë një veprim që përbën një detyrë që ka një ngjarje nxitëse dhe një ngjarje pasojë që në mënyrë të qartë përcakton kufijtë e saj, si dhe një rezultat të dukshëm.

Njësia Kompetencës do të thotë një funksion i dallueshëm, i përbërë nga një numër i elementeve të kompetencës.

“Bashkëpilot” do të thotë një pilot që vepron në mënyrë tjetër nga piloti-ne-komande, në një avion për të cilin kërkohet më shumë se një pilot, por duke përjashtuar pilotin i cili është në bordin e avionit për të vetmin qëllim të marrjes së instruksioneve të fluturimit për një licencë apo kategorizim. —Përtej vendit (*cross-country*)¹¹ do të thotë një fluturim midis një pike të nisjes dhe një pike të mbërritjes për ndjekjen e një rruge të paplanifikuar, duke përdorur procedurat standarde të lundrimit.

“*Cross country*” do të thotë një fluturim mes një pike nisje dhe një pike mbërritjeje duke ndjekur një rrugë të paplanifikuar, duke përdorur procedura standarde të lundrimit.

“Bashkëpilot i lehtësimit në fluturimin horizontal në lartësi” do të thotë një pilot i cili lehtëson bashkëpilotin nga detyrat e tij/ saj në kontrollin, gjatë fazës së fluturimit horizontal në operime me multipilotë në lartësinë mbi FL 200.

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

“Gabim” nënkupton një veprim ose mosveprim, ndërmarrë nga ana e ekuipazhit të fluturimit që të çon në shmangie nga qëllimet organizative apo pritshmërie e fluturimit.

“Menaxhim i gabimit” nënkupton procesin e zbulimit dhe përgjigjeve ndaj gabimeve me kundërmasa të cilat zvogëlojnë ose eliminojnë pasojat e gabimeve, dhe zbusin probabilitetin e gabimeve apo gjendjet e padëshiruara të avionëve.

“Simulator fluturimi i plotë” (FFS) do të thotë një kopje me përmasa të plota të një tipi të veçantë, ose, model dhe seri e kabinës së pilotazhit të fluturimit të avionit, duke përfshirë bashkësinë e të gjitha pajisjeve dhe programeve kompjuterike të nevojshme për të përfaqësuar avionin në tokë dhe operimet e fluturimit, një sistem vizual duke siguruar një pamje jashtë kabinës së pilotazhit, dhe një sistem aluziv të forcës lëvizëse.

“Kohë fluturimi”:



- për aeroplanët, xhiroplanet (TMG) dhe me fuqi me ngritje vertikale, do të thotë koha totale që nga momenti kur avioni vihet në lëvizje në fillim me qëllim ngritjen deri në momentin kur pushon përfundimisht në fund të fluturimit;

- për helikopterët, kjo do të thotë koha totale që nga momenti kur helikat e helikopterit fillojnë të rrotullohen deri në momentin kur helikopteri pushon në fund të fluturimit, dhe helikat kanë ndalur;

- për airship-et, kjo do të thotë koha totale nga momenti kur një airship lirohet nga direku për qëllim të ngritjes deri në momentin kur airshipi pushon përfundimisht në fund të fluturimit, dhe është siguruar në direk;

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

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

“Kohe fluturimi sipas rregullave të fluturimit instrumental (IFR)” do të thotë e gjithë koha gjatë së cilës avioni është duke operuar në bazë të rregullave të fluturimit instrumental.

“Pajisje e trajnimit të fluturimit (FTD)” do të thotë një kopje me përmasa të plota e instrumenteve, pajisjeve, paneleve dhe kontrolleve të një tipi të veçantë avioni, në një kabine pilotazhi të hapur, ose kabine pilotazhi të mbyllur të avionit, duke përfshirë bashkësinë e pajisjeve dhe programeve kompjuterike *software* të nevojshme për të përfaqësuar kushtet e avionit në tokë dhe në fluturim në masën e sistemeve të instaluar në pajisje. Ajo nuk kërkon një forcë aluzive lëvizjeje apo sistem vizual, përveç në rastin e helikopterit FTD të niveleve 2 dhe 3, ku sistemet e vizuale janë të kërkuar.

“Trajnues për procedurat e lundrimit dhe fluturimit (FNPT)”, do të thotë një pajisje trajnimi e cila përfaqëson në kabine pilotazhi ose mjedis kabine fluturimi, duke përfshirë bashkësinë e pajisjeve dhe programeve kompjuterike të nevojshme për të përfaqësuar një tip ose klasë avioni në operimet e fluturimit në masën që sistemet duhet të funksionojnë si në një avion.

“Grup balonash” do të thotë një klasifikim i

balonave, duke marrë parasysh madhësinë apo kapacitetin e membranës.

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

“Kohë e fluturimit instrumental” do të thotë koha, gjatë së cilës një pilot kontrollon fluturimin e një avioni vetëm duke iu referuar instrumenteve.

“Kohë instrumentale në tokë” do të thotë koha, gjatë së cilës një pilot merr mësim në fluturime të simuluar me instrumente, në pajisjen trajnuese simulative të fluturimit (FSTD).

“Kohë instrumentale” do të thotë kohë fluturimi instrumentale ose kohë instrumentale në tokë.

“Operime me multipilotë”:

për aeroplanë, nënkupton një operim që kërkon të paktën 2 pilotë duke përdorur bashkëpunimin multiekuipazh në aeroplanë multipilotë, apo me një pilot të vetëm;

për helikopterë, nënkupton një operim që kërkon të paktën 2 pilotë duke përdorur bashkëpunimin multiekuipazh në helikopterë multipilotë.

“Bashkëpunim multiekuipazh (MCC)” nënkupton funksionimin e ekuipazhit të fluturimit, si një ekip i anëtarëve që bashkëpunojnë të udhëhequr nga piloti komandues (Piloti-nekomande).

“Avionë multipilotë”:

për aeroplanë, nënkupton aeroplanë të certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej të paktën dy pilotësh;

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

“Natë” do të thotë periudhë ndërmjet fundit të muzgut të mbrëmjes civile dhe fillimit të mugëtirës së mëngjesit civil apo një periudhë tjetër e tillë mes përfundimit dhe lindjes së diellit, siç mund të jetë e përkrahur nga autoriteti përkatës, i vendit tone.

“Pajisjet e tjera të trajnimit (OTD)” do të thotë ndihmat e trajnimit përveç simulatorëve të fluturimit, pajisjeve të trajnimit të fluturimit, trajnuesit të procedurave të fluturimit dhe lundrimit, të cilat ofrojnë mjete për trajnim, ku një



mjedis i plotë i kabinës së fluturimit nuk është i nevojshëm.

“Kriteri i performancës” nënkupton një deklaratë të thjeshtë, vlerësuese në rezultatin e kërkuar të elementit të kompetencës dhe një përshkrim të kriterëve të përdorura për të gjykuar nëse niveli i kërkuar i performancës është arritur.

“Pilot-në komandë” (PIC) do të thotë piloti i caktuar për të qene në komandë dhe i ngarkuar për drejtimin e sigurt të fluturimit.

“Pilot-në komandë nën mbikëqyrje” (PICUS) do të thotë një bashkëpilot që kryen, nën mbikëqyrjen e pilotit në komandë, detyrat dhe funksionet e një piloti në komandë.

“Avion me ngritje me fuqi” do të thotë çdo avion që përfton ngritje vertikale dhe, në fluturim, force shtytëse/ngritëse nga helika gjeometriket të ndryshueshme apo motorët/pajisjet shtytëse bashkangjitur ose të përfshira brenda trupit ose krahëve të avionit.

“Planer me fuqi” nënkupton një avion të pajisur me një ose më shumë motorë duke pasur, me motorë jofunksionale, karakteristikat e një planeri.

“Pilot privat” do të thotë një pilot që mban një licencë që ndalon pilotimin e avionëve në operime për të cilat jepet shpërblim, me përjashtim të mësimdhënies apo aktiviteteve për marrje në provim, siç përcaktohet në këtë pjesë.

“Kontrolli i aftësisë” nënkupton demonstrimin e aftësive për rivlefshmërinë apo për të rinovuar kategorizimet, dhe duke përfshirë provimin me gojë, siç mund të kërkohe.

“Rinovimi” (p.sh. e një kategorizimi ose certifikatë) nënkupton veprimin administrativ të ndërmarrë pasi kategorizimi ose certifikata ka skaduar me qëllim të ripërtëritjes së privilegjeve të kategorizimit ose certifikatës për një periudhë të caktuar të mëtejshme, si rezultat i përmbushjes së kërkesave të caktuara.

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

“Sektor linje” do të thotë një fluturim të përbërë nga ngritja, largimi, lundrimi prej jo më pak se 15 minuta, mbërritja, afrimi dhe fazat e uljes.

“Planer” do të thotë një avion më i rëndë se ajri i cili është mbështetur në fluturim nga reaksioni dinamik i ajrit kundrejt sipërfaqeve ngritëse fikse, fluturimi i lirë i të cilave nuk varet nga një motor.

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

“Testi i Aftësive” nënkupton demonstrimin e aftësive për lëshim të licencës ose kategorizimit, duke përfshirë provimin me gojë që mund të kërkohe.

“Koha e fluturimit Vetëm “ do të thotë kohë e fluturimit gjatë së cilës një pilot student është banuesi i vetëm i një avionit.

“Studenti pilot- në- komandë “(SPIC) do të thotë një pilot student që vepron si pilot-nekomandë në një fluturim me një instruktor, ku ky i fundit do të vëzhgojë pilotin student dhe nuk do të ndikojë ose të kontrollojë fluturimin e avionit.

“Kërcënim” do të thotë ngjarje ose gabime që ndodhin përtej ndikimit të ekuipazhit të fluturimit, rrit kompleksitetin operativ dhe që duhet të menaxhohet për të ruajtur kufijtë e sigurisë.

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

“Xhiroplan (Planer turizmi me motor) (TMG)” do të thotë një klasë e veçantë planeri të motorizuar që ka të montuar në mënyrë integrale një motor të papaloshëm dhe helikë që nuk paloset. Ai do të jetë në gjendje të ngrihet dhe të ngjitet lart si rezultat i fuqisë së vet në bazë të manualit të tij fluturimit.

“Tip i avionit” nënkupton llojin e avionit që kërkon një kategorizim të tipit, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, dhe të cilat përfshijnë të gjitha avionët e një projekti bazë të njëjtë, duke përfshirë të gjitha ndryshimet në to, përveç atyre që rezultojnë me një ndryshim në trajtimin apo karakteristikat e fluturimit.

“Operim këndor” do të thotë operim operimi me afrim instrumental në të cilin devijimi maksimal i tolerueshëm nga rruga e planifikuar e fluturimit shprehet në terma të devijimit të gjilpërave në Treguesin e Devijimit të Kursit (CDI) ose në treguesin ekuivalent në ekranin e kabinës së pilotit.

“Operim linear” do të thotë një operimi me



afirm instrumental në të cilin gabimi/devijimi maksimal i tolerueshëm nga rruga e planifikuar e fluturimit shprehet në njësi të gjatësisë, për shembull Knots, për kalimet në devijimet lateral/anësorë.

“LLNAV” do të thotë devijim anësor.

“LPV” do të thotë funksionimi i lokalizatorit me drejtim vertikal.

“Navigimi me performancën bazë (PBN)” do të thotë navigimi i zonës bazuar në kërkesat e performancës për avionët që fluturojnë përgjatë një korsie të Shërbimit të Trafikut Ajror ‘SHTA’, në një procedurë të afrimit me instrumente ose në një hapësirë ajrore të përcaktuar.

“RNP APCH” do të thotë një specifikim i PBN i përdorur për operimet e afrimit me instrumente.

“Operim RNP APCH deri në minimumet e LLAT” do të thotë një operim i afrimit dydimensional (2D) për të cilin Instruksionet laterale bazohen në pozicionimin GNSS.

“Operim RNP APCH deri në minimumet e LLAT /LVER” do të thotë një operim i afrimit tredimensional (3D) për të cilin Instruksionet laterale bazohen në pozicionimin GNSS ndërsa Instruksionet vertikale sigurohen ose nga funksioni Baro LVER ose nga pozicionimi GNSS duke përfshirë Sistem Afrimi me Bazë Satelitore ‘SABS’.

“Operim RNP APCH deri në minimumet për LPV” do të thotë një operim i afrimit tredimensional (3D) për të cilin si instruksionet laterale ashtu edhe vertikale bazohen në pozicionimin GNSS duke përfshirë SABS.

“RNP AR APCH” nënkupton një specifikim navigimi që përdoret për operimet e afrimit me instrumente që kërkojnë një miratim të veçantë.

“Operim i afrimit tredimensional (3D) me instrumente” do të thotë një operim i afrimit me instrumente duke përdorur si instruksione të lundrimit lateral ashtu edhe të lundrimit vertikal.

“Operacioni i afrimit dydimensional (2D) me instrumente” do të thotë një operim i afrimit me instrumente duke përdorur vetëm instruksione të lundrimit lateral.

“VNAV do të thotë navigimi vertikal.

FCL.015 Aplikimi dhe lëshimi, rivlerësimi dhe rinovimi i licencës, kategorizimeve dhe certifikatave

a) Një aplikim për lëshim, rivlefshmëri, rinovim të licencave të pilotëve, kategorizimeve dhe certifikatave shoqëruese duhet të dorëzohet tek

Autoriteti i Aviacionit Civil, në formën dhe mënyrën e caktuar nga ky autoritet. Kërkesa duhet të shoqërohet me prova se kërkuesi është në përputhje me kërkesat për lëshim, rivlefshmëri, ose rinovimin të licencës, certifikatës, kategorizimeve apo konfirmimeve që i bashkëlidhen, të përcaktuara në këtë pjesë dhe në pjesën mjekësore.

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

c) Një person nuk duhet të mbajë në çdo kohë më shumë se një licencë për kategorinë e avionëve të lëshuar në përputhje me këtë pjesë.

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

FCL.020 Piloti student

a) Një pilot student nuk mund të fluturojë vetëm, përveç rasteve kur ai autorizohet për këtë dhe është mbikëqyrur nga një instruktor fluturimi.

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

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

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

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

a) Përgjegjësitë e aplikantit

1) aplikantët duhet të bëjnë të gjitha provimet e njohurive teorike për një licencë ose kategorizim të veçantë, nën përgjegjësinë e AAC.

2) Aplikantët japin provimin për njohuritë teorike vetëm kur rekomandohet nga organizata e deklaruar për trajnimet (DTO) ose organizata e miratuar për trajnimet (ATO), të cilat janë përgjegjëse për trajnimin e tyre, pasi të kenë përmbushur elementët e nevojshëm të kursit të trajnimit për njohuritë teorike sipas një standardi të kënaqshëm.

3) Rekomandimi nga një DTO ose ATO është i vlefshëm për 12 muaj. Nëse aplikanti nuk ka



tentuar të japë asnjëherë provimin me shkrim për njohuritë teorike brenda kësaj periudhe vlefshmërie, nevoja për trajnim

b) Standardet kaluese:

1) Nota kaluese për provimin teorik me shkrim do t'i jepet aplikantit i cili ka marrë të paktën 75 % të pikëve që janë vendosur në atë provim. Nuk ka penalizime në pikë.

2) Përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë pjesë, një aplikant quhet se ka përmbushur me sukses të gjitha ekzaminimet e kërkuara teorike të njohurive për licencën e duhur të pilotit dhe kategorizimin kur ai ka kaluar testin e kërkuar brenda 18 muajve nga fundi i muajit kalendarik kur aplikanti bëri tentativën e parë të testit.

3) Nëse një aplikant nuk ka arritur të kalojë ndonjë prej provimeve me shkrim për njohuritë teorike për katër herë radhazi, ose nuk i ka kaluar të gjitha provimet me shkrim brenda gjashtë herëve ose brenda periudhës së përmendur në pikën (2), aplikanti duhet të kryejë sërish të gjithë grupin e provimeve me shkrim.

Para se të japi sërish të gjitha provimet për njohuritë teorike, aplikanti do të kryejë trajnime të mëtejshme në një DTO ose një ATO. Kohëzgjatja dhe objekti i trajnimit të nevojshëm do të përcaktohet nga DTO-ja ose ATO-ja, në bazë të nevojave të aplikantit.

c) Periudha e vlefshmërisë

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

(i) për lëshimin e një licence pilot të avionëve të lehtë, një licencë për pilot privat, një licencë për pilot planeri ose licencë për një pilot balone, për një periudhë prej 24 muajsh;

(ii) për lëshimin e një licence të pilotit tregtar, kategorizimi me instrumente (IR) ose kategorizimi në rrugëkalim me instrumente (EIR), për një periudhë prej 36 muajsh

(iii) periudhat në (i) dhe (ii) duhet të llogariten nga dita kur piloti ka përfunduar me sukses provimet e njohurive teorike, në përputhje me (b) (2).

2) Përfundimi i provimeve të njohurive teorike të licencës së pilotit të transportit ajror (ATPL) mbeten të vlefshme për lëshimin e një ATPL për një periudhë prej 7 vjetësh nga data e fundit e vlefshmërisë së:

(i) një IR që ka hyrë në licencë; ose

(ii) në rastin e helikopterëve, e një kategorizimi

të tipit helikopter që ka hyrë në këtë licencë.

FCL.030 Testi i aftësisë praktike

a) Para marrjes në një test aftësie për lëshimin e një licence kategorizimi, ose certifikatë, aplikanti duhet të ketë kaluar provimin teorik të njohurive, përveç rastit të aplikantëve që i nënshtrohen një kursi të trajnimit të integruar të fluturimit.

Në çdo rast, instruksionet e njohurive teorike duhet të kenë përfunduar gjithmonë para se të ndërmerren testet e aftësisë.

b) Me përjashtim të lëshimit të një licence të pilotit të transportit ajror, aplikanti për një test aftësie duhet të rekomandohet për testin nga organizata / personi përgjegjës për trajnimin, pasi trajnimi është përfunduar. Të dhënat e trajnimit do të vihen në dispozicion të ekzaminuesit.

FCL.035 Kreditimi i kohës së fluturimit dhe njohurive teorike

a) Kreditimi i kohës së fluturimit

1) Vetëm n.q.s. është specifikuar ndryshe në këtë Pjesë, koha e fluturimit që kreditohet për një licence, kategorizim ose certifikatë, duhet të jetë kryer në të njëjtën kategori avioni për të cilën kërkohet licenca, kategorizimi ose certifikata.

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

i) Një aplikant për një licencë, kategorizim ose certifikatë do të kreditohet në mënyrë të plotë me të gjithë orët e instruksioneve vetëm apo dyshe apo orët e fluturimit PIC (pilot-ne komandë) kundrejt kohës së plotë të fluturimit të kërkuar për licencën, kategorizimin ose certifikatën.

(ii) Një i diplomuar në një kurs trajnimi të integruar ATP ka të drejtë të kreditohet me deri në 50 orë kohë piloti në komandë studentor në instrumente, përkundrejt kohës si PIC që kërkohet për lëshimin e licencës së pilotit të transportit ajror, licencës së pilotit tregtar dhe një kategorizimit të tipit ose klasës për multimotore.

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

3) Koha e fluturimit si pilot i dytë (ndihmës) ose (PICUS). Vetëm n.q.s. është vendosur ndryshe në këtë pjesë, mbajtësi i licencës së pilotit, kur vepron si bashkë pilot ose (PICUS), i njihen kreditet e kohës si bashkë pilot përkundrejt kohës totale të



fluturimeve të kërkuara për licencë piloti të një niveli më të lartë’.

b) *Kreditimi i njohurive teorike*

1) Një aplikant, i cili e kaluar provimin e njohurive teorike për një licencë piloti të transportit ajror, duhet t’i njihen kreditet dhe kërkesat e njohurive teorike për një licencë piloti për avion të lehtë, licencë të pilotit privat, licencë të pilotit tregtar, përveçse në rastin e helikopterëve, kategorizimit instrumental (IR) dhe (EIR) kategorizim instrumental në rrugëkalim, për të njëjtën kategori avioni’.

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

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

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

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

5) Pavarësisht nga pika(b)(3) mbajtësi i një (kategorizimi me instrumente) IR(A) që e ka përfunduar kursin e modularit të aftësisë – bazë të IR(A) ose një mbajtës i EIR, duhet t’i njihen kreditit plotësisht vetëm për kërkesat e instruksionit të njohurive teorike dhe provimi për një IR për një kategori tjetër avioni, ku gjithashtu e ka kaluar instruksionin e njohurive teorike dhe provimin për pjesën IFR (rregullat e fluturimit me instrumente), për kursin e kërkuar në përputhje me FCL.720.A.(b)(2)(i)’.

FCL.040 Ushtrimi i privilegjeve të licencave

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

FCL.045 Detyrimi për të mbajtur dhe për të paraqitur dokumentet

a) Një licencë e vlefshme dhe një certifikatë mjekësore e vlefshme do të mbahet gjithmonë nga piloti ndërkohe që ai ushtron privilegjet e licencës.

b) Piloti duhet të mbajë një dokument personal identifikimi që përmban foton e tij / saj.

c) Një pilot ose një pilot student duhet të paraqesë pa vonesë të dhënat e regjistruara për orët e fluturimit të tij / saj, për inspektim me kërkesë nga një përfaqësues i autorizuar i Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

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

e) Një pilot që ka si qëllim të fluturojë jashtë territorit të RSH me një avion të regjistruar në një shtet tjetër, duhet të mbajë në formë të shtypur ose elektronike botimin e fundit të bashkëlidhjes së ICAOS, që përfshin një referencë të numrit të regjistrimit të Marrëveshjes së ICAO që njeh vërtetimin automatik të licencave, si dhe listën e shteteve që janë palë në këtë marrëveshje;

FCL.050 Regjistrimi i kohës së fluturimit

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

FCL.055 Aftësi e gjuhës

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

b) Aplikanti për miratimin e shënuar të zotësisë së gjuhës duhet të tregojë, në përputhje me shtojcën 2 të kësaj pjese, të paktën një nivel operacional të aftësisë së gjuhës si në përdorimin e frazeologjive dhe gjuhës së thjeshtë. Për ta bërë këtë, aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për:

1) të komunikuar në mënyrë efektive vetëm me zë dhe në situata ballë-për-ballë;

2) të komunikuar për tema të zakonshme dhe në lidhje me punën, me saktësi dhe qartësi;



3) të përdorur strategji të përshtatshme komunikuese për këmbimin e mesazheve dhe të njohe dhe të zgjidhë keqkuptime të një konteksti të përgjithshëm ose lidhur me punën;

4) të trajtuar me sukses sfidat gjuhësore të paraqitura nga një komplikacion apo kthesë e papritur e ngjarjeve që ndodh në kontekstin e një situatë të punës rutinë apo detyrës komunikuese me të cilën ata janë të njohur në mënyrë të ndryshme;

5) të përdorur një dialekt ose theks i cili është i kuptueshëm në komunitetin aeronautik.

c) Me përjashtim të pilotëve të cilët kanë demonstruar aftësitë gjuhësore në një nivel ekspertësh, në përputhje me shtojcën 2 të kësaj pjese, miratimi i shënuar duhet të rivlerësohet çdo:

1) 4 vjet, nëse niveli i treguar është niveli operacional; ose

2) 6 vjet, nëse niveli i treguar është niveli i zgjeruar.

d) Kërkesa specifike për mbajtësit e një kategorizimi me instrumente (IR) ose kategorizim me instrumente në rrugëkalim (EIR). Pa paragjykuar për paragrafët e mësipërm, mbajtësit e një IR ose EIR duhet të kenë demonstruar aftësitë e përdorimit të gjuhës Angleze në nivelin që u lejon atyre për:

1) të kuptuar të gjithë informacionin përkatës për kryerjen e të gjitha fazave të një fluturimi, duke përfshirë përgatitjen e fluturimit;

2) të përdorur radio telefoninë në të gjitha fazat e fluturimit, duke përfshirë situatat emergjente;

3) të komunikuar me anëtarët e tjerë të ekuipazhit gjatë të gjitha fazave të fluturimit, duke përfshirë përgatitjen e fluturimit.

e) Demonstrimi i aftësisë së gjuhës dhe përdorimi i Anglishtes për mbajtësit e IR ose EIR duhet të bëhet nëpërmjet një metode vlerësimi të vendosur nga autoriteti kompetent

FCL.060 Përvoja e fundit

a) Balonat. Një pilot nuk duhet të operojë një balonë në transportin ajror tregtar ose të mbartë pasagjerë përveç nëse ai / ajo ka plotësuar në 180 ditët e mëparshme:

1) të paktën 3 fluturime si një pilot fluturues në një balonë, nga të cilat të paktën 1 të ketë qene në një balonë të klasës dhe grupit përkatës; ose

2) 1 fluturim në klasën dhe grupin përkatës të balonës nën mbikëqyrjen e një instruktori të kualifikuar në përputhje me nënpjesën J.

b) Aeroplanët, helikopterët, airshipet dhe planerët me ngritje me fuqi. Një pilot nuk do të operojë në një avion në transportin ajror tregtar ose me pasagjerë:

1) si PIC apo bashkëpilot nëse ai / ajo ka kryer, në 90 ditët e mëparshme, të paktën 3, ngritje afrime dhe ulje në një avion të të njëjtit tip ose klasë apo një FFS që përfaqëson atë tip ose klasë; 3 ngritjet dhe uljet duhet të kryhen në operimet me multipilot, apo me një pilot të vetëm, në varësi të privilegjeve të mbajtura nga piloti; dhe

(2) si PIC gjatë natës përveç nëse ai / ajo:

(i) ka kryer në 90 ditët e mëparshme të paktën 1 ngritje, afrim dhe ulje gjatë natës si një pilot fluturues në një avion të të njëjtit tip ose klasë apo në një FFS që përfaqëson atë tip ose klasë ose;

(ii) mban një IR;

3) si bashkë pilot zëvendësues në fluturim horizontal në lartësi, përveç rasteve kur ai/ajo:

(i) i ka plotësuar kërkesat në (b)(1); ose

(ii) gjatë 90 ditëve pandërprerje, ka kryer të paktën 3 sektorë si pilot zëvendësues në fluturim në të njëjtin tip ose klasë avioni; ose

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

4) Kur një pilot ka privilegjin për të vepruar në më shumë se një tip të aeroplanit me manovrime dhe karakteristika operacionale të ngjashme, 3 ngritje, afrime dhe ulje të kërkuara në (1) mund të kryhen, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21.

5) Kur një pilot ka privilegjin për të vepruar në më shumë se një tip helikopleri jokompleks me manovrime dhe karakteristika operacionale të ngjashme, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, 3 ngritje, afrime dhe ulje siç kërkohen në paragrafin (1) mund të kryhen vetëm në një prej tipave, me kusht që piloti të ketë përfunduar të paktën 2 orë fluturimi në secilin prej tipave të helikoplerit, gjatë 6 muajve mëparshëm.

c) Kërkesat e veçanta për transportin ajror tregtar:

1) Në rastin e transportit ajror tregtar, një periudhë prej 90-ditësh përshkruar në



nënparagrafët (b) (1) dhe (2) të mësipërm, mund të zgjatet deri në një maksimum prej 120 ditësh, për sa kohë piloti ndërmerr fluturime linje nën mbikëqyrjen e një instruktori për kategorizimin e tipit apo ekzaminuesi.

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

FCL.065 Reduktimi i privilegjeve të mbajtësve të licencave në moshën 60 vjeçare ose më shumë në transportin ajror tregtar

a) Mosha 60-64. Aeroplanët dhe helikopterët. Mbajtësi i një licence piloti që ka arritur moshën 60 vjeç nuk do të veprojë si një pilot i një avioni në transportin ajror tregtar përveç se si një anëtar i një ekuipazhi me disa pilotë.

b) Mosha 65. Përveç në rastin e një mbajtësi të licencës së pilotit të balonës ose planerit, mbajtësi i një licence piloti që ka arritur moshën 65 vjeç nuk do të veprojë si një pilot i një avioni në transportin ajror tregtar.

c) Mosha 70. Mbajtësi i një licence piloti të balonës ose planerit që ka arritur moshën 70 vjeç nuk do të veprojë si një pilot i një aerostati ose avioni pa motor i angazhuar në transportin ajror tregtar;

FCL.070 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i licencave, kategorizimeve dhe certifikatave

a) Licencat, kategorizimet dhe certifikatat e lëshuara në përputhje me këtë Pjesë mund të kufizohen, pezullohen ose revokohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur piloti nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj pjese, pjesës mjekësore ose kërkesat e zbatueshme operacionale, në përputhje me kushtet dhe procedurat e parashtruara në Pjesën-ARA.

b) Kur piloti ka licencën e tij / saj të pezulluar ose revokuar, ai / ajo duhet t'i kthejë menjëherë licencën apo certifikatën Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar

Nënpjesa B

**LICENCA E PILOTËVE TË AVIONËVE
TË LEHTË - LAPL**

SEKSIONI 1

Kërkesat e përbashkëta

FCL.100 LAPL - Mosha minimale Aplikantët për LAPL duhet të jenë:

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

b) në rastin e planerëve dhe balonave, të paktën 16 vjeç.

FCL.105 LAPL - Privilegjet dhe kushtet

a) të përgjithshme. Privilegjet e mbajtësit të një LAPL janë për të vepruar pa shpërblim si PIC në operime jotregtare në kategorinë e përshtatshme të avionit.

b) Kushtet. Aplikantët për LAPL duhet të ketë plotësuar kërkesat për kategorinë e avionëve përkatëse dhe, kur është e zbatueshme, për klasën apo tipin e avionëve të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.110 LAPL - Kreditimi për të njëjtën kategori avioni

a) Aplikantët për një LAPL të cilët kanë mbajtur një licencë për të njëjtën kategori avioni do të kreditohen në mënyrë të plotë përkundrejt kërkesave të LAPL për atë kategori avioni.

b) Pa cenuar paragrafin e mësipërm, në qoftë se ka skaduar licenca, aplikanti do të duhet të kalojë në një test aftësie në përputhje me FCL.125 për lëshimin e një LAPL në kategorinë e duhur të avionit.

FCL.115 LAPL - Kurs trajnimi

a) Aplikantët për LAPL duhet të kryejnë një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO.

b) Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe instruksione fluturimi të përshtatshme përme privilegjet e LAPL-së për të cilën ata kanë aplikuar.

c) Instruksionet e njohurive teorike dhe Instruksionet e fluturimit mund të përfundohen në një DTO ose në një ATO të ndryshme nga ajo ku aplikantët kanë filluar trajnimin e tyre.

FCL.120 LAPL - Provimi i njohurive teorike

Aplikantët për një LAPL duhet të tregojnë nivelin e njohurive teorike të përshtatshme për privilegjet e dhëna, përmes provimeve në vijim:

a) Lënde të përgjithshme:

- Ligji i ajrit,

- Performanca e njeriut,



- Meteorologjia, dhe
- Komunikimet;

b) Lëndë specifike në lidhje me kategoritë e ndryshme avionëve:

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

FCL.125 LAPL – Testi i aftësive

a) Aplikantët për një LAPL duhet të demonstrojnë përmes përfundimit të një testi aftësie, aftësinë për të kryer, si PIC në kategorinë e duhur të avionit, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

b) Aplikantët për testin e aftësisë duhet të ketë marrë instruksione fluturimi në të njëjtën klasë apo tip të avionit që do të përdoret për testin e aftësisë. Privilegjet do të jenë të kufizuara në klasën ose tipin e përdorur në testin e aftësisë deri sa zgjerime të mëtejshme të jenë shënuar me miratim në licencë, në përputhje me këtë nënpjesë.

c) Notat kaluese

1) Testi i aftësive duhet të ndahet në seksione të ndryshme, që përfaqësojnë të gjitha fazat e ndryshme të fluturimit në kategorinë e përshtatshme të avionit në të cilin fluturohet.

2) Dështimi në çdo temë të një seksioni do të shkaktojë që aplikanti të dështojë një seksion të tërë. Nëse aplikanti nuk kalon vetëm 1 seksion, ai / ajo do të përsërisë vetëm atë seksion. Dështimi në më shumë se 1 seksion do të shkaktojë që aplikanti të dështojë në të gjithë testin.

3) Kur testi do të përsëritet në përputhje me paragrafin (2), dështimi në çdo seksion, duke përfshirë ato që kanë kaluar në një përpjekje të mëparshme, do të shkaktojë që aplikanti të dështojë në të gjithë testin.

4) Dështimi për të arritur një kalim në të gjitha seksionet e testit në 2 përpjekjet do të kërkojë trajnim të mëtejshëm praktik.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për LAPL për aeroplanët - LAPL (A)

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

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

b) Mbajtësit e LAPL(A) do të marrin pasagjerë nëse ata kanë plotësuar 10 orë të kohës së fluturimit si pilot në komandë(PIC) në avionë ose TMG pas dhënies së licencës.

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

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

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

2) 6 orë kohë fluturim vetëm, i mbikëqyrur, përfshirë së paku 3 orë kohë fluturimi vetëm përtej vendit (*cross-country*) me të paktën 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) prej të paktën 150 km (80 NM), gjatë të cilit do të bëhet 1 ulje me ndalim të plotë në një aerodrom të ndryshëm nga aerodromi e nisjes.

b) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (S) ose një SPL me shtesë TMG shtesë. Aplikantët për LAPL (A) që mbajnë një LAPL (S) ose SPL me TMG shtesë duhet të kenë plotësuar të paktën 21 orë kohë fluturimi në TMG-të pas miratimit vendosjes në licencë të privilegjeve shtesë të TMG-së shtesë dhe në përputhje me kërkesat e FCL.135.A (a) në aeroplanë.

c) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC mund të kreditohen ndaj kërkesave të pikës (a).

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

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



FCL.135.A LAPL (A) - Zgjerimi i privilegjeve për një klasë ose variant tjetër aeroplani

a) Privilegjet e një LAPL (A) do të kufizohen në klasën dhe variantin e avionëve ose TMG në të cilën është kryer testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti të ketë plotësuar në një klasë tjetër kërkesat e mëposhtme:

1) 3 orë instruksione fluturimi, duke përfshirë:

(i) 10 ngritje dhe ulje të dyfishta; dhe

(ii) 10 ngritje dhe ulje vetëm, të mbikëqyrura.

(2) një test aftësie për të demonstruar një nivel të përshtatshëm të aftësive praktike në klasën e re. Gjatë këtij testi aftësie, aplikanti duhet t'i demonstrojë ekzaminuesit një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për klasën tjetër në lëndët e mëposhtme:

(i) procedurat operacionale;

(ii) performanca e fluturimit dhe planifikimi;

(iii) njohuri të përgjithshme të avionit.

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

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

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

1) të paktën 12 orë të kohës së fluturimit si PIC, duke përfshirë 12 ngritje dhe ulje, dhe

2) trajnim rifreskues me të paktën 1 orë të kohës totale të fluturimit me një instruktor.

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

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

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

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për LAPL për helikopterë - LAPL (H)

FCL.105.H LAPL (H) - Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për helikopterë janë ato për të vepruar si PIC në helikopterët me një motor të vetëm me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 2 000 kg ose më pak, duke mbartur një maksimum prej 3 pasagjerësh, në mënyrë të tillë që të mos ketë asnjëherë më shumë se 4 persona në bord.

FCL.110.H LAPL (H) – Kërkesat për përvojën dhe kreditimin

a) Aplikantët për LAPL (H) duhet të ketë plotësuar 40 orë instruksione të fluturimit në helikopterë. Të paktën 35 orë të të cilave të jenë fluturuar në tipin e helikopterit që do të përdoret për testin e aftësisë. Instruksionet e fluturimit duhet të përfshijnë të paktën:

1) 20 orë të instruksionit të fluturimit të dyfishtë, dhe

2) 10 orë kohë fluturimi vetëm nën mbikëqyrje, përfshirë 5 orë të kohës së fluturimit përtej vendit (*cross-country*) vetëm, me të paktën 1 fluturim (*cross-country*) prej të paktën 150 km (80NM), gjatë të cilit duhet të kryhet një ulje me ndalesë të plotë në një aerodrom të ndryshëm nga aerodromi i nisjes.

b) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC mund të kreditohen ndaj kërkesave të pikës (a).

Sasia e kreditimit përcaktohet nga DTO ose ATO në të cilën piloti kryen kurset e trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të parashyrjes, por në çdo rast:

1) nuk e tejkalon kohën totale të fluturimit si PIC;

2) nuk e tejkalon 50% të orëve të nevojshme në (a)(2);

3) nuk përfshijnë kërkesat e pikës (a)(2);

FCL.135.H LAPL (H) - Zgjerimi i privilegjeve për një lloj ose variant tjetër helikopteri

a) Privilegjet e një LAPL (H) do të jenë të kufizuara në tipin specifik dhe variantin e helikopterit në të cilin është bere testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti ka përfunduar:

1) 5 orë instruksione të fluturimit, duke përfshirë:

(i) 15 ngritje, afrime dhe ulje dyshe;



(ii) 15 ngritje, afrime dhe ulje vetëm, të mbikëqyrura

2) një test aftësie për të demonstruar një nivel të duhur të aftësive praktike në tipin e ri. Gjatë këtij testi aftësie, aplikantët duhet t'i demonstrojnë ekzaminuesit një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për tipin tjetër në lëndët e mëposhtme:

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

b) Para se mbajtësi i një LAPL (H) të mund të ushtrojë privilegjet e licencës në një tjetër variant të helikopterit nga ai i përdorur për testin e aftësisë, piloti duhet të ndërmarrë trajnim të familjarizimit dhe të ndryshimit, siç përcaktohet në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21. Trajnimi i ndryshimeve duhet të regjistrohet në ditarin e fluturimit të pilotit apo në dokumentin ekuivalent dhe të jetë i nënshkruar nga instruktori.

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

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

1) të paktën 6 orë kohë të fluturimit si PIC, përfshirë 6 ngritje, afrime dhe ulje; dhe

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

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

1) të kalojnë një kontroll të aftësisë me një ekzaminues në tipin specifik para se ata të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të licencës tyre; ose

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

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për LAPL për planerë - LAPL (S)

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

a) Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për planerë janë që të veprojnë si PIC në planerë dhe planerë me fuqi. Në mënyrë që të ushtrojë

privilegjet në një TMG, mbajtësi duhet të përputhet me kërkesat në FCL.135.S.

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

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

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

1) 10 orë instruksione të fluturimit dyshe;

2) 2 orë të kohës së fluturimit vetëm, të mbikëqyrur;

3) 45 lëshime dhe ulje;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2) në rastin e tërheqjes ajrore ose vetë lëshimit, një minimum prej 5 lëshimesh në instruksione të fluturimit të dyfishtë, dhe 5 lëshime i vetëm, nën mbikëqyrje. Në rastin e vetë lëshimit, instruksionet e fluturimit të dyfishtë mund të bëhen në një TMG;

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



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

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

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

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

Privilegjet e një LAPL(S) do të zgjerohen edhe në TMG, kur piloti të ketë përmbushur, në një DTO ose në një ATO, të paktën:

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

a) 4 orë instruksione të fluturimit dyshe;

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

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

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

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

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

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

2) 2 fluturime trajnuese me një instruktor.

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

1) plotësuar në TMGs në 24 muajt e fundit:

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

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

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

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

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

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

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për LAPL për balonat - LAPL (B)

FCL.105.B LAPL(B) - Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për aerostatet veprojnë si PIC mbi aerostatet me ajër të nxehtë ose avionët me ajër të nxehtë me një maksimum prej 3 400 m³ kapacitet ose aerostatet me gaz me një maksimum prej 1 260 m³ kapacitet, që mbart një maksimum prej 3 pasagjerësh, të tillë që mos të jenë asnjëherë më shumë se 4 persona në bordin e aerostatit;

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

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

1) 12 orë instruksione të fluturimeve dyfishe;

2) 10 fryrje dhe 20 ngritje dhe ulje; dhe

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

b) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC në balona mund të kreditohen ndaj kërkesave të pikës (a).

Shuma e krediteve vendoset nga DTO ose ATO ku piloti kryhen kursin e trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të parahyrjes, por duhet që në çdo rast:

1) të mos e ketë kaluar kohën totale të fluturimit si PIC në balona;



2) të mos e tejkaloj 50% të orëve kërkuara në (a)(2);

3) nuk përfshijnë kërkesat e pikës (2) dhe (3) të pikës (a);

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

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

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

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

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

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

Privilegjet e LAPL (B) duhet të kufizohen në klasën e balonave në të cilën është kryer testi i aftësisë. Ky kufizim mund të hiqet kur piloti të ketë kryer në një kurs tjetër, në një DTO ose në një ATO, të paktën:

a) 5 fluturime instruksioni të dyfishtë; ose

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

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

- Parimet e fluturimit;

Procedurat operative;

- Performanca e fluturimit dhe planifikimi;

- Njohuri të përgjithshme të avionit.

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

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

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

2) 1 fluturim trajnimi me një instruktor;

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

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

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

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

NËNPJESA C

LICENCA PËR PILOT PRIVAT (PPL), LICENCA PËR PILOT PLANERI (SPL) DHE LICENCA PËR PILOT BALONE (BPL)

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.200 Mosha minimale

a) Një aplikant për një PPL duhet të jetë të paktën 17 vjeç;

b) Një aplikant për një BPL ose një SPL duhet të jetë të paktën 16 vjeç.

FCL.205 Kushtet

Aplikantët për lëshimin e një PPL duhet të kenë plotësuar kërkesat për kategorizim të klasës apo tipit për avionët e përdorur në testin e aftësive, siç është përcaktuar në nënpjesën H.

FCL.210 Kursi i trajnimit

a) Aplikantët për një SPL, BPL ose PPL kryejnë një kurs trajnimi në një DTO ose në një ATO.

b) Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe udhëzime Instruksione fluturimi të përshtatshme për privilegjet e BPL-së, SPL-së ose PPL-së së kërkuar.

c) Instruksionet e njohurive teorike dhe instruksionet e fluturimit mund të përfundohen në një DTO ose në një ATO të ndryshme nga ajo ku aplikantët kanë filluar trajnimin e tyre;

FCL.215 Provim i njohurive teorike

Aplikantët për një SPL, BPL ose PPL duhet të tregojnë nivelin e njohurive teorike të nevojshme



për privilegjet e dhëna nëpërmjet provimeve në lëndët e mëposhtme:

a) lëndë të përgjithshme:

- Ligji i ajrit;
- Performanca e njeriut;
- Meteorologjia;
- Komunikimet;

b) lëndët specifike në lidhje me kategoritë e ndryshme avionëve:

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

FCL.235 Testi i aftësive

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

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

c) Notat kaluese

1) Testi i aftësive duhet të ndahet në seksione të ndryshme, që përfaqësojnë të gjitha fazat e ndryshme të fluturimit të përshtatshëm për kategorinë e avionit në të cilin fluturohet.

2) Mos kalimi i ndonjë pike (artikulli) të një seksioni do t'i shkaktojë aplikantit mos kalimin e të tërë seksionit. Nëse aplikanti nuk kalon vetëm në një seksion, ai/ajo duhet ta përsërisë atë seksion. Mosmarrja e më shumë se një seksioni, do t'i shkaktojë aplikantit në mos marrjen e të gjithë testit.

3) Kur testi duhet të përsëritet në përputhje me pikën (2), dështimi në çdo seksion, duke përfshirë edhe ato që kanë qenë të kaluar në një përpjekje të mëparshme, do të beje që aplikanti të dështojë në të gjithë testin.

4) Dështimi për të kaluar në të gjitha seksionet e testit në 2 përpjekje do të kërkojë trajnim të mëtejshëm.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për PPL aeroplanë – PPL (A)

FCL.205.A PPL (A) - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një PPL (A) janë për të vepruar pa shpërblim si PIC ose bashkëpilot në aeroplan apo TMG të angazhuar në operime jotregtare.

b) Pavarësisht nga paragrafi i mësipërm, mbajtësit e një PPL(A) me privilegjet e instruktorit apo ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:

1) sigurimin e instruksioneve të fluturimit për LAPL (A) ose PPL (A);

2) zhvillimin e testeve të aftësisë dhe kontrolleve të aftësisë për këto licenca;

3) trajnimi, testimi dhe kontrolli për kategorizimet ose certifikatat e bashkangjitura tek kjo licence.

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

a) Aplikantët për një PPL(A) duhet të kenë përfunduar së paku 45 orë të udhëzimit të fluturimit në aeroplanë ose TMG, 5 prej të cilëve mund të kenë përfunduar në një FSTD, duke përfshirë së paku:

1) 25 orë udhëzim i dyfishtë fluturimi; dhe

2) 10 orë kohë e vetme e mbikëqyrur fluturimi, duke përfshirë së paku 5 orë kohë fluturimi e vetme ndër-vendas me së paku 1 fluturim ndër-vendas prej së paku 270 km (150 NM), gjatë të cilave dy ulje me ndalim të plotë në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes do të bëhen;

1.b) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (A). Aplikantët për një PPL (A) që mbajnë një LAPL (A) kryejnë të paktën 15 orë kohë fluturimi në aeroplanë pas lëshimit të LAPL (A), nga të cilat të paktën 10 janë Instruksione fluturimi të kryera në një kurs trajnimi në një DTO ose ATO. Ky kurs trajnimi përfshin të paktën 4 orë kohë fluturimi nën mbikëqyrje si drejtuesi i vetëm,, duke përfshirë të paktën 2 orë kohë fluturimi si drejtues i vetëm përtej vendit (cross-country), me të paktën 1 fluturim përtej vendit (*Cross-country*) me të paktën 270 km (150 NM) distancë, gjatë së cilit duhet të bëhen ulje me ndalesa të plota në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

c) Kërkesat specifike për aplikantët që mbajnë një LAPL (S) ose një SPL me TMG shtesë.



Aplikantët për një PPL (A) që mbajnë një LAPL (S) ose një SPL me një TMG shtesë të kenë kryer:

1) të paktën 24 orë kohë fluturimi në TMG pas vendosjes në licencë të shtesës së TMG-së dhe

2) të paktën 15 orë instruksione fluturimi në aeroplanë gjatë një kursi trajnimi në një DTO ose ATO, duke përfshirë të paktën kërkesat e pikës (a)(2).

d) Kreditimi. Aplikantët që mbajnë një licencë piloti për një tjetër kategori të avionëve, me përjashtim të balonave, duhet të kreditohen me 10% të kohës totale të tyre të fluturimit, si PIC në avionët e tillë deri në një maksimum prej 10 orësh. Shuma e kreditit të dhënë jo në çdo rast duhet të përfshijë kërkesat në (a) (2).

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për PPL helikopterë - PPL (H)

FCL.205.H PPL (H) - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një PPL (H) janë për të vepruar pa shpërblim si PIC ose bashkëpilot i helikopterëve të angazhuar në operime jotregtare.

b) Pavarësisht nga paragrafi i mësipërm, mbajtësi i një PPL (H) me privilegjet e instruktorit apo ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:

1) Sigurimin e instruksioneve të fluturimit për të LAPL (H) ose PPL (H);

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

3) Trajnimi, testimi dhe kontrolli për kategorizimet dhe certifikatat e bashkangjitura tek kjo licencë.

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

a) Aplikantët për një PPL (H) duhet të kenë plotësuar së paku 45 orë instruksione të fluturimit në helikopterë, 5 nga të cilat mund të jenë kryer në një FNPT ose FFS, duke përfshirë të paktën:

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

2) 10 orë të kohës së fluturimit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 5 orë kohë fluturimi përtej vendit (*cross-country*) i vetëm me të paktën 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) prej së paku 185 km (100 NM), me ulje dhe me ndalesa të plota në 2 aerodromeve të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

3) 35 të 45 orëve të instruksioneve të fluturimit

duhet të plotësohen në të njëjtin tip të helikopterit si ai i përdorur për testin e aftësisë.

2.b) Kërkesat specifike për një aplikant mbajtës i një LAPL-je (H). Aplikantët për një PPL (H) që mbajnë një LAPL (H) duhet të kryejnë një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO. Ky kurs trajnimi përfshin të paktën pesë orë kohë me instruksione fluturimi dyshe i dhe të paktën 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur, prej të paktën 185 km (100 NM) distancë me ulje me ndalesa të plota në 2 aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

(c) Aplikantët që mbajnë një licencë piloti për një kategori tjetër avioni, me përjashtim të balonave, do të kreditohen me 10% të kohës se tyre totale të fluturimit, si PIC në avionë të tillë deri në një maksimum prej 6 orësh. Shuma e kreditit të dhënë në çdo rast nuk do të përfshijë kërkesat në (a)

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për PPL airshipe – PPL (As)

FCL.205.As PPL (As) - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një PPL (As) janë të veprojnë pa shpërblim si PIC ose bashkëpilot në airship të angazhuar në operime jotregtare.

b) Pavarësisht nga paragrafi i mësipërm, mbajtësi e një licence PPL (As) me privilegjet e instruktorit apo ekzaminuesit mund të marrin shpërblim për:

1) Sigurimin e instruksioneve të fluturimit për PPL (As);

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

3) Trajnimi, testimi dhe kontrolli për kategorizimet dhe certifikatat e bashkangjitura tek kjo licencë.

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

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

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

(i) 3 orë të trajnimit të fluturimit përtej vendit, duke përfshirë 1 fluturim përtej vendit (*cross-country*) prej së paku 65 km (35 NM),



(ii) 3 orë të trajnimit në instrumente;

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

3) 8 orë kohë të fluturimit si drejtues i vetëm, i mbikëqyrur.

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

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për licencën e pilotit të planerit (SPL)

FCL.205.S SPL - Privilegjet dhe kushtet

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

b) Mbajtësit e një SPL duhet:

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

2) të kufizohen për të vepruar pa shpërblim në operime jotregtare deri kur ata të kenë:

(i) arritur moshën 18 vjeç;

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

(iii) kaluar një kontroll aftësie me një ekzaminues.

© pavarësisht nga paragrafi (b)(2), mbajtësi i një SPL me privilegjet e instruktorit ose kontrolluesit mund t'i marrë të vlefshme për:

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

2) kryerjen e testimit të aftësive dhe kontrollit profesional për këto licenca;

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

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

a) Aplikantët për një SPL duhet të kenë plotësuar së paku 15 orë të instruksioneve të

fluturimit në planerë ose planerë me fuqi, duke përfshirë të paktën kërkesat e specifikuara në FCL.110.S.

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

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

FCL.220.S SPL - Metodat e lëshimit

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

FCL.230.S SPL - Kërkesat e aktualizimit

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

SEKSIONI 6

Kërkesat specifike për licencën e pilotit të balonës (BPL)

FCL.205.B BPL - Privilegjet dhe kushtet

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

b) Mbajtësit e një BPL duhet të kufizohen për të vepruar pa shpërblim në operime jotregtare derisa ata të kenë:

1) mbushur moshën 18 vjeç;

2) plotësuar 50 orë të kohës së fluturimit dhe 50 ngritje dhe ulje si PIC në balona,

3) kaluar një kontroll të aftësisë me një ekzaminues në një balonë në klasën specifike.

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

1) Sigurim të instruksioneve të fluturimit për LAPL (B) ose BPL;

2) Zhvillim të testeve të aftësisë dhe kontrollit të aftësisë për këto Licenca,



3) Trajnimi, testimi dhe kontrolli për kategorizimet dhe certifikatat e bashkangjitura të këtyre licencave.

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

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

1) 12 orë të instruksioneve të fluturimit të dyfishtë;

2) 10 fryrje dhe 20 ngritje dhe ulje, dhe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.230.B BPL - Kërkesat e aktualizimit

a) Mbajtësit e një BPL do të ushtrojnë vetëm privilegjet e licencës së tyre kur ata kanë përfunduar në një klasë të aerostateve në 24 muajt e fundit së paku:

1) 6 orë kohë fluturimi si PIC, duke përfshirë 10 nisje dhe ulje; dhe

2) 1 fluturim trajnimit me një instruktor në një aerostat brenda klasit të përshtatshëm;

3) veç kësaj, në rastin e pilotëve të kualifikuar për të fluturuar më shumë se një klasë të aerostateve, me qëllim për të ushtruar privilegjet e tyre në klasin tjetër, ata duhet të kenë përfunduar së paku 3 orë kohë fluturimi në atë klasë brenda 24 muajve të fundit, duke përfshirë 3 nisje dhe ulje.

b) Mbajtësit e një BPL do të drejtojnë vetëm një aerostat të njëjtit grup me aerostatin në të cilin fluturimi i trajnimit është përfunduar ose një aerostat të një grupi me një madhësi më të vogël;

c) Mbajtësit e një BPL që nuk pajtohen me kërkesat në (a), para se të rifillojnë ushtrimin e privilegjeve të tyre, do të:

1) kalojnë një kontroll aftësie me një kontrollues në një aerostat brenda klasit të përshtatshëm; ose

2) kryejnë kohë fluturimi shtesë ose nisje dhe ulje, duke fluturuar dyshe ose vetëm nën mbikëqyrjen e një instruktori, me qëllim për të përmbushur kërkesat në (a).

d) Në rastin e (c) (1) mbajtësi i një BPL do të drejtojë vetëm një aerostat të të njëjtit grup me aerostatin në të cilin kontrolli i aftësisë përfundohet ose një aerostat të një grupi me një madhësi më të vogël;

NËNPJESA D

LICENCA PILOT TREGTAR - CPL

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.300 CPL - Mosha minimale

Një aplikant për një CPL duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

FCL.305 CPL - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet. Privilegjet e mbajtësit të një CPL janë, brenda kategorisë së një avioni përkatës, për:

1) të ushtruar të gjitha privilegjet e mbajtësit të një LAPL dhe PPL-së;



2) të vepruar si PIC apo bashkëpilot i avionëve të angazhuar në operime të tjera prej atyre të transportit ajror;

3) të vepruar si PIC në transportin ajror tregtar të çdo avioni me një pilot të vetëm, subjekt i kufizimeve të përcaktuara në FCL.060 dhe në këtë nënpjesë;

4) të vepruar si bashkëpilot në transportin ajror tregtar subjekt i kufizimeve të përcaktuara në FCL.060.

b) Kushtet. Një aplikant për lëshimin e një CPL duhet të ketë plotësuar kërkesat për kategorizim të klasës ose tipit të avionëve të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.310 CPL - Provimet për njohuritë teorike

Aplikantët për lëshimin e një CPL-je duhet të tregojnë një nivel njohurish të përshtatshme për privilegjet e dhëna në lëndët vijuese:

- a) ligji i ajrit;
- b) njohuri të përgjithshme për avionët — Struktura e avionit/ sistemet/ grupi i motorit;
- c) njohuri të përgjithshme për avionët — instrumentet
- d) pesha dhe ekuilibri;
- e) performanca;
- f) planifikimi dhe monitorimi i fluturimit;
- g) performanca njerëzore;
- h) meteorologjia;
- i) lundrimi i përgjithshëm;
- j) lundrimi me radio;
- k) procedurat operacionale;
- l) parimet e fluturimit; dhe
- m) komunikimet;

FCL.315 CPL – Kursi i trajnimit

Një aplikant për një CPL duhet të ketë përfunduar instruksionin teorik të njohurive dhe instruksionet e fluturimit në një ATO, në përputhje me shtojcën 3 të kësaj pjese.

FCL.320 CPL - Testi i Aftësisë

Një aplikant për një CPL duhet të kalojë një test aftësie në përputhje me shtojcën 4 të kësaj pjese për të demonstruar aftësinë për të kryer, si PIC në kategorinë e duhur të avionit, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan - CPL (A)

FCL.315.A CPL – Kursi i trajnimit

Njohuritë teorike dhe udhëzimi i fluturimit për lëshimin e një CPL(A) do të përfshijë trajnimin për parandalimin dhe e rimarrje e kontrollit në rast të paqëndrueshmërisë së avionit.

FCL.325.A CPL (A) - Kushtet specifike për mbajtësit e MPL

Para se të ushtrojë privilegjet e një CPL (A), mbajtësi i një MPL duhet të ketë përfunduar në aeroplan:

a) 70 orë kohë të fluturimit:

1) si PIC; ose

2) kohë të përbërë nga të paktën 10 orë si PIC dhe kohë shtesë fluturimi si PIC nën mbikëqyrje (PICUS).

Nga këto 70 orë, 20 do të jenë kohë të fluturimit përtej vendit VFR si PIC, apo kohë fluturimi përtej vendit të përbërë nga të paktën 10 orë si PIC dhe 10 orë si PICUS. Kjo do të përfshijë një fluturim përtej vendit VFR prej së paku 540 km (300NM) gjatë të cilit do të bëhen ulje me ndalime të plota në dy aeroporte të ndryshme si PIC;

b) elementët e kursit modular CPL (A) i specifikuar në paragrafët 10 (a) dhe 11 të Shtojcës 3, E të kësaj pjese; dhe

c) testin e aftësisë për CPL (A), në përputhje me FCL.320.

NËNPJESA E

LICENCA PILOT MULTIEKUIPAZH - MPL

FCL.400.A MPL - Mosha minimale

Një aplikant për një MPL duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

FCL.405.A MPL - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësve të një MPL janë për të vepruar si bashkëpilot në një aeroplan i cili kërkohet të veprojë me një bashkëpilot.

b) Mbajtësi i një MPL mund të ushtrojë privilegjet ekstra të:

1) mbajtësit të një PPL (A), me kusht që kërkesat për PPL (A) specifikuar në nënpjesën C të plotësohen;

2) një CPL (A), me kusht që kërkesat e specifikuara në FCL.325.A të jenë plotësuar.



c) Mbajtësit e një MPL do të kenë privilegjet IR (A) të tij / saj të kufizuar në avionët të kërkuar për të operuar me një bashkëpilot. Privilegjet e IR (A) mund të zgjerohen për operimet në aeroplanë me një pilot të vetëm, me kusht që mbajtësi i licencës të ketë përfunduar trajnimin e nevojshëm për të vepruar si PIC në operime me një pilot të vetëm të zhvilluara duke iu referuar vetëm instrumenteve dhe të ketë kaluar testin e aftësive të IR (A) si një pilot i vetëm.

FCL.410.A MPL – Kursi i trajnimit dhe provimet e njohurive teorike

a) Kursi

Aplikantët për lëshimin e një MPL-je kanë përfunduar një kurs trajnimi për njohuritë teorike dhe Instruksionet e fluturimit në një ATO në përputhje me shtojcën 5 të këtij Aneksi (Pjesa-FCL).

b) Provimet

Aplikantët për lëshimin e një MPL-je tregojnë një nivel të njohurive teorike të përshtatshme për mbajtësit e një ATPL(A), në përputhje me pikën FCL.515, dhe për një kategorizim të tipit të më shumë pilotë;

FCL.415.A MPL - Aftësi praktike

a) Një aplikant për një MPL duhet të ketë demonstruar përmes vlerësimit të vazhdueshëm, aftësitë e nevojshme për përmbushjen e të gjitha elementeve të kompetencës të specifikuara në shtojcën 5 të kësaj pjese, si pilot fluturues dhe pilot jo fluturues, në një aeroplan me multipilot, me multimotorë me turbinë, nën VFR dhe IFR.

b) Me përfundimin e kursit të trajnimit, aplikanti duhet të kalojë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, për të demonstruar aftësinë për të kryer procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna. Testi i aftësive duhet të kryhet në tipin e avionit të përdorur në fazën e avancuar të kursit të trajnimit të integruar MPL ose në një FFS që përfaqëson të njëjtin lloj.

NËNPJESA F LICENCA PËR PILOT TË TRANSPORTIT TË LINJËS AJRORE- ATPL

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.500 ATPL - Mosha minimale

Aplikantët për ATPL duhet të jetë të paktën 21 vjeç.

FCL.505 ATPL - Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një ATPL janë brenda kategorisë së duhur të avionit, për të:

1) ushtruar të gjitha privilegjet e mbajtësit të një LAPL, një PPL dhe një CPL;

2) vepruar si PIC i avionëve të angazhuar në transportin ajror tregtar.

b) Aplikantët për lëshimin e një ATPL duhet të kenë plotësuar kërkesat për kategorizimin sipas tipit të avionit të përdorur në testin e aftësisë.

FCL.515 ATPL – Kursi i trajnimit dhe provimet për njohuritë teorike

a) Kursi

Aplikantët për një ATPL kanë përfunduar një kurs trajnimi në një ATO. Kursi është ose kurs trajnimi i integruar ose një kurs modular, në përputhje me shtojcën 3 të këtij aneksi (Pjesa-FCL).

b) Provimet

Aplikantët për lëshimin e një APL-je tregojnë një nivel njohurish të përshtatshme për privilegjet e dhëna në lëndët vijuese:

1. ligji i ajrit;
2. njohuri të përgjithshme për avionët — struktura e avionit sistemet/ grupi i motorit;
3. njohuri të përgjithshme për avionët — instrumentet;
4. pesha dhe ekuilibri;
5. performanca;
6. planifikimi dhe monitorimi i fluturimit;
7. performanca njerëzore;
8. meteorologjia;
9. lundrimi i përgjithshëm;
10. lundrimi me radio;
11. procedurat operationale;
12. parimet e fluturimit; dhe
13. komunikimet.



SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanit - ATPL (A)

FCL.505.A ATPL (A) - Kufizimi i privilegjeve për pilotët që kanë mbajtur më parë një MPL

Kur mbajtësi i një ATPL (A) ka mbajtur më parë vetëm një MPL, privilegjet e licencës do të jenë të kufizuara për operimet në multipilotë, nëse mbajtësi ka përmbushur FCL.405.A (b) (2) dhe (c) për operimet me një pilot të vetëm.

FCL.510.A ATPL (A) - Parakushtet, përvoja dhe kreditimi

a) Kushtet paraprake. Aplikantët për ATPL (A) duhet të mbajnë:

1) një MPL; ose

2) një CPL (A) dhe një multimotor IR për aeroplanë. Në këtë rast, aplikanti duhet të ketë marrë instruksione në MCC.

b) Përvoja. Aplikantët për ATPL (A) duhet të kenë kryer një minimum prej 1 500 orë të kohës së fluturimit në aeroplanë, duke përfshirë të paktën:

1) 500 orë operate në aeroplanë me multipilotë;

2) 500 orë si PIC nën mbikëqyrjen; ose

(i) 250 orë si PIC; ose

(ii) 250 orë, duke përfshirë të paktën 70 orë si PIC, dhe pjesën e mbetur si PIC nën mbikëqyrje;

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

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

c) 100 orë fluturim natën si PIC ose bashkëpilot.

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

c) Kreditimi.

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

(i) për TMG ose planerë, 30 orë të fluturuar si PIC;

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

2) Mbajtësit e licencës së inxhinierëve të fluturimit e dhënë në përputhje me rregullat kombëtare të aplikueshme, duhet të kreditohen me 50% të kohës në fluturim të inxhinierit, deri në maksimum të 250 orëve të krediteve. Këto 250 orë mund të kreditohen tek 1500-orëshi i kërkuar i paragrafit (b), dhe 500-orëshi i kërkuar i paragrafit(b)(1), duke dhënë kreditin total të këtyre paragrafëve, por që nuk e kalon 250 orët.

d) eksperiencia e kërkuar nga pika (b) duhet të jetë kryer para kryerjes së testit të aftësisë për ATPL (A).

FCL.520.A ATPL (A) - Testi i aftësisë

Aplikantët për ATPL (A) duhet të kalojnë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese për të demonstruar aftësinë për të kryer, si PIC i një aeroplani multipilot nën IFR, procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

Testi i aftësive do të bëhet në aeroplan apo një FFS të përshtatshëm dhe të kualifikuar që përfaqëson të njëjtin tip.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterit ATPL (H)

FCL.510.H ATPL (H) - Parakushtet, përvoja dhe kreditimi

Aplikantët për (H) ATPL duhet:

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

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

1) 350 orë në helikopterë multipilotë;

2) (i) 250 orë si PIC; ose

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

(iii) 250 orë si PIC nën mbikëqyrje në helikopterë me multipilotë. Në këtë rast, privilegjet e ATPL (H) do të jenë të kufizuara vetëm për operate me multipilotë, deri sa të jenë plotësuar 100 orë si PIC;

3) 200 orë kohë fluturimi jashtë vendit, nga të cilat të paktën 100 orë duhet të jetë si PIC, ose PIC nën mbikëqyrje;

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



5) 100 orë fluturim natën si PIC ose si bashkëpilot.

Nga 1 000 orët, një maksimum prej 100 orësh mund të jenë kryer në një FSTD, nga të cilat jo më shumë se 25 orë, mund të kryer në një FNPT.

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

d) Eksperiencia e kërkuar në pikën (b) duhet të jetë përfunduar para se të kryhet testi i aftësisë për ATPL (H).

FCL.520.H ATPL (H) - Testi i aftësive

Aplikantët për ATPL (H) duhet të kalojnë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese për të demonstruar aftësinë për të kryer si PIC i një helikopteri me multipilotë procedurat përkatëse dhe manovrat me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.

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

NËNPJESA G KATEGORIZIMI PËR INSTRUMENTE-IR

SEKSIONI 1 Kërkesa të përbashkëta

FCL.600 IR – Të Përgjithshme

Pavarësisht se si parashikohet në FCL.825, operimet sipas Rregullave të Fluturimit me Instrumente IFR në avion, helikopter, zepelin ose avion me ngritje me motor, do të kryhen vetëm nga mbajtësit e:

a) PPL, CPL, MPL dhe ATPL, dhe

b) përveç rasteve kur i nënshtrohen testeve të aftësive, kontrolleve të aftësisë ose kur marrin instruksione të dyfishta, një IR me privilegjet e përshtatshme me kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore dhe të kategorisë së avionëve.

FCL.605 IR - Privilegjet

a) Privilegjet e një mbajtësi të kategorimit IR janë që të fluturojë me avion me IFR, duke përfshirë operimet PBN, me një lartësi minimale të vendimit prej jo më pak se 60 metra;

b) Në rastin e një IR për multimotor, këto privilegje mund të zgjerohen në lartësi të caktuara më të ulëta se 200 metra (60 m), kur aplikanti ka zhvilluar trajnime specifike në një ATO, dhe ka

kaluar seksionin e 6 të testit të aftësisë të përshkruar në shtojcën 9 të kësaj pjese në avion me multipilotë.

c) Mbajtësit e një IR ushtrojnë privilegjet e tyre në përputhje me kushtet e përcaktuara në shtojcën 8 të kësaj pjese.

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

FCL.610 IR - Parakushtet dhe kreditimi

Aplikantët për një IR duhet:

a) të mbajnë:

b) të paktën një PPL në kategorinë e duhur të avionit, dhe:

(i) privilegjet për të fluturuar natën në përputhje me FCL.810,n.q.s.privilegjet e IR do të përdoren natën, ose;

(ii) një ATPL në një tjetër kategorisë të avionit; ose

2) një CPL, në kategorinë e duhur të avionit;

b) ka kryer të paktën 50 orë fluturimi në rrugëkalim si PIC, në avionët, TMGs, helikopterët ose zepelinet, nga të cilat të paktën 10 ore, në rastin e zepelinave, 20 orë të jenë në kategorinë e avionëve të tjerë.

c) Vetëm për helikopterë. Aplikantët që kanë kryer një kurs trajnimi të integruar ATP (H) / IR, ATP (H), CPL (H) / IR ose CPL (H) do të përjashtohen nga kërkesa në (b).

FCL.615 IR - Njohuri teorike dhe instruksione fluturimi

a) Kursi. Aplikantët për IR duhet të zhvillojnë një kurs të njohurive teorike dhe instruksione të fluturimit në një ATO.

Kursi duhet të jetë:

1) një kurs i integruar trajnimi i cili përfshin trajnim për të IR, në përputhje me shtojcën 3 në këtë Pjesë; ose

2) një kurs modular në përputhje me shtojcën 6 në këtë pjesë.

(b) Ekzaminimi.

Aplikantët duhet të demonstrojnë një nivel të njohurive teorike të duhura të privilegjeve që u jepen në lëndët e mëposhtme:

-(1) Ligjet e ajrit,

-(2) Njohuri të përgjithshme të avionit – përdorimi i instrumenteve,

-(3) Planifikimi i fluturimit dhe mbikëqyrja,



- (4) Performanca e njeriut,
- (5) Meteorologji,
- (6) Radionavigacioni,
- (7) Komunikimet

FCL.620 IR - Testi i aftësisë

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

b) Për një IR për multimotor, testi i aftësisë duhet të kryhet në një avion multimotor. Për një IR për një motor të vetëm, testi duhet të kryhet në një avion me një motor të vetëm. Një aeroplan me aks shtytës, multimotor, do të konsiderohet si një aeroplan me një motor të vetëm për qëllimet e këtij paragrafi.

FCL.625 IR Vlefshmëria, rivalidimi dhe rinovimi

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

b) Rivalidimi.

1) Një IR duhet të rivlerësohet menjëherë brenda 3 muajve përpara datës së skadimit të vlefshmërisë.

2) Aplikantët të cilët nuk arrijnë të kalojnë seksionin përkatës të një kontrolli të aftësisë IR para datës së skadimit të IR, nuk duhet të ushtrojnë privilegje IR derisa ata të kenë kryer kontrollin e aftësisë.

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

1) t'i nënshtrohen trajnimit rífreskues në një ATO, për të arritur nivelin e aftësisë të nevojshme për të kaluar elementin instrumental të testit të aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese;

2) të kryejnë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, në kategorinë e avionit përkatës.

d) Nëse për IR nuk është dhënë vlefshmëria apo rinovimi brenda 7 viteve të mëparshme, do të jetë e nevojshme që mbajtësi të kryejë përsëri provimin teorik të njohurive dhe testin e aftësive për IR.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan

FCL.625.A IR (A) - Rivalidimi

a) Rivalidimi.

Aplikantët për rivlefshmëri të një IR (A):

1) kur kombinohet me rivlefshmërinë e një kategorizimi sipas klasës ose tipit, duhet të kryejnë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese,

2) kur nuk është i kombinuar me rivlefshmërinë e një kategorizimi të klasës ose tipit, duhet:

(i) për aeroplanët me një pilot të vetëm, të kryejnë seksionin 3b, dhe ato pjesë të seksionit 1 të kontrollit të aftësisë, për fluturimin përkatës të synuar, të përshkruara në shtojcën 9 të kësaj pjese; dhe

(ii) për aeroplanë me multimotor, të kryejnë seksionin 6 të plotë të kontrollit të aftësisë për aeroplanë me një pilot të vetëm në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, me referencë të vetme në instrumente.

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

c) Nder-kreditimi do të jepet në përputhje me shtojcën 8 të kësaj pjese.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë helikopter

FCL.625.H IR (H) - Rivalidimi

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

1) kur kombinohet me rivlefshmërinë e një kategorizimi të tipit, duhet të kryejnë një kontroll të aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, për tipin përkatës të helikopterit;

2) kur nuk kombinohet me rivlefshmërinë e kategorizimit të tipit të duhet të përmbushi vetëm seksionin 5 dhe pjesë të rëndësishme të seksionit 1 të kontrollit të aftësisë të vendosur te shtesa 9 të kësaj pjese për një lloj tipi helikopleri. Në këtë rast, mund të përdorët 2/3 e FTD (*flight training device*) ose të një FFS që përfaqëson një lloj të veçantë helikopleri, por të paktën çdo kontroll tjetër aftësie për rivlefshmërinë e një IR(H), në këto raste duhet të kryhet në helikopter.



b) Nder-kreditimi do të jepet në përputhje me shtojcën 8 të kësaj pjese.

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

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

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

b) seksionin 5 të testit të aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese në helikopterët me multimotor.

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për kategorinë airship

FCL.625.As IR (Si) - Rivalidimi

Aplikantët për rivlefshmërinë e një IR (As):

a) kur është i kombinuar me vlefshmërinë e një kategorizimi të tipit, duhet të kryhet një kontroll i aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, për tipin përkatës të airshit;

b) kur nuk kombinohet me rivlefshmërinë e një kategorizimit të tipit, duhet të kryejnë seksionin 5 dhe ato pjesë përkatëse të seksionit 1 të fluturimit të synuar të kontrollit të aftësisë për airshipe në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese. Në këtë rast, një FTD 2/3 ose FFS që përfaqësojnë tipin përkatës, mund të përdoren, por të paktën një kontroll alternativ i aftësisë për rivlefshmërinë e një IR (As) duhet të kryhet në këto rrethana, në një airship.

NËNPJESA H

KATEGORIZIME TË KLASËS DHE TIPIT

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.700 Rrethanat në të cilat kërkohen kategorizimi i klasës dhe tipit

a) Privilegjet e një mbajtësi të kategorimit IR janë që të fluturojë me avion me IFR, duke përfshirë operimet PBN, me një lartësi minimale të vendimit prej jo më pak se 60 metra;

(i) për LAPL, SPL dhe BPL;

(ii) kur i nënshtrohen testeve të aftësisë, ose kontroleve të aftësisë për rinovimin e kategorizimit të klasës ose tipit;

(iii) kur marrin instruksione fluturimi;

(iv) kur ata mbajnë një kategorizim për fluturim testues të lëshuar në përputhje me FCL.820;

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

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

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

FCL.710 Kategorizime të klasës dhe tipit - variante

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

b) nëse në variantin e dhënë nuk është fluturuar brenda një periudhe 2 vjeçare në vazhdim të diferencave në trajnim, duhet të kërkohet trajnim i mëtejshëm për kontroll të aftësive në këtë variant për të ruajtur privilegjet, përveç tipave ose varianteve brenda mjeteve me një motor me piston dhe kategorizimet të klasit TMG..

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

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

a) Kursi i trajnimit. Një aplikant për një kategorizim sipas klasës ose tipit duhet të kryejë kurs trajnimi në një ATO. Një Aplikant për kategorizimin sipas klasës, për një motorësh me piston (SEP) me performancë jo të lartë, një



kategorizim TMG-së ose kategorizimin e tipit me një motor për helikopterë, të përmendur në pikën DTO.GEN.110 (a)(2)(c) të aneksit VIII (pjesa-DTO) mund të kryejë kursin e trajnimit në një DTO. Kursi i trajnimit për kategorizimin e tipit përfshin elementet e detyrueshme të trajnimit për tipin përkatës, siç përcaktohet në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me shtojcën I (pjesa-21) të UM nr. 149/2014 apo rishikimeve të tij;

b) Provimi për njohuritë teorike. Aplikuesi për një kategorizim të klasës ose tipit duhet të kalojë një provim të njohurive teorike të organizuar nga ATO për të demonstruar nivelin e njohurive teorike të kërkuara për operimin e sigurt të klasës ose tipit të avionit të aplikueshëm.

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

2) Për avionët me një pilot të vetëm, me multimotor, provimi i njohurive teorike duhet të bëhet me shkrim dhe numri i pyetjeve me alternativa do të varet nga kompleksiteti i avionit.

3) Për avionë me një motor të vetëm, provimi teorik i njohurive duhet të bëhet me gojë nga ekzaminuesi gjatë testit të aftësisë për të përcaktuar nëse është arritur apo jo një nivel i kënaqshëm i njohurive.

4) Për avionët me një pilot, që janë të klasifikuar si avionë me performancë të lartë, ekzaminimi (provimi) duhet të shkruhet me 100 pyetje me zgjedhje që janë të shpërndara në të gjithë hapësirën e lëndëve mësimore.

c) Testi i aftësisë. Një aplikant për një kategorizim sipas klasës ose tipit do të kalojë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, në mënyrë që të demonstrojë aftësitë e kërkuara për operimin e sigurt të klasës ose tipit të aplikueshëm të avionit.

Aplikuesi duhet të kalojë testin e aftësive brenda një periudhe prej 6 muajsh pas fillimit të kursit të trajnimit për kategorizim të klasës apo tipit dhe, brenda një periudhe prej 6 muajsh para aplikimit për lëshimin e kategorizimit të klasës ose tipit.

d) Një aplikant i cili tashmë ka një kategorizim të tipit për një tip avioni, me privilegjin për operime me një pilot ose me më shumë pilot, konsiderohet se i ka përmbushur kërkesat teorike kur aplikon për

të shtuar privilegje për format e tjera të operimit në të njëjtin tip avioni. Ky aplikant përfundon trajnimin shtesë të fluturimit për formën tjetër të operimit në një ATO ose nga një mbajtës i autorizuar i AOC-së posaçërisht për një këtë trajnim nga autoriteti kompetent. Forma e operimit përfshihet në licencë;

e) Pavarësisht nga paragrafët e mësipërm, pilotët që mbajnë një kategorizim për fluturim testimi lëshuar në përputhje me FCL.820, të cilët ishin të përfshirë në fluturime testuese për zhvillimin, prodhimin dhe certifikimin e një tipi avioni, dhe kanë kryer, ose 50 orë kohë fluturimi të plota ose 10 orë kohë të fluturimit si PIC në fluturimet e testimit në atë tip, do të kenë të drejtë të aplikojnë për lëshimin e kategorizimit të tipit përkatës, me kusht që ato të përputhen me kërkesat e përvojës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit për këtë tip, siç përcaktohet në këtë nënpjesë për kategorinë përkatëse të avionit.

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

a) Periudha e vlefshmërisë së kategorizimit të klasës dhe tipit do të jetë 1 vit, me përjashtim të kategorizimit për klasën me një pilot të vetëm, me një motor të vetëm, për të cilat afati i vlefshmërisë do të jetë 2 vjet, përveç rastit kur përcaktohet ndryshe nga të dhënat operative të përshtatshmërisë, të përcaktuara në përputhshmëri me pjesën 21.

b) Rinovimi. Nëse një kategorizim sipas klasës ose të tipit ka kaluar afati, aplikanti duhet të ndërmarrë hapat e mëposhtme:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të këtij aneksi;

2) përpara kontrollit të aftësisë të përmendur në pikën (1), duhet të ndërmarrë trajnime për rifreskimin e njohurive në një ATO, kur është e nevojshme për të arritur nivelin e lartë të aftësive për të operuar në mënyrë të sigurt në klasën ose tipin përkatës të avionit. Megjithatë, aplikanti mund të kryejë trajnimin:

(i) në një DTO ose në një ATO kur kategorizimit që i ka kaluar afati është kategorizim sipas klasës ose kategorizimit të tipit për helikopter me një motor të cituar në pikën DTO.GEN.110 (a)(2)(c) të aneksit VIII (pjesa-DTO);

(ii) në një DTO, në një ATO ose me një instruktor, kur kategorizimeve iu ka kaluar afati për jo më shumë se tre vjet dhe që të kenë qenë një



kategorizim sipas klasës me një motor me piston ose me performancë jo të lartë ose kategorizimin sipas klasës në TMG.

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për kategorinë aeroplan

FCL.720.A Kërkesat e përvojës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të klasës ose tipit - aeroplanët

Përveçse kur përcaktohet ndryshe në të dhënat e vlefshmërisë ajrore të përcaktuara në përputhje me shtojcën I (pjesa 21) të UM nr. 149/2014 apo ndryshimeve të tij (OSD), aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit janë në përputhje me kërkesat e mëposhtme të përvojës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit përkatës:

a) Aeroplanët me një pilot

Aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasit të parë ose të tipit në një aeroplan me një pilot që kërkojnë privilegjin për të operuar aeroplanin në operimet me më shumë pilot plotësojnë kërkesat në pikat (b)(4) dhe (b)(5).

Përveç kësaj, për:

1) Aeroplanët me një pilot me multimotorë

Aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit të parë në një aeroplan me një pilot me multimotorë kanë përfunduar të paktën 70 orë si PIC në aeroplan.

2) Aeroplanë jo kompleks me performancë të lartë me një pilot

Para fillimit të trajnimit të fluturimit, aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të klasës ose tipit për një aeroplan me një pilot, i klasifikuar si aeroplan me performancë të lartë, duhet:

(i) të ketë së paku 200 orë përvojë fluturimi në total, nga të cilat 70 orë si PIC në aeroplan; dhe

(ii) të përputhet me një nga kërkesat e mëposhtme:

A) të ketë një certifikatë të përfundimit me sukses të një kursi për njohuri teorike shitesë të ndërmarra në një ATO; ose

B) të ketë kaluar provimet e njohurive teorike ATPL(A) në përputhje me këtë pjesë (Pjesa-FCL); ose

C) të ketë, përveç një licence të lëshuar në përputhje me këtë pjesë (Part-FCL), një ATPL(A) ose CPL(A) /IR me kredite për njohuri teorike për ATPL(A), lëshuar në përputhje me shtojcën 1 të Konventës së Çikagos.

3) Aeroplanët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm

Aplikantët për lëshimin e një kategorizimi të tipit për një aeroplan kompleks me një pilot, i klasifikuar si aeroplan me performancë të lartë, përveç plotësimit të kërkesave në pikën (2), kanë ose kanë pasur IR(A) me një motor ose multimotorë, siç është e përshtatshme dhe përcaktohet në nënpjesën G dhe plotëson kërkesat në pikën (b)(5).

b) Aeroplanët me shumë pilot;

Aplikantët për kursin për pajisjen me kategorizimin e parë të tipit për aeroplan me më shumë pilot duhet të jenë pilotë studentë që aktualisht janë duke u trajnuar në një kurs trajnimi MPL ose janë në përputhje me kërkesat e mëposhtme:

1) të kenë së paku 70 orë përvojë fluturimi si PIC në aeroplan;

2) të kenë ose të kenë pasur IR(A) me multimotorë,

3) të kenë kaluar provimet e njohurive teorike ATPL(A) në përputhje me këtë Shtojcë (Pjesa-FCL);

4) përveçse kur kursi i kategorizimit të tipit është i kombinuar me një kurs MCC:

(i) të kenë një certifikatë të përfundimit me sukses të një kursi MCC në aeroplan; ose

(ii) të kenë një certifikatë të përfundimit me sukses të MCC-së në helikopterë dhe të kenë më shumë se 100 orë eksperiencë fluturimi si pilot helikopterësh me më shumë pilot; ose

(iii) të kenë së paku 500 orë si pilotë të helikopterëve me më shumë pilot; ose

(iv) të kenë të paktën 500 orë si pilotë në operimet me më shumë pilot në aeroplanët me një pilot të vetëm me multimotorë, në transportin ajror tregtar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore; dhe

5) të kenë përfunduar kursin e trajnimit të specifikuar në FCL.745.A.

c) Pavarësisht nga pika (b), një Shtet Anëtar mund të lëshojë një klasifikim të tipit me privilegje të kufizuara për një aeroplan me më shumë pilot që lejon mbajtësit e këtij kategorizimi të veprojnë si bashkëpilot për lehtësim të lundrimit mbi nivelin 200 të fluturimit, me kusht që dy anëtarë të tjerë të ekuipazhit të kenë një klasifikim të tipit në përputhje me pikën (b).

d) Kur përcaktohet në mënyrë të tillë në OSD,



ushtrimi i privilegieve të një kategorizimi të tipit mund të kufizohet fillimisht në fluturime nën mbikëqyrjen e një instruktori. Orët e fluturimit nën mbikëqyrje regjistrohen në ditarin e pilotëve ose regjistra ekuivalente me të dhe nënshkruhen nga instruktori. Kufizimi hiqet kur pilotët tregojnë se kanë plotësuar orët e fluturimit nën mbikëqyrje të kërkuara në OSD;

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

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

a) për aeroplanët me një pilot me multimotorë:

1) kursi i njohurive teorike për një klasifikim të klasës me një pilot me multimotorë përfshin të paktën 7 orë udhëzime për operimet e aeroplanëve me multimotorë; dhe

2) kursi i trajnimit të fluturimit për kategorizimin e klasës ose tipit të një motori me një motor të vetëm duhet të përfshijë të paktën 2 orë e 30 minuta udhëzime për fluturimin e dyfishtë në kushte normale të operimeve të avionëve me multimotorë dhe jo më pak se 3 orë e 30 minuta udhëzime për fluturime të dyfishta në procedurat e mosfunksionimit të motorit dhe teknikat e fluturimit asimetrik.

b) për aeroplanët me një pilot (në det):

1) kursi i trajnimit për kategorizimin e një aeroplanit me një pilot të vetëm (në det) përfshin njohuritë teorike dhe instruksione e fluturimit; dhe

2) trajnimi i fluturimit për kategorizimin e klasës ose tipit (në det) për aeroplanët me një pilot (në det) përfshin të paktën 8 orë udhëzime të fluturimit të dyfishtë nëse aplikantët kanë versionin e tokës të klasifikimit përkatës të klasës ose tipit, ose 10 orë nëse aplikantët nuk e kanë këtë klasifikim; dhe

c) për aeroplanë kompleksë me performancë jo të lartë me një pilot, aeroplanë kompleks me performancë të lartë me një pilot dhe aeroplanë me më shumë pilot, kurset e trajnimit përfshijnë njohuritë teorike të UPRT-së dhe instruksionet e fluturimit në lidhje me specifikat e klasës ose tipit përkatës;

FCL.730.A Kërkesat specifike për pilotët që ndërmarrin një kurs për kategorizim të tipit zero kohë fluturimi (ZFTT) - aeroplanë

a) Një pilot që ndërmerr instruksione në një kurs ZFTT duhet të ketë përfunduar, në një

aeroplan me multipilotë turbo-jet të certifikuar me standardet e CS-25 ose kodin ekuivalent të vlefshmërisë ajrore, ose, në një aeroplan me multipilotë turbo-prop që ka një masë maksimale të ngritjes të certifikuar prej jo më pak se 10 tonë ose një konfigurimin të ndenjëseve të pasagjerëve të certifikuar për më shumë se 19 pasagjerë, të paktën:

1) 1 500 orë kohë të fluturimit ose 250 sektorë, nëse gjatë kursit është përdorur një FFS e kualifikuar e nivelit të CG, C apo C e përkohshme;

2) 500 orë kohë të fluturimit ose 100 sektorë, nëse gjatë kursit është përdorur FFS e kualifikuar e nivelit DG apo D;

b) Një trajnim shtesë në simulator do të jetë i nevojshëm, kur një pilot po ndryshon nga një aeroplan turbo-prop në një turbo-jet, ose nga një aeroplan turbo-jet në një turbo-prop.

FCL.735.A Kurs trajnimi i kooperimit multiëkipazh - aeroplanë

a) Kursi MCC përbëhet nga të paktën:

1) 25 orë të instruksionit për njohuritë teorike dhe ushtrimet; dhe

2) 20 orë të trajnimit praktik MCC-së, ose 15 orë në rastin e pilotëve studentë që ndjekin një kurs të integruar të ATP.

Një FNPT II MCC ose një FFS duhet të përdoret. Kur trajnimi MCC është i kombinuar me trajnimin fillestar të tipit, trajnimi praktik i MCC mund të reduktohet në jo më pak se 10 orë, nëse është përdorur i njëjti FFS për të dy, MCC dhe trajnimin e kategorizimit të tipit.

a) Kursi i trajnimit MCC duhet të kryhet brenda 6 muajve në një ATO.

b) Nëse kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs të kategorizimit të tipit, me përfundimin e kursit të trajnimit MCC aplikantit do t'i jepet një certifikatë e plotësimit.

c) Një aplikant që ka përfunduar trajnimin MCC për çdo kategori tjetër të avionit do të përjashtohet nga kërkesat në (a) (1).

FCL.740.A Rivlefshmëria e kategorizimit të klasës dhe tipit - aeroplanë

(a) Rivlefshmëria e kategorizimit të klasës dhe tipit multimotor. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të klasës dhe tipit multimotor, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll të aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese në klasën ose tipin përkatës të aeroplanit, apo në një FSTD që përfaqëson atë klasë ose tip, menjëherë brenda 3 muajve nga data e skadimit të kategorizimit dhe



2) të kryejë gjatë periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit, të paktën:

(I) 10 sektorë si pilot në klasën ose tipin përkatës të avionit; ose

(ii) 1 sektor si pilot në klasën ose tipin përkatës të aeroplanit apo FFS, duke fluturuar me një instruktor. Ky sektor mund të jetë një fluturim gjatë kontrollit të aftësisë.

3) Një pilot që punon për një operator të transportit ajror tregtar, miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore që ka kaluar kontrollin e aftësisë së operatorit, të kombinuar me kontrollin e aftësisë për rivlefshmërinë e kategorizimit të klasës apo tipit, do të përjashtohet nga përputhja me kërkesat e paragrafit (2).

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

b) Rivlerësimi i kategorizimit të klasit me motor të vetëm me pilot të vetëm.

1) Kategorizimet e klasës për aeroplan me piston me motor të vetëm dhe kategorizimet TMG. Për rivlerësimin e kategorizimeve të klasës së aeroplanit me piston me motor të vetëm ose kategorizimeve të klasit TMG aplikanti duhet:

(i) brenda 3 muajve para datës së skadencës së vlerësimit, të kalojë një kontroll aftësie në klasin përkatës në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese me një kontrollues; ose

(ii) brenda 12 muajve para datës së skadencës së vlerësimit, të përfundojë 12 orë kohë fluturimi në klasin përkatës, duke përfshirë:

-6 orë si PIC,

-12 nisje dhe 12 ulje, dhe

-trajnim të përditësuar prej së paku 1 orë kohë fluturimi totale me një instruktor fluturimi (FI) ose një instruktor të kategorizimit të klasit (CRI). Aplikantët do të përjashtohen nga ky trajnim i përditësuar nëse ata kanë kaluar një kontroll të aftësisë së kategorizimit të klasës ose tipit, test aftësie ose vlerësim të kompetencës në çdo klas ose lloj tjetër aeroplani.

2) Kur aplikantët mbajnë një kategorizim të klasit të aeroplanit me piston me motor të vetëm dhe një kategorizim TMG, ata mund të përfundojnë kërkesat e (1) në secilën klasë ose kombinim të tyre dhe arrijnë rivlerësimin e të dy kategorizimeve.

3) Aeroplanët me turbohelikë me motor të vetëm me pilot të vetëm. Për rivlerësimin e kategorizimeve të klasës me turbohelikë me motor të vetëm aplikantët duhet të kalojnë një kontroll aftësie mbi klasën përkatëse në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese me një kontrollues, brenda 3 muajve para datës së skadencës së kategorizimit.

4) Kur aplikantët mbajnë një kategorizim të klasës për aeroplanit me ngritje dhe ulje në tokë me piston me një motor të vetëm dhe një kategorizim të klasit të aeroplanit me ngritje dhe ulje në det me piston me motor të vetëm, ata duhet të përfundojnë kërkesat e (1)(ii) në secilin klas ose një kombinim të tyre, dhe të arrijnë përmbyshjen e këtyre kërkesave për të dy kategorizimet. Së paku 1 orë e kohës së kërkuar PIC dhe 6 prej 12 nisjeve dhe uljeve duhet të përfundohen në secilin klas;

c) Aplikantët të cilët dështojnë për të kaluar në të gjitha seksionet e një kontrolli të aftësisë para datës së skadimit të një kategorizimi të klasës ose tipit nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e tyre derisa kalimi në kontrollin e aftësisë të jetë arritur.

FCL.745.A Kursi i avancuar i UPRT-së — aeroplanët

a) Kursi i avancuar i UPRT-së kryhet në një ATO dhe përmban të paktën:

1) 5 orë udhëzime rreth njohurive teorike;

2) përmbydhje udhëzuese para fluturimeve dhe pyetje pas fluturimeve; dhe

3) 3 orë Instruksione të fluturimit të dyfishtë me një instruktor fluturimi për aeroplanë FI(A) të kualifikuar në përputhje me pikën FCL.915 (e) dhe të përbërë nga UPRT të avancuar në një avion të kualifikuar për detyrën e trajnimit.

b) Pas përfundimit të kursit të UPRT-së, aplikantëve u lëshohet certifikata e përfundimit nga ATO;

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterit

FCL.720.H Kërkesa për përvojën dhe parakushte për lëshimin e kategorizimit të tipit - helikopterët

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, një aplikant për lëshimin e kategorizimit të parë të tipit të helikopterit duhet të përmbyshë kërkesat e mëposhtme të përvojës dhe



kushtet paraprake për lëshimin e kategorizimit përkatës:

a) Helikopter me shumë pilotë. Një aplikant për kursin e kategorizimit të parë të tipit për një helikopter me shumë pilotë duhet:

1) të ketë së paku 70 orë si PIC për helikopterë;
2) përveçse kur kursi i kategorizimit të tipit kombinohet me një kurs MCC:

(i) të jetë pajisur me një certifikatë të përfundimit të kënaqshëm të një kursi MCC për helikopterët; ose

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

(iii) të ketë së paku 500 orë si një pilot në operimet me shumë pilotë në helikopterët me shumë motorë;

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

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

1) përfunduar 70 orë si PIC ose pilot helikopterësh në komandë nën mbikëqyrje,

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

c) Helikopterët shumëmotorësh me një pilot.

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

1) para fillimit të trajnimit të fluturimit:

(i) të ketë kaluar provimin e njohurive teorike ATPL(H); ose

(ii) të jetë pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi të parahyrjes kryer nga një ATO. Kursi duhet të mbulojë temat në vijim të kursit ATPL(H) të njohurive teorike:

- të ketë njohuri të përgjithshme për avionët: ndërtimin e avionit/sistemet /sistemi i energjisë dhe instrumentet/ elektronika,

- performancë fluturimi dhe planifikim: mase dhe balance, performance;

2) në rastin e aplikantëve të cilët nuk kanë kryer një kurs të integruar trajnimi ATP(H) IR, ATP(H), ose CPL(H)/IR, duhet të kenë përfunduar të paktën 70 orë si PIC për helikopterët.

FCL.735.H Kursi trajnues për bashkëpunimin në multiekipazh - helikopterë

a) Kursi MCC duhet të përmbajë së paku:

1) për MCC/IR:

(i) 25 orë instruksione për njohuritë teorike dhe ushtrime; dhe

(ii) 20 orë të trajnimit praktik MCC apo 15 orë, në rastin e pilotëve - studentë që ndjekin një kurs të integruar ATP(H)/IR. Kur trajnimi MCC është i kombinuar me trajnimin fillestar të kategorizimit të tipit për një helikopter shumëpilotësh, trajnimi praktik MCC mund të reduktohet në jo më pak se 10 orë, nëse i njëjti FSTD është përdorur për të dy: KKR dhe kategorizimin e tipit;

2) për MCC/VFR:

(i) 25 orë instruksione për njohuritë teorike dhe ushtrime; dhe

(ii) 15 orë të trajnimit praktik MCC apo 10 orë, në rastin e pilotëve studentë që ndjekin një kurs të integruar ATP(H)/IR. Kur trajnimi MCC është i kombinuar me trajnimin fillestar të kategorizimit të tipit për një helikopter shumëpilotësh, trajnimi praktik MCC mund të reduktohet në jo më pak se 7 orë, nëse i njëjti FSTD është përdorur për të dy: MCC dhe kategorizimin e tipit;

b) Kursi i trajnimit MCC duhet të përfundojë brenda 6 muajve në një ATO.

Duhet të përdoren një FNPT II ose III të kualifikuar për MCC, një FTD 2/3 ose një FFS.

c) Përveç rastit kur kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs multipilot të kategorizimit të tipit, pas përfundimit të kursit të trajnimit MCC aplikantit do t'i jepet një certifikatë e përfundimit.

d) Një aplikant që ka përfunduar trajnimin MCC për çdo kategori tjetër të avionit përjashtohet nga kërkesat (a)(1)(i) ose (a)(2)(i), siç aplikohet.

e) Një aplikant për trajnim MCC/IR i cili ka përfunduar trajnimin MCC/VFR do të përjashtohet nga kërkesa në (a)(1)(i), dhe do të kryejë 5 orë trajnimi praktik MCC/IR.

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

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të tipit për helikopterë, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese në tipin përkatës të helikopterit apo një FSTD që përfaqëson atë lloj brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të kategorizimit dhe



2) të përfundojë të paktën 2 orë si një pilot helikopteri të tipit përkatës brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit. Kohëzgjatja e kontrollit të aftësisë mund të llogaritet rreth 2 orë.

3) Kur aplikantët janë të pajisur me më shumë se 1 kategorizim tipi për helikopterë me një motor piston, ata mund të arrijnë rivlefshmërinë e të gjithë kategorizimeve të tipit përkatës duke plotësuar kontrollin e aftësisë në vetëm 1 prej kategorizimeve të tipit përkatës të mbajtur, me kusht që ata kanë të kenë përfunduar të paktën 2 orë kohë të fluturimit si PIC për tipat e tjerë gjatë periudhës së vlefshmërisë.

Kontrolli i aftësisë do të kryhet çdo herë në një tip të ndryshëm.

4) Kur aplikantët duan të pajisen me më shumë se 1 kategorizim të tipit për helikopterët me një motor me turbine me një masë maksimale certifikuar të ngjitjes deri në 3 175 kg, ata mund të arrijnë rivlefshmërinë e të gjithë kategorizimeve të tipit përkatës duke plotësuar kontrollin e aftësisë në vetëm 1 prej tipave përkatës të mbajtur, me kusht që të kenë kryer:

- (i) 300 orë si PIC në helikopterë;
- (ii) 15 orë në secilin nga tipat e mbajtur; dhe
- (iii) të paktën 2 orë kohë fluturimi si PIC në secilin nga tipat e tjerë gjatë periudhës së vlefshmërisë. Kontrolli i aftësisë do të kryhet çdo herë në një tip të ndryshëm.

5) Një pilot i cili përfundon me sukses një test aftësie për lëshimin e një kategorizimi të tipit shtesë do të arrijë rivlefshmërinë për kategorizimin e tipit përkatës në grupet e zakonshëm, në përputhje me pikat (3) dhe (4).

6) Rivlefshmëria i një IR(H), nëse mbahet, mund të kopernohet me një kontroll të aftësisë për një kategorizim të tipit.

b) Aplikuesi i cili dështon në kalimin në të gjitha seksionet e një kontrolli aftësie para datës së skadimit të një kategorizimi të tipit nuk do të ushtrojë privilegjet e atij kategorizimi deri pasi të ketë kaluar në kontrollin e aftësisë. Në rastin e (a)(3) dhe (4), aplikanti nuk duhet të ushtrojë privilegjet e tij/saj në cilindo prej tipave.

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për kategorinë e avionëve me ngritje me fuqi

FCL.720.PL Kërkesat për përvojën dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të tipit – avionë me ngritje vertikale me fuqi

Përveç nëse përcaktohet ndryshe, në të dhënat operative të përshtatshmërisë të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, një aplikant për lëshimin e parë të një kategorizimi të tipit për një avion me ngritje vertikale me fuqi duhet të përmbushë kërkesat për përvojën dhe kushtet paraprake siç vijon:

a) për pilotët e aeroplanëve:

- 1) të jenë pajisur me një CPL/IR(a) me njohuritë teorike ATPL ose një ATPL(a),
- 2) të jenë pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi MCC;
- 3) të kenë kryer më shumë se 100 orë si pilot në avionë me multipilotë;

4) të kenë kryer 40 orë të mësimin të fluturimit në helikopterë;

b) për pilotët e helikopterëve:

- 1) të jenë pajisur me një CPL/IR(H) me ATPL të njohurive teorike ose një ATPL/IR(H),
- 2) të jenë pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi MCC;
- 3) të kenë kryer më shumë se 100 orë si pilotë për helikopterë me multipilotë;

4) të kenë kryer 40 orë të mësimin fluturimit në aeroplan;

c) për pilotin e kualifikuar që fluturon me aeroplan dhe helikopter duhet që:

- 1) të jetë i pajisur me të paktën një CPL(H);
- 2) të jetë i pajisur me IR dhe njohuritë teorike ATPL apo një ATPL si për avionët ashtu dhe për helikopterët;

3) të jetë i pajisur me një certifikatë të përfundimit të një kursi MCC si për avionët ashtu dhe për helikopterët;

4) të ketë përfunduar së paku 100 orë si një pilot për helikopterë shumëpilotësh ose për avionë;

5) të ketë përfunduar 40 orë të mësimin të fluturimit në aeroplanë apo helikopterë, siç është e zbatueshme, në qoftë se piloti nuk ka përvojë si ATPL ose në avionët shumëpilotësh.

FCL.725.PL Instruksione fluturimi për lëshimin e kategorizimit të tipit – avionë me ngritje vertikale me fuqi



Instrukcionet e fluturimit si pjesë e kursit të trajnimit për tipin e avionit me ngritje vertikale me fuqi duhet të plotësohen në avion dhe një FSTD që përfaqëson avionin dhe në mënyrë të përshtatshme dhe të kualifikuar për këtë qëllim.

FCL.740.PL Rivlefshmëria e kategorizimit të tipit – avion me ngritje vertikale me fuqi

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorisë së avionit me ngritje vertikale me fuqi, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese, në kategorinë e avionit me ngritje me fuqi brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të kategorizimit;

2) të kryejë gjatë periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit, të paktën:

(i) 10 sektorë rruge si pilot i tipit përkatës të avionit me ngritje me fuqi; ose

(ii) 1 sektor rruge si pilot të tipit përkatës të avionit me ngritje vertikale me fuqi ose FFS, duke fluturuar me një ekzaminues. Ky sektor rruge mund të kryhet gjatë kontrollit të aftësisë.

3) Një pilot që punon për një operator të transportit ajror tregtar të miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore që ka kaluar kontrollin e aftësisë të operatorit kombinuar me kontrollin e aftësisë për rivlefshmërisë së kategorizimit të tipit do të përjashtohet nga përputhja me kërkesat në (2).

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

SEKSIONI 5

Kërkesat specifike për kategorinë e airshipeve

FCL.720.As Parakushtet për lëshimin e kategorizimit të tipit – airshipe

Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat operative të përshtatshme të përcaktuara në përputhje me pjesën 21, një aplikant për lëshimin e parë të një kategorizimi të tipit për airship, duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme për përvojën dhe kriteret paraprake:

a) për airshipe multipilotësh:

1) të ketë përfunduar 70 orë kohë fluturimi si PIC për airship;

2) të jetë pajisur me një certifikatë të përfundimit të kënaqshëm të MCC në airship.

3) Një aplikues i cili nuk përputhet me kërkesën në (2) do t'i lëshohet kategorizimi i tipit me privilegje të kufizuar për të ushtruar vetëm funksionin si bashkëpilot. Kufizimi duhet të hiqet kur piloti të ketë përfunduar 100 orë kohë fluturimi si PIC ose pilot në komandë nën mbikëqyrje të airshipeve.

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

a) Kursi i trajnimit (a) MCC duhet të përmbledhë të paktën:

1) 12 orë instruksione të njohurive teorike dhe ushtrimet; dhe

2) 5 orë trajnim praktik me MCC.

Një FNTP II, ose III i kualifikuar për MCC, duhet të përdorët 2/3 e FTD ose FFS.

b) Kursi i trajnimit MCC duhet të kryhet brenda 6 muajve në një ATO.

c) Përveç rastit kur kursi MCC ka qenë i kombinuar me një kurs kategorizimi të tipit për shumë pilotë, pas përfundimit të kursit të trajnimit MCC aplikanti do të pajiset me një certifikatë të përfundimit.

d) Një aplikant që ka përfunduar trajnimin MCC për çdo kategori tjetër të avionit do të përjashtohet nga kërkesat e pikës(a).

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

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të tipit, aplikanti duhet:

1) të kalojë një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese në tipin përkatës të airshit brenda 3 muajve që paraprijnë menjëherë datën e skadimit të vlefshmërisë;

2) të kryejë të paktën 2 orë si një pilot të tipit përkatës të airshit brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit. Kohëzgjatja e kontrollit të aftësisë mund të llogaritet rreth 2 orë.

3) Rivlefshmëria i një IR(As), nëse posedohet, mund të kombinohet me një kontroll të aftësisë për rivlefshmërinë e një klase ose të një kategorizimi sipas tipit.

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



NËNPJESA I

Kategorizime shitesë

FCL.800 Kategorizimi aerobatik

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

b) Aplikantët për një kategorizim aerobatik duhet të kenë kryer:

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

2) kursi i trajnimit në një DTO ose në një ATO, duke përfshirë;

i) instruksion teorike të njohurive të përshtatshme për kategorizimin;

ii) të paktën 5 orë ose 20 fluturime të instruksionit aerobatik në kategorinë e përshtatshme të avionëve.

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

FCL.805 Kategorizimi për tërheqës planeri dhe tërheqës banderolash

a) Mbajtësit e licencës së pilotit me privilegje për të fluturuar me aeroplanë ose TMG mund të tërheqin planerë ose banderola vetëm kur janë të pajisur me kategorizimin e duhur të tërheqjes së planerëve ose të tërheqjes së banderolave.

b) Aplikantët për një kategorizim të tërheqjes së planerëve duhet të kenë kryer:

1) të paktën 30 orë kohë fluturimi si PIC dhe 60 ngritje dhe ulje në aeroplanë, në qoftë se aktiviteti do të kryhet në aeroplanë, apo në TMG, në qoftë se aktiviteti do të kryhet në TMG, i kryer pas lëshimit të licencës;

2) kursi i trajnimit në një DTO ose në një ATO duke përfshirë;

i) instruksione të njohurive teorike në operimet dhe procedurat tërheqëse;

ii) të paktën 10 fluturime instruksioni të tërheqjes së një planer, duke përfshirë të paktën 5 fluturime me instruksion të dyfishtë; dhe

iii) përveç bartësve të një LAPL(S) ose një SPL, 5 fluturime familjarizues në një planer i cili lëshohet nga një avion.

c) Aplikantët për një kategorizim tërheqës banderolash duhet të kenë përfunduar:

1) të paktën 100 orë kohë fluturimi dhe 200 ngritje dhe ulje si PIC në aeroplan apo TMG, pas lëshimit të licencës. Së paku 30 prej këtyre orëve do të jetë në aeroplanë, në qoftë se aktiviteti duhet të kryhet në aeroplan, apo në TMG, në qoftë se aktiviteti duhet të kryhet në TMG;

2) kursi i trajnimit në një DTO ose në një ATO duke përfshirë:

a) instruksion të njohurive teorike në operimet dhe procedurat tërheqëse;

b) të paktën 10 fluturime instruksioni të tërheqjes së banderolave, duke përfshirë të paktën 5 fluturime të dyfishtë.

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

e) Në mënyrë që të ushtrojë privilegjet e klasifikimit për tërheqje planerësh ose banderolash, mbajtësi i kategorizimit duhet të ketë kryer një minimum prej 5 tërheqjesh gjatë 24 muajve të fundit.

f) Kur piloti nuk i përmbush kërkesat e paragrafit (d), para se të rinisë ushtrimin e privilegjeve të tij/saj, i duhet të përfundojë tërheqjet e humbura me ose nën mbikëqyrjen e një instruktori.

FCL.810 Kategorizimi i natës

a) Aeroplanët, TMG, Airship-et.

3.1) Nëse privilegjet e një LAPL-je, SPL-je ose LPP-je për aeroplanët, TMG-të ose airship do të ushtrohen sipas kushteve të VFR-së për natën, aplikantët duhet të kenë përfunduar një kurs trajnimi në një DTO ose në një ATO. Kursi duhet të përmbajë:

i) instruksion të njohurive teorike;

ii) të paktën 5 orë fluturim natën në kategorinë e duhur të avionit, duke përfshirë të paktën 3 orë instruktim të dyfishtë, përfshirë të paktën 1 orë navigim në rrugëkalim me të paktën një rrugëkalim



të dyfishtë minimum 50 km (27NM) dhe fluturime vetëm me 5 ngritje dhe 5 ulje me ndalesa të plota.

2) Para përfundimit të trajnimit gjatë natës, mbajtësit e LAPL duhet të kenë kryer trajnimin bazë të fluturimit instrumental të nevojshëm për lëshimin e PPL-së.

3) Kur aplikantët janë të pajisur si me kategorizimin për aeroplanët me një motor piston (tokë) ashtu dhe me një kategorizim të klasës TMG, ata mund të plotësojnë kërkesat e paragrafit (1) të më sipërm ose për një klasë apo për të dyja klasat së bashku.

b) Helikopterët.

Nëse privilegjet e PPL-së për helikopterë duhet të ushtrohen në kushte VFR gjatë natës, aplikanti duhet të ketë:

1) kryer të paktën 100 orë kohë fluturimi si pilot në helikopterë pas lëshimit të licencës, duke përfshirë të paktën 60 orë si PIC për helikopterë dhe 20 orë fluturimi përtej vendit;

2) kryejnë një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO. Kursi kryhet brenda një periudhe gjashtë mujore dhe përfshin;

i) 5 orë instruksione të njohurive teorike;

ii) 10 orë kohë instruksione instrumentale të dyfishta në helikopter;

iii) 5 orë kohë fluturimi gjatë natës, duke përfshirë të paktën 3 orë të instruksionit të dyfishtë, duke përfshirë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 qarkullime vetëm gjatë natës. Çdo qarkullim do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

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

c) Balona.

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

FCL.815 Kategorizimi malor

a) Privilegjet.

Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi malor janë ato të kryerjes së fluturimeve me aeroplan apo TMG në drejtim të dhe prej sipërfaqeve të përcaktuara si të tilla që kërkojnë një kategorizim të tillë nga ana e autoriteteve përkatëse të përcaktuara nga Republika e Shqipërisë

Kategorizimi fillestar malor mund të përftohet nëpërmjet:

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

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

3) Privilegjet e kategorizimit fillestar mund të zgjerohen në privilegje të rrotave ose skive kur piloti ka ndërmarrë një kurs të duhur shtesë familjarizimi, duke përfshirë instruksionin e njohurive teorike dhe trajnimin e fluturimit, me një instruktor fluturimi malor.

b) Kursi i trajnimit. Aplikantët për kategorizimin malor duhet të kenë kryer, brenda një periudhe prej 24 muajsh, një kurs për udhëzime të njohurive teorike dhe trajnimin e fluturimit në një DTO dhe ATO. Përmbajtja e kursit duhet të jetë e përshtatshme për privilegjet e kërkuara të kategorizimit malor.

© Test aftësie.

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

Testi i aftësisë duhet të përmbajë:

1) një provim me gojë të njohurive teorike;

2) 6 ulje për të paktën 2 sipërfaqe të ndryshme të përcaktuara si të tilla që kërkojnë një kategorizim malor të ndryshëm nga sipërfaqja e nisjes.

(d) Vlefshmëria.

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

e) Rivlefshmëria.

Për rivlefshmëri të kategorizimit malor, aplikanti duhet të:

(1) ketë përfunduar të paktën 6 ulje malore në 24 muajt e fundit, ose

(2) të kalojë një kontroll aftësie. Kontrolli i aftësisë duhet të përputhet me kërkesat e paragrafit (c).

(f) Rinovimi.

Nëse kategorizimi ka skaduar, aplikanti duhet të përmbushë kërkesat e paragrafit (e)(2).

FCL.820 Kategorizimi i testimit të fluturimit

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

b) Detyrimi për të qene i pajisur me kategorizimin e testit të fluturimit i përcaktuar në



paragrafin (a) do të zbatohet vetëm për testet e fluturimit të kryera në:

1) helikopterë të certifikuar ose që do të certifikohen në përputhje me standardet të CS-27 ose CS-29 ose kodeve ekuivalente të fluturimit; ose

2) aeroplanë të certifikuar ose që do të certifikohen në përputhje me:

i) standardet të CS-25 ose kodeve ekuivalente të fluturimit; ose

ii) standardet e CS-23 ose kodeve ekuivalente ajrore, përveç aeroplanëve me një masë maksimale të nisjes prej më pak se 2 000 kg.

c) Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi të testimit të fluturimit janë brenda kategorisë përkatëse të avionit:

1) në rastin e një kategorizimi të testimit të fluturimit të kategorisë 1, të kryejë të gjitha kategoritë e testeve të fluturimit, siç përcaktohet në pjesën 21, si PIC ose si bashkëpilot;

2) në rastin e një kategorizimi të testit të fluturimit të kategorisë 2:

(i) të kryejë provimet e fluturimit të kategorisë 1, siç përcaktohet në pjesën 21-

-si një bashkëpilot,

-ose si PIC., Në rastin e avionëve të përmendur në paragrafin (b)(2), me përjashtim të atyre brenda kategorisë se udhëtarëve ose që kanë një projekt shpejtësi pikjate për 0,6 mach ose një tavan maksimal mbi 25 000 këmbë;

(ii) të kryejë të gjitha kategoritë e tjera të testeve fluturimit, siç përcaktohet në pjesën 21, ose si PIC apo bashkëpilot;

3) të kryejë fluturime pa kategorizimin për klasin ose tipin siç parashikohet në nënkreun H, përveç se kur kategorizimi për fluturimin testues nuk përdoret për operime të transportit ajror tregtar;

d) Aplikantët për lëshimin e parë të një kategorizimi të testit të fluturimit duhet:

1) të jenë të pajisur me të paktën një CPL dhe një IR në kategorinë përkatëse të avionit;

2) të kenë kryer të paktën 1 000 orë kohë fluturimi në kategorinë e përshtatshme të avionëve, nga të cilat të paktën 400 orë si PIC;

3) të kenë kryer një kurs trajnimi në një ATO të përshtatshme për avionin e synuar dhe kategorinë e fluturimeve. Trajnimi do të mbulojë të paktën temat e mëposhtme:

- Performancën,

- Stabilitetin dhe kontrollin/ cilësitë e trajtimit,

- Sistemet,

- Menaxhimin e testit,

- Menaxhimin e rrezikut/sigurisë.

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

FCL.825 Kategorizimi me instrumente në rrugëkalim (EIR)

a) Privilegjet dhe kushtet

1) Privilegjet e mbajtësit të një kategorizimi me instrumente në rrugëkalim (EIR) duhet të kryejnë fluturime ditën IFR në atë fazë të fluturimit në rrugëkalim, me avionin në të cilin është kategorizimi, ose klasi që mbahet.

Privilegji mund të zgjerohet për të kryer fluturime natën me IFR në atë fazë të rrugëkalimit n.q.s. piloti ka kategorizimin për fluturim natën në përputhje me FCL.810.

2) Mbajtësi i EIR, ai/a jo duhet të kryej ose të vazhdojë vetëm fluturimin në të cilin mund të ushtrohen privilegjet e kategorizimit të tij/saj, në rast se të dhënat e mundshme meteorologjike tregojnë se:

(i) kushtet e motit në ngritje janë të tilla që lejojnë pjesën e segmentit të fluturimit nga ngritja deri tek kalimi nga VFR-ne-IFR, të kryhet në përputhje me VFR; dhe

(ii) në kohën e llogaritur të mbërritjes në aerodromin e destinuar, kushtet e motit duhet të jenë të tilla që të lejojnë atë segment të fluturimit nga tranzicioni IFR- në-VFR në ulje, të kryhet në përputhje me VFR.

b) Parakushtet. Aplikantët për EIR, duhet të paktën të kenë PPL(A) dhe të kenë kryer minimum 20 orë fluturim në rrugëkalim me avionë si PIC.

c) Kurs trajnimi. Aplikantët për një EIR duhet të kenë përfunduar, brenda një periudhe prej 36 muaj tek një ATO:

1) të paktën 80 orë instruktim të njohurive teorike në përputhje me FCL.615; dhe

2) instruktim të fluturimit me instrumente, gjatë të cilit:

(i) fluturim trajnimi për rrugëkalim me avion me një motor, duke përfshirë të paktën 15 orë fluturim me instrumente sipas instruksionit; dhe

(ii) fluturim trajnimi shumë motorësh në rrugëkalim EIR, duhet të përfshijë të paktën 16 orë fluturim me instrumente sipas instruksionit, në të



cilat të paktën 4 orë duhet të jenë në avionë shumëmotorësh.

d) Njohuri teorike. Para se të kryhet kontrolli i aftësive praktike, aplikanti duhet të demonstrojë një nivel të njohurive teorike të përshtatshme me privilegjet që i janë dhënë, në lëndët që i referohen FCL.615(b).

e) Testi i aftësive praktike. Pas përfundimit të trajnimit, aplikanti duhet të kalojë testin e aftësive në një aeroplan me IRE. Për EIR më shumë motorë, testi praktik duhet të kryhet avion më shumë motorë. Për testin EIR praktik me një motor, duhet të kryhet me avion me një motor.

f) Me përjashtim të pikave (c) dhe (d), për mbajtësin e kategorizimit EIR të aftësive për avion me një motor, cili gjithashtu ka aftësimin për tip ose kategorizim për shumë motorë, dhe dëshiron që të marrë për herë të parë EIR më shumë motorë, duhet të plotësojë një kurs tek ATO, ku të përfshihen 2 orë fluturimi me instrumente sipas instruksionit në fazën e fluturimit në rrugëkalim me avionë më shumë motorë dhe duhet të kalojë testin e aftësive që i referohen pikës (e).

g) Vlerësimi, rivlerësimi dhe rinovimi.

1) një EIR duhet të jetë e vlefshme për 1 vit.

2) Aplikantët që dëshirojnë të rivlerësojnë EIR, duhet të:

(i) kalojnë testin e aftësive brenda një periudhe prej 3 muajsh direkt sapo përfundon data e kategorizimit; dhe

(ii) brenda 12 muajve pas mbarimit të afatit të kategorizimit, kryen 6 orë si PIC sipas rregullave të IFR dhe trajnim fluturimi për 1 orë me instruktor, i cili mban privilegjet për të dhënë trajnim për IR(A) ose EIR.

3) për çdo pjesë të veçantë të rivlerësimit, mbajtësi i EIR duhet të kalojë testin praktik profesional në bazë të pikës (g)(2)(i).

4) N.q.s. EIR i ka mbaruar afati, me qëllim që të rinovohen privilegjet, aplikantët duhet të:

(i) të përfundojnë rifreskimin e trajnimit me një instruktor që ka privilegjet e trajnimit të IR(A) ose EIR për të arritur nivelin e duhur të aftësive; dhe

(ii) kontrollon nivelin e aftësive.

5) N.q.s. EIR nuk është rivaliduar që prej 7 vjetësh nga data e vlerësimit të fundit, duhet që mbajtësi gjithashtu të kalojë përsëri ekzaminimet e njohurive teorike të EIR në përputhje me FCL.615(b).

6) Për një EIR me disa motorë, kontrolli i

aftësisë për rivlerësimin ose rinovimin dhe fluturimi i trajnimit i kërkuar në pikën (g)(2)(ii) duhet të përfundohen në një aeroplan me disa motorë. Nëse piloti mban gjithashtu një EIR me një motor të vetëm, ky kontroll aftësie duhet të arrijë gjithashtu rivlerësimin ose rinovimin e EIR me një motor të vetëm. Udhëtimi i fluturimit i përfunduar në një aeroplan me disa motorë duhet gjithashtu të përmbushë kërkesën e fluturimit për EIR me një motor të vetëm;

h) Kur një aplikant për EIR ka përfunduar fluturimet me instrumente sipas instruksionit me një IRI(A) ose një FI(A) dhe ka privilegjet për të dhënë trajnim për IR ose EIR, këto orë mund të llogariten për orët e kërkuara në pikën (c)(2)(i) dhe (ii) përkatësisht deri në maksimum të 5 ose 6 orëve. 4 orët e instruktimit të fluturimit me instrumente të kërkuara në avionë shumëmotorësh kërkuar në pikën (c)(2)(ii) nuk mund të jetë subjekt i këtij krediti.

1) për të përcaktuar sasinë e orëve që janë të vlefshme dhe për të vendosur për nevojat e trajnimit, aplikanti duhet të përfundojë një vlerësim paraprak tek një ATO.

2) Përfundimi i instruktimit të fluturimit me instrumente e dhënë nga një IRI(A) ose FI(A) duhet të dokumentohet në një regjistër trajnimi të veçantë të nënshkruar nga instruktori.

(i) Aplikantët për EIR, që mbajnë një pjesë FCL PPL ose CPL dhe një IR(A) e vlefshme e lëshuar në përputhje me kërkesat e aneksit 1 të Konventës së Çikagos për një vend të tretë, mund të kreditohet e plotë përkundrejt kërkesave të kursit të trajnimit përmendur në pikën (c). Me qëllim që të lëshohet një EIR, aplikanti duhet të:

1) përfundojë me sukses testin e aftësive të EIR;

2) me përjashtim të pikës (d), demonston gjatë testit të aftësive tek kontrolluesi që ai/a jo ka kërkuar një nivel të kënaqshëm, të njohurive teorike dhe ligjeve të ajrit, meteorologji, planifikim fluturimi dhe performancës të (IR);

3) të ketë një eksperiencë minimale prej 25 orë fluturimi në avionët në IFR si PIC.

FCL.830 planerë kategorizimi i fluturimeve në re

a) Mbajtësit e licencës së pilotit me privilegjet për të fluturuar me planerë duhet të operojë vetëm planerë ose planerë me motor, përjashtuar TMG, brenda reve kur ata kanë kategorizim fluturimi planeri në re.



b) Aplikantët e kualifikuar për të fluturuar me planerë në re duhet të kenë përfunduar të paktën:

1) 30 orë si PIC në glajdera ose planerë me motor pas lëshimit të licencës;

2) kursin e trajnimit në një DTO ose në një ATO duke përfshirë:

(i) instruktimin e njohurive teorike; dhe

(ii) të paktën 2 orë intruktim të dyfishtë fluturimi të planerëve ose planerëve me motor, duke kontrolluar planerin vetëm me instrumente, nga e cila të paktën një orë duhet të plotësohet në TMGs; dhe

3) një testim aftësish me një kontrollues fluturimi (FE) për këtë qëllim.

c) Mbajtësit e EIR ose të një IR(A) duhet të llogaritet për kërkesat e (b)(2)(i). Me përjashtim të pikës (b)(2)(ii), të paktën një orë instruktim i dyfishtë në fluturim me glajder ose me glajder me motor, përjashtuar TMG, duhet ta bëjnë (në fluturim) kontrollin e glajderit vetëm me instrumente.

d) Mbajtësit e kategorizimit të fluturimit në re, duhet t'i përdorin privilegjet e tyre, vetëm kur ata kanë plotësuar të paktën një orë fluturimi në 24 muajt e fundit, ose 5 fluturime si PIC duke ushtruar privilegjet e kategorizimit të fluturimit në re, në glajdera ose glajdera me motor, përjashtuar TMGs.

e) Mbajtësit e kategorizimit të fluturimit në re që nuk përputhen me kërkesat e pikës (d), duhet që para se të fillojnë të ushtrojnë privilegjet e tyre, të:

1) të ndërmarrin një kontroll aftësie me një kontrollues fluturimi të kualifikuar për këtë qëllim; ose

2) të kryejë kohë fluturimi shtesë ose fluturime, të nevojshme sipas pikës (d) me një instruktor të kualifikuar.

f) Mbajtësit e një EIR të vlefshme ose të një IR(A) duhet të kreditohet drejt kërkesave të pikës (d).

NËNPJESA J

Instruktorët

SEKSIONI 1

Kërkesa të përbashkëta

FCL.900 Certifikatat e instruktorëve

a) të përgjithshme. Një person duhet të kryejë vetëm:

(1) instruksione fluturimi në avion, kur ai/ajo është pajisur me:

(i) një licencë piloti e lëshuar ose pranuar në përputhje me këtë rregullore;

(ii) një certifikatë instruktori e përshtatshme për të dhënë instruksione, lëshuar në përputhje me këtë nënpjesë;

2) instruksione fluturimi sintetike apo instruksione MCC kur ai/ajo është pajisur me një certifikatë të përshtatshme për instruktor sipas instruksioneve që jep, lëshuar në përputhje me këtë nënpjesë.

b) Kushte të veçanta:

1) Në rastin e futjes së avionëve të rinj në Republikën e Shqipërisë ose në flotën e një operatori, kur pajtueshmëria me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një certifikatë të veçantë duke dhënë privilegje për instruksione fluturimi. Kjo certifikatë duhet të jetë e kufizuar për fluturimet e instruksionit të nevojshëm për futjen e tipit të ri të avionit dhe vlefshmëria e saj nuk duhet, në asnjë rast, të kalojë 1 vit.

2) Mbajtësit e një certifikate të lëshuar në përputhje me paragrafin (b)(1), të cilët dëshirojnë të aplikojnë për lëshimin e një certifikate instruktori duhet të përmbushin kushtet dhe kërkesat e rivlefshmërisë të përcaktuara për atë kategori të instruktorit. Pavarësisht FCL.905.TRI (b), një certifikatë TRI e lëshuar në përputhje me këtë nënparagraf do të përfshijë privilegjin për të instruktuar për lëshimin e një certifikate TRI ose SFI për tipin përkatës.

c) Instruksioni jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë:

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

(i) të jetë i pajisur të paktën me një licence, kategorizim ose certifikatë ekuivalente tek ai për të cilin ata janë të autorizuar të instruktojnë dhe në çdo rast të ketë të paktën një CPL;

(ii) të përmbushë kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë për lëshimin e certifikatës përkatëse së instruktorit;



(iii) të vërtetojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar një nivel të përshtatshëm të njohurive të rregullave evropiane të sigurisë së aviacionit në mënyrë që të jetë në gjendje të ushtrojë privilegjet e instruksionit në përputhje me këtë pjesë.

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

(i) në ATO-t që gjenden jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë;

(ii) për pilotët studentë të cilët kanë njohuri të mjaftueshme të gjuhës në të cilën është dhënë instruksioni i fluturimit.

FCL.915 Parakushtet dhe kërkesat e përgjithshme për instruktorët

a) Të përgjithshme

Aplikantët për lëshimin e certifikatës së instruktorit duhet të jenë së paku 18 vjeç.

b) Kërkesa shtesë për instruktorët që japin instruksione për fluturimin në avion.

Aplikantët për lëshimin ose mbajtësit e një certifikate të instruktorit me privilegje për të dhënë Instruksione fluturimi në një avion duhet të kenë:

1) për trajnimin për licencë, së paku licencën ose, në rastin e pikës FCL.900 (c), licencën ekuivalente për të cilën jepet udhëzimi për fluturimin;

2) për trajnimin e klasifikimit, kategorizimin përkatës ose, në rastin e pikës FCL.900 (c), kategorizimin ekuivalent, për të cilën jepet udhëzimi për fluturimin;

3) përveçse në rastin e instruktorëve të testimit të fluturimit (FTI-të), të kenë:

(i) përfunduar të paktën 15 orë kohë fluturimi si pilotë të klasës ose tipit të avionit në të cilin jepet udhëzimi i fluturimit, nga të cilat një maksimum prej 7 orësh mund të jetë në një FSTD që përfaqëson klasën ose tipin e avionit, nëse është e zbatueshme; ose

(ii) kaluar një vlerësim të kompetencës për Kategorizimin përkatës të instruktorit në atë klasë ose tip avion; dhe

4) të drejtë të veprojnë si PIC në avion gjatë këtij udhëzimi të fluturimit.

c) Kreditë ndaj kategorizimit të mëtejshëm dhe me qëllim të rivlerësimit

1) Aplikantët për certifikata të mëtejshme të instruktorëve mund të kreditohen me aftësitë për mësimdhënie dhe mësimnxënie që tashmë janë treguar për certifikatën e instruktorit të mbajtur.

2) Orët e fluturimit si ekzaminues gjatë testimit

të aftësive ose kontrolli i aftësisë kreditohen në mënyrë të plotë drejt kërkesave të rivlerësimit për të gjitha certifikatat e instruktorëve të mbajtura.

d) Kreditet për zgjerimin në tipa të mëtejshëm marrin parasysh elementet përkatëse siç përcaktohet në të dhënat e vlefshmërinë ajrore, të përcaktuara në përputhje me shtojcën I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 149, datë 7.4.2014 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit” apo rishikimeve të saj.

e) Kërkesat shtesë për të qenë instruktor në një kurs trajnimi në përputhje me FCL.745.A:

1) Përveç pikës (b), para se të veprojnë si instruktorë për një kurs trajnimi sipas FCL.745.A, mbajtësit e një certifikate të instruktorit duhet të kenë:

(i) së paku 500 orë fluturimi si pilot për aeroplan, duke përfshirë 200 orë instruksione fluturimi;

(ii) pasi të kenë plotësuar kërkesat e përvojës sipas pikës (e)(1)(i), një kurs trajnimi të UTRT-së në një ATO, gjatë së cilës aftësia e aplikantëve është vlerësuar vazhdimisht; dhe

(iii) certifikatë të lëshuar, pas përfundimit të kursit, që vërteton përfundimin e kursit nga ATO, drejtuesi i trajnimeve (HT) i të cilit ka regjistruar privilegjet e specifikuar në pikën (e)(1) në librin e fluturimit të e aplikantëve.

2) Privilegjet e përmendura në pikën (e)(1) ushtrohen vetëm nëse instruktorët gjatë vitit të fundit kanë marrë trajnime për rifreskimin në një ATO gjatë të cilit kompetenca e kërkuar për të qenë instruktor në një kurs në përputhje me pikën FCL.745.A është vlerësuar e suksesshme nga HT-ja.

3) Instruktorët që kanë privilegjet e përcaktuara në pikën (e)(1) mund të veprojnë si instruktorë për një kurs të përcaktuar në pikën (e)(1)(ii), me kusht që:

(i) të kenë 25 orë përvojë instruksione fluturimi gjatë trajnimit sipas FCL.745.A;

(ii) të kenë përfunduar një vlerësim të kompetencës për këtë privilegj; dhe

(iii) të pajtohen me kërkesat eksperiencës së fundit në pikën (e)(2).

(4) Këto privilegje regjistrohen në ditarin e instruktorëve dhe nënshkruhen nga ekzaminuesi;

**FCL.920 Kompetencat e instruktorit dhe vlerësimi**

Të gjithë instruktorët duhet të trajnohen për të arritur këto kompetenca:

- Përgatitja e burimeve,
- Krijimi i një klime të favorshme për të mësuar,
- Njohuritë e tanishme,
- Integrimi i menaxhimit të kërcënimit dhe gabimit (TEM) dhe i menaxhimit të burimeve të ekuipazhit,
- Menaxhimi i kohës për të arritur objektivat e trajnimit,
- Lehtësimi i të mësuarit,
- Vlerësimi i punës së praktikantëve,
- Vëzhgimi dhe shqyrtimi i përparimit,
- Vlerësimi i seksioneve trajnuese,
- Raporti për rezultatet.

FCL.925 Kërkesat shtesë për instruktorët për MPL (a) instruktorët që kryejnë trajnime për (a) MPL duhet të:

- 1) kenë përfunduar me sukses një kurs trajnimi për instruktor MPL në një ATO; dhe
- 2) përveç kësaj, për fazat bazë, të ndërmjetme dhe të përparuara të kursit të trajnimit të integruar MPL:

(i) të jenë me përvojë në operimet multipilotësh; dhe

(ii) të kenë përfunduar trajnimin për menaxhimin fillestar të burimeve të ekuipazhit me një operator të transportit ajror tregtar të miratuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të operimeve ajrore.

b) Kurs trajnimi MPL për instruktorët

1) Kursi i trajnimit për instruktore MPL përbëhet nga të paktën 14 orë trajnim.

Pas përfundimit të kursit të trajnimit, aplikanti do të ndërmarrë një vlerësim të kompetencave si instruktor dhe të njohjes së përjasjes ndaj trajnimit bazuar në kompetence.

2) Vlerësimi do të përbëhet nga një demonstrim praktik i instruksionit të fluturimit në fazën e duhur të kursit të trajnimit MPL. Ky vlerësim kryhet nga një ekzaminues i kualifikuar në përputhje me nënpjesën K.

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

c) Në mënyrë që të ruajë privilegjet, instruktori duhet të ketë kryer, brenda 12 muajve të mëparshëm, brenda një kursi trajnimi MPL:

- 1) 1 seancë simulimi prej të paktën 3 orësh; ose
- 2) 1 ushtrim ajri të paktën 1 orë që përfshin të paktën 2 ngritje dhe ulje.

d) Nëse mësuesi nuk i ka përmbushur kërkesat e paragrafit (c), para se të ushtrojë privilegjet për të kryer instruksione fluturimi për MPL ai/ajo duhet:

1) të ndërmarrë një trajnim rifreskues në një ATO për të arritur nivelin e kompetencës së nevojshme për të kaluar vlerësimin e kompetencave si instruktor; dhe

2) të kalojë vlerësimin e kompetencave si instruktor siç është përcaktuar në paragrafin (b)(2).

FCL.930 Kursi i trajnimit

a) Një Aplikanti për certifikatën e instruktorit duhet të ketë kryer një kurs për njohuri teorike dhe udhëzime Instruksionet e fluturimit në një ATO. Një aplikant për certifikatën e instruktorit për avionë lundruar planerë ose balona mund të ketë kryer një kurs për njohuri teorike dhe udhëzime fluturimi në një DTO.

b) Përveç elementeve specifike të përcaktuara në këtë aneks (Pjesa-FCL) për secilën kategori të instruktorëve, kursi i trajnimit përfshin elementet e kërkuara në pikën FCL.920;

FCL.935 Vlerësimi i kompetencës

a) Përveç se për instruktorin për bashkëpunimin e multiekuipazhit (MCCI), instruktorin sintetik të trajnimit (IST), instruktorin e klasës malore (MI) dhe instruktorin e testit të fluturimit (FTI), një aplikant për një certifikatë të instruktorit duhet të kalojë një vlerësim të kompetencave në kategorinë e përshtatshme të avionëve për t'i demonstruar një ekzaminuesit të kualifikuar në përputhje me nënpjesën K, aftësinë për të instruktuar një pilot student në nivelin e kërkuar për lëshimin e licencës, kategorizimit ose certifikatës përkatëse.

b) Ky vlerësim duhet të përfshijë:

1) demonstrimin e kompetencave të përshkruara në FCL.920, gjatë parafluturimit, posfluturimit dhe instruksioneve teorike të njohurive;

2) provime me gojë teorike për instruksionet në tokë, parafluturimit dhe postfluturimit dhe për demonstrimet gjatë fluturimit në tipin, klasën apo FSTD e duhur të avionit;

3) ushtrime të duhura për të vlerësuar kompetencat e instruktorit.

c) vlerësimi duhet të kryhet në të njëjtën klasë, tip avioni apo FSTD që përdoret për instruksionin e fluturimit;



d) kur një vlerësim i kompetencës është i nevojshëm për rivlefshmërinë e një certifikate instruktori, një aplikant i cili nuk arrin të kalojë në vlerësimin para datës së skadimit të certifikatës së instruktorit nuk ushtron privilegjet e asaj certifikate derisa vlerësimi të kryhet me sukses.

FCL.940 Vlefshmëria e certifikatave të instruktorit

Me përjashtim të MI, dhe pa cenuar FCL.900(b)(1), certifikatat e instruktorit do të jenë e vlefshme për një periudhë 3-vjeçare.

FCL.945 Detyrimet për instruktorët

Pas përfundimit të fluturimit të trajnimit për rivlerësimin e një kategorizimi të klasit SEP ose TMG në përputhje me FCL.740.A (b)(1) dhe vetëm në rastin e përmbushjes së të gjitha kriterëve të tjera të rivlerësimit të kërkuara nga FCL.740.A(b)(1) instruktori do të miratojë licencën e aplikantit me datën e re të skadencës të kategorizimit ose certifikatës, nëse autorizohet në mënyrë specifike për atë qëllim nga autoriteti kompetent përgjegjës për licencën e aplikantit;

SEKSIONI 2

Kërkesat specifike për instruktor fluturimi - FI

FCL.905.FI - Privilegjet dhe kushtet

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

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

b) kategorizimeve të tipit dhe klasës për avionët me një pilot të vetëm, me një motor, me përjashtim të aeroplanëve komplekse njëpilotësh me performancë komplekse; zgjerim klase dhe grupi për balona dhe planerë;

c) kategorizimeve të tipit për avionë një- ose multipilotësh;

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

e) kategorizimit natën, me kusht që FI:

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

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

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

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

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

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

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

3) përveç kësaj:

(i) për avionët shumëmotorësh, të ketë plotësuar kërkesat për lëshimin e një certifikate CRI për këta tip avionësh;

(ii) për helikopterë multimotor, të ketë plotësuar kërkesat për lëshimin e një certifikate TRI;

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

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

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

(i) një certifikatë FI, IRI, CRI, apo MI me kusht që FI:

1) të ketë kryer të paktën:

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

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

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

2) ka kaluar një vlerësim të kompetencës në përputhje me FCL.935 në kategorinë e duhur të avionit për t'i demonstruar një ekzaminuesi të instruktorit të fluturimit (FIE) aftësinë për të instruktuar për certifikatë FI;



j) një MPL, me kusht që FI:

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

2) për fazën bazë të trajnimit:

(i) të ketë një IR për aeroplanë multimotor dhe privilegjin për të instruktuar për një IR; dhe

(ii) të ketë të paktën 1500 orë kohë të fluturimit në operimet me multiekuipazh:

3) në rastin e një FI tashme të kualifikuar për të instruktuar në kurse të integruara të trajnimeve ATP(A) ose CPL(A)/IR, kërkesat e (2)(ii) mund të zëvendësohen me kryerjen e një kursi të strukturuar të trajnimit të përbërë nga:

(i) kategorizimi MCC;

(ii) vëzhgimi në 5 seanca të instruksioneve të fluturimit në fazën 3 të një kursi MPL;

(iii) vëzhgimi në 5 seanca të instruksioneve të fluturimit në fazën 3 të një kursi MPL;

(iv) vëzhgimi në 5 seanca të trajnimit periodik të operatorit për fluturime të orientuara të linjës;

(v) përmbajtja e kursit të trajnimit për instruktor MCCI.

Në këtë rast, FI duhet të zhvillojë 5 seancat e tij si instruktor nën mbikëqyrjen e një TRI(A), MCCI(A), apo SFI(A) të kualifikuar për instruksione të fluturimit për MPL.

FCL.910.FIFI – Instruktor fluturimi i kufizuar – privilegjet

a) Një FI ka privilegjet e tij ose të saj të kufizuara për dhënien e udhëzimeve të fluturimit nën mbikëqyrjen e një FI për të njëjtën kategori avionësh të emëruar nga DTO ose ATO për këtë qëllim, në rastet e mëposhtme:

1) Për lëshimin e PPL, SPL, BPL dhe LAPL;

2) Në të gjitha kurset e integruara në nivelin e PPL, në rastin e aeroplanëve dhe helikopterëve;

3) Për kategorizime të klasës dhe tipit për avion me një pilot të vetëm, me një motor të vetëm, përveç avionëve kompleks, me një pilot, me performancë të lartë, zgjerime të klasës dhe grupit në rastin e balonave dhe zgjerimit të klasës në rastin e planerëve lundrues;

4) Për kategorizimet e natës, tërheqjes dhe akrobatikët.

b) Gjatë zhvillimit të trajnimit nën mbikëqyrje, në përputhje me paragrafin (a), FI nuk duhet të ketë privilegjin të autorizojë pilotin student të kryejë fluturimin e parë vetëm dhe

fluturimet e para vetëm përtej vendit.

c) Kufizimet e paragrafëve (a) dhe (b) duhet të hiqen nga certifikata e FI, kur FI të ketë kryer të paktën:

1) për FI(A), 100 orë instruksione të fluturimit në aeroplanë ose TMG dhe, përveç kësaj të ketë mbikëqyrur të paktën 25 fluturime vetëm të studentëve;

2) për FI(H), 100 orë instruksione të fluturimit në helikopterë dhe, përveç kësaj të ketë mbikëqyrur të paktën 25 ushtrime të fluturimeve vetëm të studentëve;

3) për FI(A), FI(S) dhe FI(B), 15 orë ose 50 ngritje të instruksioneve të fluturimit që përfshijnë programin e plotë mësimor për lëshimin e një PPL(As), SPL ose BPL në kategorinë e duhur të avionit.

FCL.915.FIFI – parakushte

Një aplikant për një certifikatë FI, duhet:

a) në rastin e FI(A) dhe FI(H):

1) të ketë marrë të paktën 10 orë të instruksioneve të fluturimit në instrumente në kategorinë e duhur të avionit, prej të cilave jo më shumë se 5 orë mund të jenë kohë e fluturimit me instrumente në tokë në një FSTD;

2) të ketë kryer 20 orë të fluturimeve përtej vendit me VFR në kategorinë e duhur të avionit si PIC; dhe

b) përveç kësaj, për FI(A):

1) të mbajë të paktën një CPL(A); ose

2) të mbajë të paktën një (PPL(A) dhe të ketë:

(i) plotësuar kërkesat për njohuri teorike për CPL, përveç rastit të një trajnimit FI të kryer vetëm për LAPL(A); dhe

(ii) kryer të paktën 200 orë kohë të fluturimit në aeroplanë ose TMG, prej të cilave 150 orë si PIC;

a) të ketë kryer të paktën 30 orë në aeroplanë me një motor të vetëm me fuqi piston prej të cilave të paktën 5 orë duhet të jenë kryer gjatë 6 muajve përpara testit të fluturimit të para hyrjes të përcaktuar në FCL.930.FI(a);

b) të ketë kryer një fluturim VFR përtej vendit si PIC, përfshirë një fluturim prej të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilëve duhet të kryhen dy ulje me ndalim të plotë në 2 aerodrome të ndryshme.

c) përveç kësaj, për FI(H), të ketë kryer 250 orë të kohës së plotë të fluturimit si pilot në helikopterë prej të cilave:

1) të paktën 100 orë duhet të jenë si PIC, në rast



se aplikanti mban të paktën një CPL(H); ose

2) të paktën 200 orë si PIC, në rast se aplikanti mban të paktën një PPL(H) dhe ka plotësuar kërkesat për njohuri teorike për CPL;

d) për një FI (As), të ketë kryer 500 orë kohë të fluturimit në airshipe si PIC, prej të cilave 400 orë do të jetë si PIC që mban një CPL (As);

e) për një FI (S), të ketë kryer 100 orë kohë të fluturimit dhe 200 lëshime si PIC në planerë. Përveç kësaj, ku aplikanti dëshiron të japë instruksione fluturimi në TMG, ai / ajo duhet të ketë kryer 30 orë kohë të fluturimit si PIC në TMG dhe një vlerësim shtesë të kompetencave në një TMG në përputhje me FCL.935 me një FI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FI (i);

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

FCL.930.FI FI – Kursi i trajnimit

a) Aplikantët për certifikatë FI duhet të kenë kaluar një test të veçantë fluturimi të parahyrjes me një FI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FI (i) brenda 6 muajve para fillimit të kursit, për të vlerësuar aftësinë e tyre për të ndërmarrë kursin. Ky test fluturimi parahyrjes do të jetë i bazuar në kontrollin e aftësisë për kategorizimin e klasës dhe tipit siç është përcaktuar në shtojcën 9 të kësaj pjese.

b) Kursi i trajnimit FI do të përfshijë:

1) 25 orë të mësimdhënies dhe të mësimmarjes;

2) (i) në rastin e një FI (A), (H) dhe (As), të paktën 100 orë të instruksioneve për njohuritë teorike, duke përfshirë testet e progresit;

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

3) (i) në rastin e një FI (A) dhe (H), të paktën 30 orë të instruksioneve fluturimit, nga të cilat 25 orë do të jenë instruksione të fluturimit të dyfishtë, nga të cilat 5 orë mund të bëhen në një FFS, një i FNPT I apo II ose një FTD 2/3;

(ii) në rastin e një FI (As), të paktën 20 orë të instruksioneve të fluturimit, nga të cilat 15 orë do të jenë instruksione të fluturimit të dyfishtë;

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

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

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

4) Kur aplikohet për një certifikatë FI në një tjetër kategori të avionit, pilotët që mbajnë ose që kanë mbajtur një FI (A), (H) ose (As) do të kreditohen me 55 orë përkundrejt kërkesës referuar paragrafit (b) (2) (i) ose me 18 orë përkundrejt kërkesave referuar paragrafit (b) (2) (ii).

FCL.940.FI FI - Rivlefshmëria dhe rinovimi

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

1) të kryejë:

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

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

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

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

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

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

b) Për të paktën çdo rivlefshëmëri alternative pasardhëse në rastin e FI (A) ose FI (H), ose çdo rivlefshëmëri të tretë, në rastin e FI (As), (S) dhe (B), mbajtësit duhet të kalojnë një vlerësim të



kompetencave në përputhje me FCL.935.

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

- 1) të marrë pjesë në një seminar rifreskues për instruktor;
- 2) të kalojë një vlerësim të kompetencës në përputhje me FCL.935.

SEKSIONI 4

Kërkesat specifike për kategorizim të tipit instruktor - TRI

FCL.905.TRI TRI - Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e një TRI janë për të dhënë instruksione për:

- a) rivlefshmërinë dhe rinovimin e një EIR ose një IR, me kusht që TRI të mbajë një IR të vlefshme;
- b) lëshimin e një certifikate TRI ose SFI, me kusht që mbajtësi ka 3 vjet eksperiencë si një TRI; dhe
- c) në rastin e TRI për aeroplanë me një pilot të vetëm:

1) lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e kategorizimit të tipit për avionë komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë, kur aplikanti kërkon privilegjin për të vepruar në operime me një pilot të vetëm.

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

- (i) mban një certifikatë MCCI; ose
- (ii) mban apo ka mbajtur një certifikatë TRI për aeroplanë me multipilotë;
- (2) Kursin MPL në fazën bazë, me kusht që ai / ajo të ketë zgjeruar privilegjet për operime me multipilotë dhe mban apo ka mbajtur një certifikatë FI (A) ose një IRI (A);
- d) në rastin e TRI për aeroplanë me multipilotë:
 - (1) lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e kategorizimit të tipit për:
 - (i) aeroplanë për multipilotë;
 - (ii) aeroplanë komplekse me një pilot të vetëm të performancës së lartë, kur aplikanti kërkon privilegje për të vepruar në operime me multipilotë;
 - 2) trajnimin MCC;

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

e) në rast të TRI për helikopterët:

- 1) Lëshimi, rivlefshmëria, dhe rinovimi i kategorizimeve të tipit për helikopterët;
- 2) Trajnimi MCC siguron që ai/ajo mban një kategorizim për shumë pilot të tipit për helikopter;
- 3) Shtirja e IR(H) për një motor IR(H) në shumë motorë IR(H):

(f) në rast të TRI për avionët me force ngritëse

- 1) Lëshimi, rivlefshmëria dhe rinovimi i kategorizimeve të tipit të ngritjes vertikale me fuqi
- 2) Trajnimi MCC

FCL 910. TRI TRI Privilegjet e kufizuara

a) të përgjithshme, në rast se trajnimi TRI kryhet vetëm në një FFS, privilegjet e TRI-së do të kufizohen në trajnime në FFS.

Në këtë rast, TRIja mund të drejtojë fluturime të linjës nën mbikëqyrje, duke siguruar se kursi i trajnimit TRI ka përfshirë trajnime shtesë për këtë qëllim:

b) TRI për aeroplanët dhe për avionin me krahë të fiksuar – TRI(A) dhe TRI(PL). Privilegjet e një TRI kufizohen për tipin e aeroplanit ose avionit me krahë të fiksuar në të cilin trajnimi dhe vlerësimi i kompetencës është marrë. Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21, privilegjet e TRI do të zgjerohen për llojet e mëtejshme kur TRI ka:

- 1) përfunduar brenda 12 muajve para aplikimit, së paku 15 sektorë rruge, duke përfshirë nisjet dhe uljet në tipin e aplikueshëm të avionit, në të cilin 7 sektorë mund të përfundohen në FFS;
- 2) përfunduar pjesët e trajnimit teknik dhe udhëzimit të fluturimit të kursit përkatës të TRI;
- 3) kaluar seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me FCL.935 me qëllim për të demonstruar një FIE ose një TRE i kualifikuar në përputhje me Nën-pjesën K aftësinë e tij/saj për të instruktuar një pilot në nivelin e kërkuar për lëshimin e një kategorizimi tipi, duke përfshirë instruksionin para fluturimit, pas fluturimit dhe njohurive teorike.

c) TRI për helikopterët – TRI(H).

1) Privilegjet e një TRI(H) kufizohen në tipin e helikopterit në të cilin testi i aftësisë për lëshimin e certifikatës TRI është marrë. Përveç nëse



përcaktohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21, privilegjet e TRI do të zgjerohen për llojet e mëtejshme kur TRI ka:

(i) përfunduar pjesën teknike të tipit të përshtatshëm të kursit TRI mbi tipin e aplikueshëm të helikopterit ose një FSTD që përfaqëson atë lloj;

(ii) kryer së paku 2 orë të instruksionit të fluturimit mbi tipin e aplikueshëm, nën mbikëqyrjen e një TRI(H) të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme; dhe

(iii) kaluar seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me FCL.935 me qëllim për të demonstruar një FIE ose një TRE i kualifikuar në përputhje me nënpjesën K aftësinë e tij/saj për të instruktuar një pilot në nivelin e kërkuar për lëshimin e një kategorizim tipi, duke përfshirë instruksionin para fluturimit, pas fluturimit dhe njohurive teorike.

2) Para se privilegjet e një TRI (H) të jenë zgjeruar nga me një-pilot në më shumë pilotë privilegjet në tipin e njëjtë të helikopterëve, mbajtësi duhet të ketë të paktën 100 orë në operate me shumë pilotë të këtij tipi.

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

FCL.915. TRI TRI - parakushtet

Një aplikant për një certifikatë TRI duhet:

a) të mbajë një licencë piloti CPL, MPL ose ATPL për kategorinë e aplikueshme të avionit; (b) për një certifikatë TRI(MPA):

1) të ketë përfunduar 1500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë më shumë pilot; dhe

2) të ketë kryer, brenda 12 muajt që paraprijnë datën e aplikimit, 30 sektorë, duke përfshirë ngritjet dhe uljet si PIC në tipin e aplikuar të aeroplanit në të cilin 15 sektorë mund të kryhen në një FFS.

c) për një certifikatë TRI(SPA):

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

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

(ii) të mbajë apo të ketë mbajtur një certifikatë

FI për aeroplanë më shumë motorë me privilegjet IR;

(d) për TRI(H):

1) për një certifikatë TRI(H) me një pilot dhe një motor, aplikanti duhet të ketë kryer 250 orë si një pilot në helikopter;

2) për një certifikatë TRI(H) për helikopterë me një pilot dhe një motor të ketë kryer 500 orë si pilot të helikopterëve duke përfshirë 100 orë si PIC në helikopterë me një pilot dhe më shumë motorë.

3) për një certifikatë TRI për helikopterë më shumë pilotë të ketë kryer 1000 orë kohë fluturimi si pilotë në helikopterë, duke përfshirë;

4) Mbajtësit e një certifikate FI(H) do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafëve (1) dhe (2) në helikopterët përkatës me një pilot.

e) për TRI(MPL):

1) të kenë kryer 1500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë më shumë pilot, me fuqi ngritëse ose në helikopterë më shumë pilot; dhe

2) të kenë kryer brenda 12 muajve para aplikimit, 30 sektorë, duke përfshirë ngritjet dhe uljet si PIC ose bashkëpilotë në tipin e aplikueshëm me fuqi ngritëse, prej të cilave 15 sektorë mund të kryhen në një FFS që përfaqëson këtë tip.

FCL.930. TRI TRI Kursi i trajnimit.

a) Kursi i trajnimit TRI do të përfshijë, së paku:

1) 25 orë të mësimit dhe mësimdhënies;

2) 10 orë të trajnimit teknik, duke përfshirë rishikimin e njohurive teknike, përgatitjen e programeve mësimore dhe zhvillimin e mjeshtërive mësimore në klase dhe simulimet;

3) 5 orë të instruksionit të fluturimit në avionin përkatës ose simulatorin që përfaqëson avionin me një pilot dhe 10 orë për avionin më shumë pilot ose simulatorin që përfaqëson atë avion.

b) Aplikantët që mbajnë ose janë mbajtës të një certifikate instruktori, do të kreditohen referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

c) Një aplikant për një certifikatë TRI që mban një certifikatë SFI për tipin përkatës do të kreditohet referuar kërkesave të këtij paragrafi për lëshimin e certifikatës së kufizuar TRI për instruksionet fluturuese në simulator.

FCL.935 TRI TRI Vlerësimi i kompetencave

Nëse vlerësimet e kompetencës për TRI janë bere në një FFS, certifikata e TRI-së do të kufizohet në FFS-te.



Kufizimet do të ngrihen nëse TRIja ka kaluar vlerësimet e kompetencës në këtë avion.

FCL.940 TRI TRI Rivlefshmëria dhe rinovimi.

a) Rivlefshmëria

1) Aeroplanët.

Për rivlefshmërinë e certifikatës TRI-së, aplikanti duhet që brenda 12 muajve të fundit para datës së skadimit të certifikatës, të përmbushë një nga 3 kërkesat e mëposhtme:

(i) të kryejë një nga pjesët e mëposhtme të kursit të trajnimit të kategorizimit të tipit, sesionin simulator me së paku 3 orë ose një ushtrim ajror me së paku 1 orë duke përfshirë një minimum me 2 ulje dhe ngritje;

(ii) të marrë një trajnim rifreskues për instruktor si një TRI tek një ATO (Organizate Fluturimi);

(iii) të kalojë vlerësimin e kompetencës në përputhje me FCL 935.

2) Helikopterët dhe pajisjet me fuqi ngritëse.

Për rivalidimin e certifikatës së TRI(H) ose TRI(PL), aplikanti duhet që brenda kohës së vlefshme të certifikatës së TRI-së, të përmbushë 2 nga 3 kërkesat e mëposhtme:

(i) të kryejë 50 orë instruktimi të fluturimit në çdo tip të avionit për të cilin privilegjet instrukionale janë mbajtur, ose në një FSTD që përfaqëson këta tipa, prej të cilave 15 orë do të jenë brenda 12 muajve para datës së skadimit të certifikatës së TRI-së. Në rast të TRI(PL), këto orë të instruksionit të fluturimit duhet t'i ketë kryer si TRI ose Ekzaminues i kategorizimit sipas tipit (TRE) ose si SFI ose si Ekzaminues në fluturimin Sintetik (SFE). Në rast të TRI(H)- këto orë të instruksionit të fluturimit duhet t'i ketë kryer si FI, instruktor për kategorizimin instrumental (IRI), si instruktor fluturimi sintetik (SII) ose si një lloj ekzaminuesi të cilët do të jenë gjithashtu të përshtatshëm për këtë qëllim;

(ii) të marrë trajnim rifreskues për instruktor si TRI në një ATO (organizatë trajnimi);

(iii) të kalojë vlerësimin e kompetencave në përputhje me FCL.935.

3) për së paku çdo rivlefshmeri alternative të certifikatës së TRI, mbajtësi do të ketë kaluar vlerësimet e kompetencës në përputhje me FCL.935.

4) nëse një person mban një certifikatë TRI në më shumë se një tip avioni brenda të njëjtës kategori, vlerësimi i kompetencave të marra në një

nga tipat do të rivlerësojë certifikatën e TRI-së për tipat e tjerë që janë brenda të njëjtës kategori të avionëve.

5) Kërkesat specifike për rivlefshmërinë e TRI-së.

Një TRI(H) që mban një certifikatë FI(H) në tipin përkatës do të kreditohet plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a) të mësipërm. Në këtë rast certifikata e TRI-së do të vlerësohet deri në datën e skadencës së certifikatës së FI(H).

(b) Rinovimi

1) Aeroplanët

Në rast se certifikata e TRI-së ka skaduar aplikanti duhet të:

(i) ketë kryer brenda 12 muajve të fundit para aplikimit së paku 30 sektorë, që përfshijnë ngritjet dhe uljet në tipin e aplikuar të avionit, prej të cilave jo më shumë se 15 sektorë mund të kryhen në një simulator fluturimi.

(ii) kryejë pjesët përkatëse të kursit të TRI-së në një organizatë trajnimi (ATO)

(iii) drejtojë në një kurs trajnimi të plotë sipas tipit, së paku 3 orë të instruksionit të fluturimit në tipin e aplikueshëm të aeroplanit nën supervizionin e një TRIje(A)

(2) Helikopterët dhe ngritësit vertikal me fuqi.

nëse certifikata e TRI(H) ose TRI(PL) ka skaduar aplikanti do ta rinovojë brenda një periudhe 12 mujore duke:

(i) marrë trajnimin rifreskues për instruktor si një TRI në një ATO e cila do të mbulojë elementet përkatës të kursit të trajnimit të TRI-së; dhe

(ii) kaluar vlerësimin e kompetencave në përputhje me FCL.935 në çdo tip të avionëve në të cilët rinovimi i privilegjeve mësimore është kërkuar.

SEKSION 5

Kërkesat specifike për instruktorët e kategorizimit të klasit-CRI

FCL.905.CRI CRI Kushtet dhe privilegjet

a) Privilegjet e CRI janë për të instruktuar për:

1) Lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimit të klasit ose tipit për aeroplanë me një pilot, përveç aeroplanëve me një pilot, kompleks dhe me performancë të lartë, kur privilegjet e aplikantit janë për të fluturuar në operate me një pilot.

2) një kategorizim për rimorkimin ose akrobatik për kategorinë e aeroplanit, duke siguruar se CRI



mban kategorizimin përkatës dhe ka demonstruar aftësinë për të instruktuar për këtë kategorizim nga një FI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.

3) zgjatja e privilegjeve të LAPL(A) për një klas ose variant tjetër aeroplan;

b) Privilegjet e një CRI janë të kufizuara në klasën ose tipin e aeroplanit në të cilin vlerësimi i kompetencës së instruktorit është marre. Privilegjet e CRI-së do të zgjerohen në klasa të mëtejshme apo në tipin kur CRI është kryer, brenda 12 muajve të fundit kur ekzistojnë:

1) 15 orë fluturimi si PIC në aeroplanë të klasit apo tipit të aplikueshëm për aeroplanë;

2) një fluturim trajnues nga ndenjësja e krahut të djathtë nën supervizionin e një CRIje tjetër ose FI të kualifikuar për këtë klas ose tip që zë ndenjësën tjetër të pilotit.

c) Aplikantët për një CRI të avionëve shumëmotorësh që mbajnë një certifikatë CRI për avionë me një motor, duhet t'i ketë plotësuar parakushtet për një CRI vendosur në FCL.915.CRI.(a) dhe kërkesat e FCL.930.CRI.(a)(3) dhe FCL.935.

FCL.915. CRI CRI Parakushte

Nje aplikant për certifikatën e CRI-së do të kryejë së paku:

(a) për aeroplanët me shumë motorë:

1) 500 orë fluturimi si pilot në avionët

2) 30 orë si PIC në klasin apo tipin e aplikueshëm

b) për aeroplanët me një motor:

1) 300 orë fluturimi si pilot në aeroplanët

2) 30 orë si PIC në klasin apo tipin e aeroplanëve të aplikueshëm

FCL.930.CRI CRI Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për CRI duhet të përfshijë, së paku:

1) 25 orë instruksione të mësimdhënies

2) 10 orë të trajnimit teknik, duke përfshirë revizionimin e njohurive teknike, përgatitjen e planeve mësimore dhe zhvillimin e mjeshtërive, mësimdhënien në klase dhe në simulator.

3) 5 orë të instruksioneve të fluturimit në aeroplanë me shumë motorë, ose 3 orë të instruksioneve të fluturimit në aeroplanë, të dhëna nga një FI i kualifikuar në përputhje me FCL. 905.

b) Aplikantët mbajtës ose që kanë mbajtur një certifikatë instruktori do të kreditohen referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

FCL.940. CRI CRI Rivlefshëmria dhe rinovimi

a) për rivlefshmërinë e një certifikate CRI aplikanti do ta rivlerësojë atë, brenda 12 muajve para datës së skadimit së certifikatës së CRI-së, kur:

1) të drejtojë së paku 10 orë instruksione fluturimi në rolin e CRI-së. Nëse aplikanti ka privilegjet e CRI-së në aeroplanë me një dhe shumë motorë, 10 orët e instruksionit të fluturimit do të jenë të ndara në mënyrë të barabartë ndërmjet aeroplanëve me një motor dhe më shumë motorë.

2) të marrë trajnim rifreskues si CRI në një organizatë trajnimi.

3) të kalojë vlerësimin e kompetencës në përputhje me FCL.935 për aeroplanë me shumë motorë ose me një motor siç duhet.

b) për së paku çdo rivlefshmëri alternative të certifikatës së CRI-së, mbajtësi do ta ketë kryer atë në përputhje me kërkesat e paragrafit (a)(3).

© rinovimi. Nëse certifikata e CRI-së ka skaduar, aplikanti duhet të kryejë brenda një periudhe 12 mujore para rinovimit.

1) trajnimin rifreskues si CRI në një organizatë trajnimi;

2) vlerësimin e kompetencës së përcaktuar në FCL.935.

SEKSIONI 6

Kërkesa specifike për instruktorët e kategorizimit instrumental- IRI

FCL.905 IRI IRI Privilegje dhe kushtet

a) Privilegjet e një IRI janë të instruktojë për lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e një EIR ose një IR për kategorinë e avionit përkatës.

b) Kërkesat specifike për kursin MPL.

Për të instruktuar për fazën bazë të trajnimit në kursin MPL, IRI duhet që aplikanti:

1) të mbajë një IRI për aeroplanët me shumë motor, dhe

2) të ketë kryer së paku 1500 orë fluturimi në operime me shumë pilot.

3) në rast të IRI të kualifikuar për të instruktuar në kurset integrale të ATP(A) ose CPL(A)/IR, kërkesat e paragrafit (b)(2) mund të zëvendësohen nga kryerja e kurseve të parashikuara sipas paragrafit FCL.905.FI (j)(3).

FCL.915.IRI IRI Parakushtet

Nje aplikant për certifikatën e IRI duhet:

a) për një IRI(A):



1) të ketë kryer të paktën 800 orë fluturimi në IFR, prej të cilave së paku 400 orë do të jenë në aeroplanë dhe;

2) Kur aplikantët e IRI (A) për aeroplanë më shumë motorë, të përmbushin kërkesat e paragrafëve FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI dhe FCL.935;

b) për një IRI(H):

1) të ketë kryer së fundmi 500 orë fluturimi në IFR, prej të cilave së paku 250 orë duhet të jenë në helikopterë kohë fluturimi instrumentale dhe;

2) Kur aplikantët për një IRI(H) për helikopter më shumë motorë, të përmbushin kërkesat e FCL 905 FI(g)(3)(ii);

© për një IRI(A), aplikanti duhet të ketë kryer së paku 300 orë fluturimi në IFR, prej të cilave së paku 100 orë do të jenë kohë fluturimi instrumental në airship.

FCL.930.IRI IRI Kursi i trajnimit.

a) Kursi i trajnimit për IRI duhet të përfshijë, të paktën:

1) 25 orë instruktimi të mësim dhënies dhe mësim marrjes

2) 10 orë të teknikave të trajnimit, duke përfshirë rishikimin e njohurive teorike të instrumenteve, përgatitjen e planeve të leksioneve dhe zhvillimin e aftësive të instruksioneve të klasës.

3) (i) për IRI(A), të paktën 10 orë të instruksioneve të fluturimit në një aeroplan, FFS, FTD 2/3 ose FPNT II. Në rast se aplikantët mbajnë një certifikatë FI(A), këto orë reduktohen në 5;

(ii) për IRI(H) të paktën 10 orë instruksione fluturimi në helikopterë, FFS, FTD 2/3 ose FNPT II/III;

(iii) për IRI(A) të paktën 10 orë të instruktimit fluturues në një airship, FFS, FTD 2/3 ose FNPT II.

b) Instruksioni fluturues do të jepet nga një FI i kualifikuar në përputhje me FCL.905.FI(i)

c) Aplikantët që mbajnë ose që kanë mbajtur një certifikatë instruktori do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

FCL.940 IRI IRI Rivlefshmëria dhe rinovimi.

Për rivlefshmërinë dhe rinovimin e certifikatës së një IRI, mbajtësi duhet të përmbushë kërkesat për rivlefshmërinë dhe rinovimin e një certifikate FI, në përputhje me FCL 940.FL.

SEKSIONI 7

Kërkesat specifike për instruktorët e fluturimit sintetik-SFI

FCL.905.SFI SFI-Privilegje dhe kushtet

Privilegjet e një SFI janë të kryejnë instruksione fluturimi sintetik, brenda kategorisë përkatëse të avionëve për:

a) lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e një IR, duke siguruar se ai/ajo mban apo ka mbajtur një IR në kategorinë përkatëse të avionit dhe ka kryer një kurs trajnimi IR, dhe

b) në rastet e SFI për aeroplanët me një pilot privilegjet janë për:

1) lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e kategorizimit të tipit për aeroplanë kompleks të performancës së lartë me një pilot, kur aplikanti kërkon privilegjet për të operuar në operime me një pilot.

Privilegjet e SFI(SPA) mund të zgjerohen nga instruksionet e fluturimit për Kategorizimet e tipit të aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot në operimet në shumë pilotë, me kusht që ai/ajo:

(i) të mbajë një certifikatë MCC; ose

(ii) të mbajë ose të ketë mbajtur një certifikatë TRI për aeroplanët më shumë pilot; dhe

2) Me kusht që privilegjet e SFI(SPA) të zgjerohen në operimet më shumë pilot në përputhje me paragrafin (1) aplikanti duhet të ketë;

(i) MCC-ne;

(ii) kursin MPL në faze bazike.

(c) në rastin e SFI-së për aeroplanë më shumë pilot aplikanti duhet të ketë:

(1) lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e kategorizimit të tipit për:

(i) aeroplanë më shumë pilot;

(ii) aeroplanë kompleks të performancës së lartë me një pilot kur aplikantët kërkojnë privilegjet për të operuar në operime më shumë pilot.

2) MCC;

3) Kursin MPL në fazën bazike, të mesme dhe të avancuar, me kusht që për fazën bazike ai/ajo të mbajnë ose të kenë mbajtur një certifikatë FI(A) ose IRI(A)

d) në rast të SFI-së për helikopterë aplikanti duhet të ketë:

1) lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit të helikopterit;



2) Trajnimin MCC, kur SFI ka privilegjet për të instruktuar për helikopterët më shumë pilotë.

FCL.910.SFI SFI- Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e SFI-së do të kufizohen në FTD 2/3 ose FFS në tipin e avionit për të cilin është marrë kursi i trajnimit SFI.

Privilegjet mund të zgjerohen në FSTD e tjera që përfaqësojnë tipa të mëtejshëm të të njëjtës kategori të avionit kur mbajtësi ka:

a) Kryer në mënyrë të kënaqshme kursin e kategorizimit të tipit përkatës në simulatori.

b) Të ketë drejtuar në një kurs trajnimi të plotë të kategorizimit të tipit, së paku 3 orë të instruksionit të fluturimit të lidhura me detyrat e një SFI në tipin e aplikuar në supervizimin dhe në mënyrë të pranueshme nga një TRE i kualifikuar për këtë qëllim.

FCL 915.SFI SFI Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë SFI do të:

a) mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL në kategorinë përkatëse të avionit;

b) të ketë kryer kontrollin e aftësive për lëshimin e kategorizimit specifik të tipit në një FFS që përfaqëson tipin e aplikuar, brenda 12 muajve para aplikimit: dhe

c) Përveç kësaj, për një SFI(A) për një SFI(A) për aeroplanë më shumë pilot ose SFI(PL), të ketë:

1) së paku 1500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë më shumë pilot ose në avionë me ngritje vertikale me fuqi sipas rastit;

2) të ketë kryer, si pilot ose si vëzhgues, brenda 12 muajve para aplikimit, së paku:

(i) 3 sektorë në bord të tipit të aplikueshëm të avionit: ose

(ii) 2 sesione të trajnimit të bazuar të fluturimit të linjës së orientuar të drejtuar nga personeli fluturues i kualifikuar në bordin e tipit të aplikuar. këto seksione simulatore do të përfshijnë 2 fluturime me së paku 2 orë secila ndërmjet 2 aerodromeve të ndryshme, së bashku me planifikimin para fluturimit dhe pas fluturimit.

d) Përveç kësaj, për një SFI(A) për aeroplanë kompleks të performancës së lartë me një pilot:

a) të ketë kryer të paktën 500 orë fluturimi si PIC në aeroplanë me një pilot.

b) të mbajë ose të ketë mbajtur një kategorizim IR më shumë motorë;

c) të përmbushë kërkesat e paragrafit (c)(2):

e) Përveç kësaj për një SFI(H) të ketë:

1) kryer, si pilot ose si vëzhgues, të paktën 1 orë fluturimi në kabinën e pilotit të tipit të aplikuar, brenda 12 muajve para aplikimit: dhe

2) në rastin e helikopterëve më shumë pilot, së paku 1000 orë eksperiencë fluturimi si pilot në helikopterë duke përfshirë 350 orë si pilot në helikopterë më shumë pilot.

3) në rastin e helikopterëve më shumë motorë dhe një pilot, të kryejë 500 orë si pilot i helikopterëve, duke përfshirë 100 orë si PIC në helikopterë më shumë motorë dhe një pilot.

4) në rastin e helikopterëve me një motor dhe një pilot, të kryejë 250 orë si pilot në Helikopterë.

FCL.930.SFI SFI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për SFI duhet të përfshijë:

(1) Përmbajtjen e kursit të kategorizimit të tipit në FSTD të aplikueshëm;

(2) Përmbajtjen e kursit të trajnimit TRI.

b) një aplikant për një certifikatë SFI që mban një certifikatë TRI për tipin përkatës do të kreditohet plotësisht referuar kërkesave të këtij paragrafi.

FCL.940 SFI SF I- Rivlefshmëria dhe rinovimi.

a) Rivlefshmëria.

Për rivlefshmerinë e një certifikate SFI aplikanti duhet të përmbushë 2 nga 3 kërkesat e mëposhtme brenda periudhës së vlefshmërisë së certifikatës SFI:

1) të kryejë 50 orë si instruktor ose si ekzaminues në FSTD prej të cilave 15 orë do të jenë brenda 12 muajve para datës së skadimit të certifikatës së SFI

2) të marrë trajninin rifreskues të instruktorit si SFI në një organizatë trajnimi.

3) të kalojë seksionet përkatës së vlerësimit të kompetencave në përputhje me FCL935.

b) Përveç kësaj, aplikanti do të ketë kryer në një FFS kontrollin e aftësisë për lëshimin e kategorizimit të tipit të avionit të veçantë që përfaqëson tipat për të cilët mbahen privilegjet.

c) për së paku çdo rivlefshmeri alternative të një certifikate SFI, mbajtësi duhet të ketë përmbushur kërkesat e paragrafit (a)(3)

d) Rinovimi.

Nëse certifikata e SFI ka skaduar, aplikanti brenda 12 muajve para aplikimit duhet të

1) të kryejë përmbajtjen e simulatorit të kursit të trajnimit SFI;



2) të përmbushë kërkesat e specifikuar në paragrafët (a)(2) dhe (3)

SEKSIONI 8

Kërkesat specifike për instruktore të bashkëpunimit multiekuipazh-MCCI

FCL.905.MCCI MCCI- Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e MCCI janë për të kryer instruktore fluturimi gjatë:

1) pjesës praktike të kurseve të MCC kur nuk kombinohen me trajnime të kategorizimit të tipit dhe;

2) në rastin MCCI(A), faza bazike e kursit të trajnimit integral për MPL, duke u siguruar që ai/ajo mban ose ka mbajtur një certifikatë FI(A) ose IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI- Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e mbajtësit se një certifikatë MCCI do të kufizohen në FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS për të cilën është marrë kursi i trajnimit MCCI.

Privilegjet mund të zgjerohen në FSTD të tjera që përfaqësojnë tipa të mëtejshëm të avionit kur mbajtësi ka kryer trajnimin praktik të kursit MCC në atë tip të FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS.

FCL.915.MCCI MCCI- Parakushte

Një aplikant për një certifikatë MCCI duhet të:

a) mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL, ose ATPL në kategorinë përkatëse të avionit;

b) të ketë të paktën:

1) në rastin e avionëve, airship-eve dhe avionëve me ngritje motorike, 1500 orë fluturimi me eksperiencë piloti në operimet me shumë pilotë.

2) në rastin e helikopterëve, 1000 orë fluturimi si pilot në operime me shumë ekuipazh, prej të cilave të paktën 350 orë në helikopterë me shumë pilot.

FCL.930 MCCI MCCI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për MCCI duhet të përfshijë të paktën:

1) 25 orë të instruksioneve të mësimdhënies dhe mësimmarjes;

2) trajnim teknik të lidhur me tipin e FSTD ku aplikanti dëshiron të instruktojë;

3) 3 orë të instruksioneve praktike, nga të cilat mund të jenë instruksione fluturimi ose instruksione MCC në FNPT II/III MCC, TD 2/3 ose FFS nën supervizionin e një TRI, SFI, ose MCCI të emëruar nga Organizata e Trajnimit për

këtë qëllim. këto orë të instruksioneve të fluturimit nën supervizion do të përfshijnë vlerësimin e kompetencës së aplikantit siç përcakton FCL.920.

b) Aplikantët që mbajnë ose që kanë mbajtur një certifikatë FI, TRI, CRI, IRI ose SFI do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

FCL.940 MCCI MCCI - Rivlefshmëria dhe rinovimi.

a) për rivlefshmërinë e një certifikate MCCI aplikanti duhet të plotësojë kërkesat e FCL.930 MCCI (a)(3) në tipin përkatës të FNPT II/III, FTD 2/3 ose FFS brenda 12 muajve të fundit para periudhës së vlefshmërisë së certifikatës së MCCI.

b) Rinovimi. Nëse certifikata e MCC ka skaduar, aplikanti do të përmbushë kërkesat e FCL.930.MCC (a)(2) dhe (3) në tipin përkatës të FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ose FFS.

SEKSIONI 9

Kërkesat specifike për instruktorët e trajnimit sintetik-STI

FCL.905 STI STI - Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e një STI janë të kryejë instruksione fluturimi sintetik në kategorinë përkatëse të avionit për:

a) Lëshimin e licencës

b) lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një IR dhe një kategorizim klase apo tipi për avion me një pilot, me përjashtim aeroplanëve komplekse të performancës së lartë me një pilot.

b) Privilegje shtesë për STI (A). Privilegjet e një STI (A) do të përfshijnë instruktore sintetike fluturimi gjatë trajnimit bazë të aftësive fluturuese të kursit të integruar të trajnimit MPL.

FCL.910.STI STI - Privilegjet e kufizuara

Privilegjet e një STI duhet të kufizohen për të FNPT II / III, 2/3 FTD ose FFS në të cilin është kryer kursi i trajnimit STI. Privilegjet mund të shtohen për FSTD të tjera që përfaqësojnë lloje të tjera të avionit, kur mbajtësi:

a) ka përfunduar përmbajtjen FFS të kursit TRI mbi tipin e aplikueshëm;

b) ka kaluar kontrollin e aftësisë për kategorizimin e tipit specifik të avionit në një FFS të tipit të aplikueshëm, brenda 12 muajve të fundit para aplikimit;

c) ka kryer, në një kurs të kategorizimit të tipit, të paktën një seancë FSTD lidhur me detyrat e një



STI me një kohëzgjatje minimale prej 3 orësh në tipin e aplikueshëm të avionit, nën mbikëqyrjen e një instruktor ekzaminues i fluturimit (FIE).

FCL.915.STI STI - Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë STI duhet të:

a) të mbajë ose të ketë mbajtur brenda 3 viteve para aplikimit, një licencë piloti dhe privilegjet instrukionale në varësi të kurseve në të cilën instruksioni ka qëllim.

b) të ketë kryer në një FNPT kontrollin e aftësisë përkatës për kategorizimin sipas tipit ose klasës, brenda një periudhe prej 12 muajsh para aplikimit.

Një aplikant për një STI(A) që dëshiron të instruktojë vetëm në BITD, duhet të kryejë vetëm ushtrimet e përshtatshme për testin e aftësisë për lëshimin e një PPL(A).

c) Përveç kësaj, për një STD(H) duhet që aplikanti të ketë kryer të paktën 1 orë të kohës së fluturimit si një vëzhgues në kabinën e pilotazhit të tipit të aplikueshëm të helikopterit, brenda 12 muajve para aplikimit.

FCL.930 STI STI - Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për STD duhet të përfshijë të paktën 3 orë të instruksioneve të fluturimit të lidhura me detyrat e një STI në një FFS 2/3 ose FNPT II/III, nën supervizionin e një FIE. këto orë të instruksionit fluturues nën supervizion do të përfshijnë vlerësimin e kompetencës së aplikantit siç parashikohet në FCL.920

Aplikantët për një STI(A) që dëshirojnë të instruktojnë vetëm në BITD, do të kryejnë instruksionet e fluturimit në një BITD.

b) Për aplikantët për një STI(H), kursi duhet të përfshijë përmbajtjen e FFS në kursin e aplikueshëm për TRI.

FCL.940.STI - Rivlefshmëria dhe rinovimi i certifikatës së STI-së

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e një certifikate STI aplikanti duhet që brenda 12 muajve të periudhës së vlefshmërisë së certifikatës së STI:

1) të ketë drejtuar së paku 3 orë të instruksionit të fluturimit në një FFS ose FNPT II/III ose BITD, si pjesë e plotë e CPL, IR, PPL ose kursit të kategorizimit të tipit ose klasit; dhe

2) të ketë kaluar në FFS, FTD 2/3 ose FNPT II/III në të cilat instruksionet e fluturimit janë kryer në mënyrë rutinë, seksionet e aplikueshme të kontrollit të aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese për klasin apo tipin e caktuar të avionit.

Për një STI(A) që instrukton vetëm në BITD, kontrolli i aftësisë do të përfshijë vetëm ushtrimet e përshtatshme për një test aftësie për lëshimin e një PPL(A).

b) Rinovimi. Nëse certifikata IST ka skaduar, aplikanti duhet:

1) të kryejë trajnime rifreskuese si një STI në një ATO;

2) të kalojë në FFS, FID 2/3 ose FNPT II / III në të cilat mësimi i fluturimit kryhet në mënyrë rutine, seksionet e zbatueshme të kontrollit të aftësisë në përputhje me shtojcën 9 të kësaj pjese për klasën apo tipin e caktuar të avionit.

Për një STI (A) që instrukton vetëm në BITDs, kontrolli i aftësisë duhet të përfshijë vetëm ushtrimet e caktuara për një test aftësie për lëshimin e një PPL (A);

3) të drejtojë në një CPL,IR,PPL të plotë, apo kurs kategorizimi të tipit apo klasit, së paku 3 orë të instruksioneve të fluturimit nën supervizionin e një FI, CRI(A), IRI ose TRI(H) të emëruar nga organizata e trajnimit për këtë qëllim. Së paku 1 orë të instruksioneve të fluturimit do të supervizohen nga një FIE(A)

SEKSIONI 10

Instruktori i kategorizimit malor- MI

FCL.905 MI MI-Privilegjet dhe kushtet

Privilegjet e një MI janë që të kryejnë instruksion fluturimi për lëshimin e kategorizimit malor.

FCL.915 MI MI-Parakushtet

Një aplikant për një certifikatë MI duhet të:

a) mbajë një certifikatë FI, CRI ose TRI me privilegjet për aeroplanët me një pilot.

b) të mbajë një kategorizim malor.

FCL.930 MI MI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për MI do të përfshijë vlerësimin e kompetencës së aplikantit siç përkrahët në FCL.920

b) Para pjesëmarrjes në kurs, aplikantët duhet të kenë kaluar një test fluturimi para hyrjes me një MI që mban një certifikatë FI për të vlerësuar eksperiencën e tyre dhe aftësinë për të ndërmarrë kursin e trajnimit.

FCL.940.MI Vlefshmëria e certifikatës MI

Certifikata MI është e vlefshme për aq kohë sa, FI, TRI ose certifikatë CRI është e vlefshme.

**SEKSIONI 11****Kërkesa specifike për instruktorin e testit të fluturimit - FTI****FCL.905.FTI FTI - Privilegjet dhe kushtet**

a) Privilegjet e një instruktor të testit të fluturimit (FTI) janë të instruktojë, në kategorinë e përcaktuar të avionit, për:

1) lëshimin e kategorizimit të kategorisë 1 ose 2 të testit të fluturimit, me kusht që ai / ajo të ketë kategorinë përkatëse të kategorizimit të testit të fluturimit,

2) lëshimin e një certifikate FTI, brenda kategorisë përkatëse të kategorizimit të testit të fluturimit, me kusht që instruktori të ketë paktën 2 vjet përvojë në instruksione për lëshimin e kategorizimit të testit të fluturimit.

b) Privilegjet e një FTI mban një kategori 1 të kategorizimit të testit të fluturimit përfshijnë sigurimin e instruksionit të fluturimit edhe në lidhje me kategorinë 2 të kategorizimit të testit fluturimit.

FCL.915 FTI FTI- Parakushte

Nje aplikant për një certifikatë FTI duhet të:

a) mbajë një kategorizim për testin e fluturimit në përputhje me FCL.820

b) të ketë kryer së paku 200 orë testeve të fluturimit të kategorive 1 ose 2.

FCL.930. FTI FTI- Kursi i trajnimit

a) Kursi i trajnimit për FTI duhet të përfshijë, të paktën:

1) 25 orë mësimdhënie dhe mësimmarrje;

2) 10 orë të teknikave të trajnimit, duke përfshirë rishikimin e njohurive teknike, përgatitjen e planeve mësimore dhe zhvillimin e mjeshtërive instruksionale në klasa dhe simulator;

3) 5 orë të instruksioneve praktike të fluturimit nën supervizimin e një FTI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FTI

b) këto orë të instruksioneve të fluturimit duhet të përfshijnë vlerësimin e kompetencave të aplikantëve siç përshkruhet në FCL 920

c) Kreditimi

1) Aplikantët që mbajnë ose kanë mbajtur një certifikatë instruktori do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(1)

2) Përveç kësaj, aplikantët që mbajnë ose që kanë mbajtur një certifikatë FI ose TRI në kategorinë përkatëse të avionëve do të kreditohen plotësisht referuar kërkesave të paragrafit (a)(2).

FCL. 940.FTI FTI- Rivlefshmëria dhe rinovimi

a) Rivlefshmëria.

Për rivlerësimin e një certifikate FTI, aplikanti brenda periudhës së vlefshmërisë së certifikatës së FTI duhet të përmbushë një nga kërkesat e mëposhtme:

1) të kryejë të paktën

(i) 50 orë të testit fluturues, prej të cilave 15 orë do të jenë brenda 12 muajve para skadimit;

(ii) 5 orë instruksion test fluturues brenda 12 muajve para datës së skadimit të certifikatës FTI; ose

2) të marrë trajnim rifreskues si FTI në një organizatë trajnimi. Trajnimi rifreskues duhet të bazohet në elementet instruktues të praktikës fluturuese, në përputhje me FCL.930.FTI(a)(3), dhe përfshin së paku 1 fluturim instruktues nën supervizimin e një FTI të kualifikuar në përputhje me FCL.905.FTI(b).

b) Rinovimi. Nëse certifikata e FTI ka skaduar, aplikanti duhet të kryejë trajnim rifreskues si një FTI në një organizatë trajnimi.

**NËNPJESA K
EKZAMINUESIT****SEKSIONI 1
Kërkesa të përbashkëta****FCL.1000 Certifikatat e ekzaminuesve**

a) të përgjithshme. Mbjtësit e certifikatës së ekzaminuesve duhet të:

1) mbajnë një certifikatë ekuivalente, kategorizim ose certifikatë për atë avion për të cilin ata janë të autorizuar për të kryer testin e aftësisë, kontrollin e aftësisë ose vlerësimin e kompetencës dhe privilegjin për të instruktuar për to.

2) të jenë të kualifikuar të veprojnë si PIC në avion gjatë një testi aftësie, kontrolli aftësie ose vlerësimin e kompetencës kur drejton në një avion.

b) Kushte të veçanta.

1) në rast të prezantimit të një avioni të ri në Shqipëri ose në një flotë të Operatorit, kur përputhshmëria me kërkesat në këtë nënpjesë nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një certifikatë specifike që i jep privilegjet për të drejtuar testet e aftësisë dhe kontrollet e aftësisë. Një certifikatë e tillë do të kufizohet për testet e aftësisë dhe kontrollet e



aftësisë për prezantimin e tipit të ri të avionit dhe vlefshmëria e saj nuk do të zgjasë në asnjë rast më tepër se 1 vit.

2) Mbajtësit e një certifikate të lëshuar në përputhje me paragrafin (b)(1) që dëshirojnë të aplikojnë për një certifikatë ekzaminuesi do të përmbushin parakushtet dhe kërkesat për rivlefshmëri për këtë kategori të ekzaminuesit.

c) Ekzaminuesit jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë

1) Pavarësisht paragrafit (a), në rast se testi i aftësisë dhe kontrollët e aftësisë në një organizatë trajnimi të vendosur jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një certifikatë ekzaminuesi për një aplikant që mban një licencë piloti të lëshuar nga ato vende që s'janë vende të BE-së në përputhje me aneksin e 1-rë të ICAO-s, në qoftë se aplikanti siguron se:

(i) ka të paktën një licencë ekuivalente, kategorizim ose certifikatë për një avion për të cilin ata janë të autorizuar për të drejtuar testet e aftësisë, kontrollët e aftësisë ose vlerësimin e kompetencës dhe në çdo rast me së paku një CPL.

(ii) përputhet me kërkesat e vendosura në këtë nënpjesë për lëshimin e certifikatës përkatëse të ekzaminuesit;

(iii) Demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar një nivel të duhur të njohurive të rregullave të sigurisë evropiane në Aviacion, për të qene kështu i aftë të ushtrojë privilegjet e ekzaminuesit në përputhje me këtë pjesë.

(2) Certifikata referuar paragrafit (1) do të kufizohet për të siguruar testet e aftësisë dhe kontrollët e aftësisë:

(i) Jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë;

(ii) për pilotë të cilët kanë njohuritë e duhura të gjuhës në të cilën jepet testi/kontrolli.

FCL. 1005 Kufizimi i privilegjeve në rastin e interesave vetjake

Ekzaminuesit nuk duhet të drejtojnë:

(a) Testet e aftësisë ose kompetencës se aplikantëve për lëshimin e një licencë, kategorizimit ose certifikatës:

1) Tek të cilët ata kanë dhënë instruksione fluturimi për licencën, kategorizimin ose certifikatën për të cilën po kryhet testi i aftësisë ose vlerësimi i kompetencës; ose

2) Kur ata kanë qene përgjegjës për rekomandime për testin e aftësisë, në përputhje me FCL 030(b);

(b) Teste të aftësisë, kontrollët e aftësisë ose vlerësimet e kompetencës në çdo rast të cenimit të objektivitetit.

(c) testet e aftësisë për zgjatjen e privilegjeve të LAPL(A) për një klas ose variant tjetër aeroplani;

FCL.1010 Parakushte për ekzaminues

Aplikantët për një certifikatë ekzaminuesi duhet të demonstrojnë:

a) njohuritë e duhura, formimin kulturor dhe eksperiencën e duhur të lidhur me privilegjet e një ekzaminuesi.

b) se ata nuk kanë qenë subjekt i ndonjë sanksioni, përfshi pezullimin, kufizimin ose heqjen e licencave të tyre, kategorizimeve ose certifikatave të lëshuara në përputhje me këtë pjesë, për mospërputhshmërinë me urdhrin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 dhe rregullave të tij implementuese gjatë tri viteve të fundit.

FCL.1015 Standardizimi i ekzaminuesve

a) Një aplikant për certifikatën e ekzaminuesit i nënshtrohet një kursi standardizimi, të ofruar nga autoriteti kompetent ose të ofruar nga një ATO dhe të miratuar nga autoriteti kompetent. Një aplikant i për certifikatën e ekzaminuesit për planerë ose balona mund t'i nënshtrohet një kursi standardizimi që ofrohet nga një DTO dhe miratohet nga autoriteti kompetent;

b) Kursi i standardizimit do të konsistojë në instruksione teorike dhe praktike dhe do të përfshijë së paku:

1) drejtimin e dy testeve të aftësisë, kontrole të aftësisë ose vlerësimin e kompetencës për licencat, kategorizimet ose certifikatat për të cilat aplikantët kërkojnë privilegjet për të drejtuar testet dhe kontrollët.

2) instruksionet për kërkesat e aplikueshme në këtë pjesë dhe për kërkesat e operimeve ajrore të aplikueshme, për drejtimin e testeve të aftësisë dhe vlerësimin e kompetencës, si dhe për dokumentacionin e tyre dhe raportimin.

3) një trajnim në procedurat administrative kombëtare, kërkesat për mbrojtje të të dhënave personale, përgjegjësinë, siguracionin ndaj aksidenteve dhe tarifat.



4) një udhëzim i nevojshëm për të rishikuar dhe aplikuar artikujt në pikën (3) kur kryhen testet praktike, kontrollet e aftësive ose vlerësimi i kompetencave të një aplikanti për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjtë me atë të ekzaminuesit që ka lëshuar certifikatën; dhe

5) një instruksion se si të hysh në këto kërkesa të procedurave kombëtare për autoritetet e tjera kompetente kur është e nevojshme;

c) Mbajtësit e një certifikate të ekzaminuesit nuk do të kryejnë testet e aftësisë, kontrollet e aftësisë, ose vlerësimin e kompetencave të një aplikanti, për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjti me atë që ka lëshuar certifikatën e ekzaminuesit, vetëm nëse ata kanë rishikuar informacionin më të fundit të disponueshëm, që përmban procedurat përkatëse kombëtare të autoritetit kompetent të aplikantit.

FCL.1020 Vlerësimi i kompetencave të ekzaminuesve

Aplikantët për një certifikatë ekzaminuesi duhet të demonstrojnë kompetencën e tyre tek një inspektor i Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar ose tek një ekzaminues i lartë specifikisht i autorizuar për të vepruar kështu nga AAC-ja që është përgjegjës për certifikatën e ekzaminuesit, përmes drejtimit të një testi të aftësisë, kontrollit të aftësisë ose vlerësimit të kompetencës në rolin e ekzaminuesit për të cilin kërkohen privilegjet, duke përfshirë trajnimin, drejtimin e testit të aftësisë, kontrollin e aftësisë ose vlerësimin e kompetencës dhe vlerësimin e personit për të cilin bëhet testi, kontrolli ose vlerësimi, raportimi dhe dokumentimi i të dhënave.

FCL 1025 Vlefshmëria, rivlefshmëria dhe rinovimi i certifikatave të ekzaminuesve

a) Vlefshmëria. Një certifikatë ekzaminuesi do t'i jepet vlefshmëria për 3 vjet.

b) Rivlefshmëria. Një certifikatë ekzaminuesi do të rivlerësohet kur mbajtësi, gjatë periudhës së vlefshmërisë së certifikatës:

1) ka drejtuar të paktën 2 teste të aftësisë, kontrollit të aftësive ose vlerësime të kompetencës çdo vit;

2) ka ndjekur gjatë vitit të fundit të periudhës së vlefshmërisë. Një kurs për rifreskimin e njohurive për ekzaminues të ofruar nga autoriteti kompetent ose të ofruar nga një ATO dhe i miratuar nga autoriteti kompetent, Ekzaminuesi që është mbajtës i certifikatës për planerë ose balonat mund

të ketë marrë pjesë në një kurs për rifreskimin e njohurive për ekzaminues të ofruar nga një DTO dhe të miratuar nga autoriteti kompetent, gjatë vitit të fundit të periudhës së vlefshmërisë.

3) Një nga testet e aftësisë ose kontrollet e aftësisë të kryer gjatë vitit të fundit të periudhës së vlefshmërisë në përputhje me paragrafin (1) duhet të jetë vlerësuar nga një inspektor i Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar ose nga një ekzaminues i lartë, specifikisht i autorizuar për të vepruar kështu nga AAC-ja e cila është përgjegjëse për certifikatën e ekzaminuesit.

b) Kur aplikanti për rivlefshmërinë mban privilegjet për më tepër sesa një kategori të ekzaminuesit, rivlefshmëria e kombinuar e të gjitha privilegjeve të ekzaminuesit mund të arrihet kur aplikanti përmbush kërkesat e paragrafit (b)(1) dhe (2) dhe FCL.1020 për një nga kategoritë e certifikatës të mbajtur të ekzaminuesit, në marrëveshje me Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar.

c) Rinovimi. Nëse certifikata ka skaduar, aplikantët do të përmbushin kërkesat e paragrafit (b)(2) dhe FCL.1020 para se ata të ndërmarrin ushtrimin e privilegjeve.

d) një certifikatë ekzaminuesi duhet të rivlerësohet ose rinovohet vetëm nëse aplikanti demonstroi përputhshmëri të vazhdueshme me kërkesat në FCL.1010 dhe FCL.1030

FCL 1030 Drejtimi i testeve të aftësisë, kontrolleve të aftësisë dhe vlerësimi i kompetencave

a) Kur drejton teste të aftësisë, kontrolle të aftësisë dhe vlerësimin e kompetencave ekzaminuesi duhet të:

1) sigurojë që komunikimi me aplikantin të mund të vendoset pa pengesa gjuhësore

2) verifikojë se aplikanti përputhet me të gjitha kategorizimet, trajnimet dhe kërkesat e eksperiencës në këtë pjesë për lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e licencave, kategorizimeve, ose certifikatave për të cilat ndërmerren testet e aftësisë, kontrolli i aftësive ose vlerësimi i kompetencës.

3) të bëjë me dije aplikantin mbi pasojat e dhënies së paplotë, të pasaktë ose të pavërtetë të informacioneve të lidhura me trajnimin e tyre dhe eksperiencën e fluturimit.

b) Pas kryerjes së testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë, ekzaminuesi duhet të:



1) informojë aplikantin për rezultatet e testit. Në rast të kalimit të pjesshëm ose dështimit, ekzaminuesi do të informojë aplikantin se ai/ajo nuk mund të ushtrojë privilegjet e kategorizimit derisa kalimi i plotë të jetë arritur. Ekzaminuesi do të detajojë kërkesat e mëtejshme trajnuese dhe do t'i shpjegojë aplikantit të drejtën e apelit.

2) në rast të kalimit të kontrollit të aftësisë ose vlerësimit të kompetencave për rivlefshmërinë ose rinovimin, të nënshkruajë licencën e aplikantit ose certifikatën me datën e re të skadencës të kategorizimit apo certifikatës, nëse autorizohet specifikisht për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që është përgjegjës për licencën e aplikantit.

3) të pajisë aplikantin me një raport të nënshkruar të testit të aftësisë ose kontrollit të aftësisë dhe, të dorëzojë pa vonesë kopje të raportit tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që është përgjegjës për licencën e aplikantit, dhe që lëshon certifikatën e ekzaminuesit. Raporti duhet të përfshijë:

(i) një deklaratë se ekzaminuesi ka marrë informacion nga aplikanti lidhur me eksperiencën dhe instruksionet e tij/saj dhe ka rezultuar se eksperiencia dhe instruksionet përputhen me kërkesat e aplikueshme në këtë pjesë.

(ii) konfirmimin se të gjitha manovrat dhe ushtrimet e kërkuara janë kryer, po ashtu dhe informacionin në lidhje me provimin e njohurive teorike kur aplikohet. Nëse në një pjesë ka deshtuar, ekzaminuesi duhet të regjistrojë arsyet për këtë vlerësim;

(iii) rezultatet e testit, të kontrollit ose vlerësimi i kompetencës;

(iv) një deklaratë, që ekzaminuesi i ka rishikuar dhe aplikuar kërkesat dhe procedurat kombëtare të autoritetit kompetent të aplikantit, n.q.s. autoriteti kompetent përgjegjës për licencën e aplikantit nuk është i njëjtë me atë që ka lëshuar certifikatën e ekzaminuesit;

(v) një kopje e certifikatës së ekzaminuesit që përmban fushën e privilegjeve të tij/saj si ekzaminues në rastin e testit praktik, kontrollin e aftësive ose vlerësimin e kompetencave të një aplikanti, për të cilin autoriteti kompetent nuk është i njëjtë me atë që ka lëshuar certifikatën e ekzaminuesit.

c) Ekzaminuesit duhet t'i ruajnë të dhënat për 5 vjet me detajet e të gjitha testeve të aftësisë,

kontrollat e aftësisë, dhe vlerësimin e kompetencës së kryer së bashku me rezultatet e tyre.

d) Me kërkesë së Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që është përgjegjës për certifikatën e ekzaminuesit, ose Autoritetit përgjegjës për licencën e aplikantit, ekzaminuesit do të paraqesin të gjitha të dhënat dhe raportet, dhe çdo informacion tjetër siç kërkohet për aktivitetet mbikëqyrëse.

SEKSIONI 2

Kërkesa specifike për ekzaminuesit e fluturimit-FE

FCL.1005.FE FE-Privilegje dhe kushte

a) FE (A) Privilegjet e një FE për aeroplanët janë që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë për lëshimin e PPL(A), teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë që lidhen me kategorizimin e tipit apo klasës për aeroplanë me një pilot, përveç aeroplanëve komplekse të performacës së lartë me një pilot. Duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 2000 orë fluturimi si pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 250 orë instruksione të fluturimit.

2) Teste të aftësisë për lëshimin e CPL(A), teste mjeshtrie dhe kontrole aftësie për aeroplanë me një pilot të kategorizimit të tipit ose klasës, përveç aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 2000 orë të kohës së fluturimit si një pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 250 orë instruksione fluturimi.

3) Teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për LAPL(A), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 100 orë instruktim fluturimi.

4) Teste të aftësisë për lëshimin e kategorizimit të malit, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 500 orë fluturimi si pilot në aeroplanë ose TMG, duke përfshirë së paku 500 ngritje dhe ulje të instruksioneve fluturuese për kategorizimet e malit.

5) Kontrolli i aftësive për rivlefshmërinë dhe rinovimin e EIRs, e dhënë që FE ka kryer të paktën si pilot 1 500 orë në avionë dhe përputhet me kërkesat në FCL.1010.IRE(a)(2).

b) FE(H) Privilegjet e një FE për helikopterë janë që të drejtojnë:



1) Teste të aftësisë për lëshimin e PPL(H) dhe teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për kategorizim të tipit të helikopterëve me një motor dhe një pilot të vendosura në një licencë PPL(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 1000 orë fluturimi si pilot në helikopterë, duke përfshirë të paktën 250 orë instruksione fluturimi.

2) Teste të aftësisë për lëshimin e CPL(H) dhe teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për kategorizime të tipit të helikopterëve me një pilot dhe një motor të vendosura në CPL(H) duke siguruar ekzaminuesin se ka kryer 2000 orë fluturimi të kohës në helikopter, duke përfshirë së paku 250 orë instruksione të fluturimit.

3) Teste të aftësisë dhe kontrollet e aftësisë për kategorizime të tipit të helikopterëve me shumë motorë dhe një pilot të vendosura në PPL(H) ose CPL(H) duke siguruar se ekzaminuesi ka përmbushur kërkesat e paragrafit (1) ose (2), si të aplikueshme dhe mban një CPL(H) ose ATPL(H) dhe një IR(H) kur është e aplikueshme.

4) Teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për LAPL(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopter, duke përfshirë së paku 150 orë instruksione fluturuese.

c) FE (As) Privilegjet e një FE për airshipe janë që të drejtojnë teste të aftësisë për lëshimin e PPL(As) dhe CPL(As) dhe teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për kategorizime të tipit airship, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 500 orë fluturimi si pilot në airship, duke përfshirë 100 orë të instruksioneve të fluturimit.

d) FE(S) Privilegjet e një FE për planer janë që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për SPL dhe LAPL(S), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 orë të kohës së fluturimit si pilot në planer ose planer me energji, duke përfshirë 150 orë ose 300 lëshime në instruksione të fluturimit.

i) Kontrole të aftësisë për zgjerimin e privilegjeve të SPL në operime tregtare, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 orë të kohës së fluturimit si pilot në planer ose planer me energji, duke përfshirë 90 orë të instruksioneve të fluturimit.

ii) Teste të aftësisë për zgjerimin e privilegjeve të SPL ose LAPL(S) në TMG, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 orë të kohës së fluturimit si pilot në avionë lundrues (*sailplanes*) ose avionë

lundrues me motor (*powered sailplanes*), duke përfshirë 50 orë të instruksioneve të fluturimit në TMG.

iii) Teste të aftësisë dhe kontrole të mjeshtërisë për kategorinë e fluturimit në re, me kusht që ekzaminuesi të ketë plotësuar të paktën 200 orë kohë fluturimi si pilot në ne avionë lundrues (*sailplanes*) ose avionë lundrues me motor (*powered sailplanes*), duke përfshirë të paktën 5 orë ose 25 fluturime të instruksioneve të fluturimit për kategorinë e fluturimit në re ose të paktën 10 orë të instruksioneve të fluturimit për EIR ose IR (A).

e) FE(B). Privilegjet e një FE për balona janë që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë për lëshimin e BPL dhe LAPL(B) dhe teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për zgjerimin e privilegjeve në një klas ose grup tjetër balone, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 250 orë të kohës së fluturimit si pilot në balona, duke përfshirë 50 orë të instruksioneve të fluturimit.

2) Kontrollet e aftësisë për zgjerimin e privilegjeve BPL në operimet tregtare, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer 300 orë të kohës së fluturimit si pilot në balona prej të cilave 50 orë në balonat e të njëjtit grup për të cilët është kërkuar zgjerimi, 300 orët e kohës së fluturimit do të përfshijnë 50 orë të instruksioneve të fluturimit.

FCL.1010.FE FE - Parakushte

Një aplikant për një certifikatë FE duhet të mbajë:

Një certifikatë FI në kategorinë e përcaktuar të avionit.

SEKSIONI 3

Kërkesa specifike për ekzaminuesit e kategorizimit të tipit

FCL.1005 TRE TRE - Privilegje dhe kushte

a) TRE(A) dhe TRE(PL). Privilegjet e një TRE për aeroplanët ose avionët me fuqi ngritëse janë që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë për lëshimin fillestar të kategorizimit të tipit për avionë me fuqi ngritëse siç aplikohet;

2) Kontrollet e aftësisë për rivefshmërinë ose rinovimin e kategorive të tipit, EIR dhe IR-te;

3) Testet e aftësisë për lëshimin e ATPL(A);



4) Testet e aftësisë për lëshimin e MPL, duke siguruar se ekzaminuesi përmbush kërkesat në FCL.925;

5) Vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një certifikate TRI, ose SFI në kategorinë e aplikueshme të avionit, duke siguruar se ekzaminuesi ka së paku 3 vjet si TRE.

b) TRE(H).Privilegjet e një TRE(H) janë që të drejtojnë:

1) Teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimit të tipit të helikopterit;

2) Kontrollin e aftësisë për rivlefshmërinë ose rinovimin e IR-s, ose për zgjerimin e IR(H) nga helikopterë me një motor në helikopterë me shumë motorë,

3) Teste të aftësisë për lëshimin e ATPL;

4) Vlerësimin e kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e certifikatës TRI(H) ose SFI(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 3 vite si TRE.

FCL.1010 TRE TRE- Parakushte

a) TRE(A) dhe TRE(PL). Aplikantët për një certifikatë TRE për aeroplanë dhe avionë me fuqi ngritëse duhet që:

1) në rastin e aeroplanëve me shumë pilot ose avionëve me fuqi ngritëse të kenë kryer 1500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë me shumë pilot ose avion me fuqi me ngritje vertikale, prej të cilave së paku 500 orë do të jenë si PIC.

2) në rastin e aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot, të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot të aeroplanëve me një pilot, prej të cilave të paktën 200 orë do të jenë si PIC.

3) të mbajnë certifikatë CPL ose ATPL dhe një certifikatë TRI për tipin e aplikueshëm.

4) për lëshimin fillestar të një certifikate TRE të kenë kryer të paktën 50 orë të instruksioneve të fluturimit si një TRI, FI, ose SFI në tipin e aplikuar ose një FSTD që përfaqëson këtë tip

b) TRE(H). Aplikantët për një certifikatë TRE(H) për helikopterë duhet që:

1) të mbajnë një certifikatë TRI, ose në rast të helikopterëve me një motor dhe një pilot, një certifikatë të vlefshme FI(H), për tipin e aplikuar.

2) për lëshimin fillestar të certifikatës TRE, të kenë kryer 50 orë instruksione të fluturimit si një

TRI,FI ose SFI në tipin e aplikuar ose një FSTD që përfaqëson këtë tip.

3) në rastin e helikopterëve me shumë pilot, të mbajnë një CPL (H) ose ATPL(H) dhe të kenë kryer 1500 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopterë me shumë pilot, prej të cilave së paku 500 orë do të jenë si PIC.

4) në rastin e helikopterëve me shumë motorë dhe një pilot:

(i) të kenë kryer 1000 orë fluturimi si pilot në helikopterë, prej të cilave së paku 500 orë do të jenë si PIC

(ii) të mbajnë një CPL(H) ose ATPL(H) dhe kur aplikohet një IR(H) të vlefshme.

5) në rastin e helikopterëve me një motor dhe një pilot:

(i) të kenë kryer 750 orë fluturimi si pilot në helikopterë, prej të cilëve 500 orë do të jenë si PIC

(ii) të mbajnë një licencë CPL(H) ose ATPL(H).

6) Para se privilegjet e TRI(H) të jenë shtrire nga helikopterë me një pilot me shumë motorë në helikopterë me shumë motorë dhe me shumë pilot për të njëjtin tip, mbajtësi do të ketë së paku 100 orë në operime me shumë pilot të këtij tip.

7) në rastin e aplikantëve për certifikatën e parë TRE me shumë motorë dhe shumë pilotë me 1500 orë të kohës së fluturimit në helikopterë me shumë pilot, kërkesa në paragrafin (b)(3) mund të konsiderohet të jetë përmbushur nëse ata kanë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si PIC në helikopterë me shumë pilot të të njëjtit tip.

SEKSIONI 4

Kërkesa specifike për kategorizimit e ekzaminuesit të klasës - CRE

FCL.1005.CRE CRE-Privilegjet

Privilegjet e CRE janë që të drejtojnë aeroplanët me një pilot, përveç aeroplanëve kompleks të performancës së lartë me një pilot:

a) Teste të aftësisë për lëshimin e kategorizimit të klasës dhe tipit;

b) Kontrole të aftësisë për:

1) Rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimit të tipit ose klasës

2) Rivlefshmërinë dhe rinovimin e IR, duke siguruar se CRE përmbush kërkesat në FCL.1010.IRE (a)

3) Rivlefshmërinë dhe rinovimin e EIR-ve, me kusht që CRE ka plotësuar të paktën 1500 orë si



pilot në avionë dhe përputhet me kërkesat e FCL.1010.IRE(a)(2).

FCL.1010.CRE CRE- Parakushte

Aplikantët për certifikatat CRE duhet që:

- a) të mbajnë një CPL, MPL(A) ose ATPL(A) me privilegjet për një pilot të vetëm ose të kenë mbajtur këto dhe një PPL(A);
- b) mbajnë një certifikatë CRI për klasin apo tipin e aplikuar;
- c) të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë.

SEKSIONI 5

Kushte specifike për ekzaminuesit e kategorizimit instrumental- IRI

FCL.1005 IRE IRE- Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një certifikate IRE janë që të drejtojnë teste të aftësisë për lëshimin, dhe kontrole të aftësisë për rivlefshmërinë ose rinovimin e EIR-ve dhe IR-ve.

FCL. 1010. IRE IRE- Parakushte

a) IRE(A). Aplikantët për certifikatën e një IRE për aeroplanë duhet të kenë një IRI(A) dhe duhet të kryejnë:

- 1) 2000 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë;
 - 2) 450 orë të kohës së fluturimit nën IFR, prej të cilave 250 orë do të jenë si instruktor;
- b) IRE(H). Aplikantët për një certifikatë IRE për helikopterë duhet të mbajnë një IRI(H) dhe të kenë kryer:
- 1) 2000 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopterë;
 - 2) 300 orë të kohës së fluturimit instrumental në helikopterë, prej të cilave 200 orë do të jenë si instruktor.

c) IRE(As). Aplikantët për një certifikatë IRE për airship duhet të mbajnë një IRI(A) dhe duhet të kenë kryer:

- 1) 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në airship;
- 2) 100 orë të kohës së fluturimit instrumental në airship, prej të cilave 50 orë do të jenë si një instruktor.

SEKSIONI 6

Kërkesa specifike për ekzaminuesit e fluturimit sintetik - SFE

FCL.1005.SFE SFE- Privilegje dhe kushte

a) SFE (A) dhe SFE(PL). Privilegjet e një SFE në aeroplanë ose avionë me fuqi me ngritje vertikale janë që të drejtojnë në një FFS:

1) Teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimit të tipit për aeroplanë me shumë motorë ose avionë me fuqi ngritëse, siç aplikohet.

2) Kontrole të aftësisë për rivlefshmërinë ose rinovimin e IR, duke siguruar se SFE përmbush kërkesat në FCL.1010.IRE për kategori të aplikueshme të avionit.

3) Teste të aftësisë për lëshimin e ATPL.

4) Teste të aftësisë për lëshimin e MPL, duke siguruar se ekzaminuesi ka përmbushur kërkesat e FCL.925.(5) Vlerësimin e kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një certifikate SFI në kategorinë e caktuar të avionit, duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 3 vjet si SFE

b) SFE(H). Privilegjet e një SFE për helikopterë janë që të drejtojnë në një FFS:

1) Teste të aftësisë dhe kontrole të aftësisë për lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e kategorizimeve të tipit.

2) Kontrole të aftësisë për rivlefshmërinë dhe rinovimin e IR-ve, duke siguruar se SFE përmbush kërkesat në FCL.1010.IRE(b);

3) Teste të aftësisë për lëshimin e ATPL.

4) Teste të aftësisë dhe kontrollet e aftësisë për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një certifikate SFI(H), duke siguruar se ekzaminuesi ka kryer së paku 3 vjet si një SFE.

FCL.1010.SFE- SFE- Parakushtet

a) SFE(A). Aplikantët për një certifikatë SFE për aeroplanë duhet që:

1) të mbajnë ose të kenë mbajtur një ATPL(A), një kategorizimi klase ose tipi dhe një certifikatë SFE(A) për tipin e aplikueshëm të aeroplanit.

2) të kenë së paku 1500 orë të kohës së fluturimit si pilot në aeroplanë me shumë pilot.

3) për lëshimin fillestar të një certifikate SFE, të kenë kryer së paku 50 orë të instruksioneve fluturuese sintetike si një SFI(A) në tipin e aplikueshëm.



(b) SFE(H). Aplikantët për një certifikatë SFE për helikopterë duhet që:

1) të mbajnë ose të kenë mbajtur një ATPL(H), një kategorizim tipi dhe një certifikatë SFI(H) për tipin e aplikueshëm të helikopterit;

2) të kenë kryer së paku 1000 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopterë me shumë pilot;

3) për lëshimin fillestar të një certifikate SFE, të kenë kryer së paku 50 orë të instruksioneve fluturuese sintetike si një SFI(H) në tipin e aplikueshëm.

SEKSIONI 7

Kërkesa specifike për ekzaminuesit e instruktorit të fluturimit-FIE

FCL.1005 FIE FIE- Privilegje dhe kushte

a) FIE(A). Privilegjet e një FIE në aeroplanë janë që të drejtojnë vlerësime të kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e certifikatave për FIE(A), CRI(A), IRI(A) dhe TRI(A) në aeroplanë me një pilot, duke siguruar se mban certifikatën e duhur të instruktorit.

b) FIE(H). Privilegjet e një FIE në helikopterë janë që të drejtojnë vlerësimet e kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e certifikatave për FI(H), dhe TRI(H) në helikopterë me një pilot, duke siguruar se mban certifikatën e duhur të instruktorit.

c) FIE(As), (S), (B). Privilegjet e një FIE në planer, planer me energji, balona dhe airship-e janë që të drejtojnë vlerësimin e kompetencës për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e certifikatave të instruktorëve në kategorinë e aplikueshme të avionit, duke u siguruar se mbahet certifikata e duhur e instruktorit.

FCL.1010 FIE FIE- Parakushte

a) FIE(A). Aplikantët për një certifikatë FIE për aeroplanë duhet të:

Në rast se aplikantët dëshirojnë të zhvillojnë vlerësimin e kompetencës:

1) të mbajnë certifikatën e caktuar të inspektorit të aplikueshme;

2) të kenë kryer 2000 orë të kohës së fluturimit si një pilot i vetëm në avion ose TMG;

3) të ketë së paku 100 orë të kohës së fluturimit si instruktorë ndaj aplikantëve për një certifikatë instruktori.

b) FIE(H). Aplikantët për një certifikatë FIE për helikopterë duhet që:

1) të mbajnë certifikatën e duhur të instruktorit si të aplikueshme;

2) të kenë kryer 2000 orë të kohës së fluturimit si pilot në helikopterë;

3) të kenë së paku 100 orë të kohës së instruktimit të fluturimit ndaj aplikantëve për një certifikatë instruktimi.

c) FIE(As). Aplikantët për një certifikatë FIE për airship-e duhet që:

1) të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në airship;

2) të kenë së paku 20 orë të kohës së fluturimit si inspektor ndaj aplikantëve për një certifikatë FI(AS);

3) të mbajnë certifikatën e duhur të instruktorëve.

d) FIE(S). Aplikantët për një certifikatë FIE për planer duhet që:

1) të mbajnë një certifikatë të përshtatshme të instruktorit;

2) të kenë kryer 500 orë të kohës së fluturimit si pilot në planer ose planer me energji;

3) të kenë kryer:

(i) për aplikantë që dëshirojnë të zhvillojnë vlerësimet e kompetencës në TMG-te, 10 orë ose 30 instruksione ngritjeje ndaj aplikantëve për një certifikatë instruktori në TMG

(ii) në çdo rast, 10 orë ose 30 instruksione lëshimi ndaj aplikantëve për një certifikatë instruktori

e) FIE(B). Aplikantët për një certifikatë për balona duhet që:

1) mbajnë certifikatën e duhur të instruktorit;

2) të kenë kryer 350 orë të kohës së fluturimit si pilot në balone;

3) të kenë kryer 10 orë instruktimi për aplikantët për një certifikatë instruktori.

SHTOJCA 1

Kreditimi i njohurive teorike

KREDITIMI I NJOHURIVE TEORIKE NË TË NJËJTËN KATEGORI AVIONI OSE NË NJË TJETËR —

Instruktionet-urë dhe kërkesat për Testimet

1. LAPL, LPP, BPL dhe SPL

1.1 Për lëshimin e një LAPL-je, mbajtësit e një LAPL-je në një kategori tjetër të avionëve kreditohen plotësisht me njohuri teorike mbi lëndët e përbashkëta të përcaktuara në FCL.120(a).



1.2 Pa cenuar paragrafin 1.1, për lëshimin e një LAPL-je, PPL-je, BPL-je ose SPL-je, mbajtësit e një licencë në një kategori tjetër të avionëve marrin udhëzime për njohuri teorike dhe kalojnë provimet e njohurive teorike në nivelin e duhur në lëndët e mëposhtme:

- parimet e fluturimit;
- procedurat operacionale;
- performanca dhe planifikimi i fluturimit;
- njohuri të përgjithshme të avionëve; dhe
- lundrimi.

1.3 Për lëshimin e një PPL-je, BPL-je ose SPL-je, mbajtësit e një LAPL-je në të njëjtën kategori avioni kreditohet në mënyrë të plotë në drejtëm të udhëzimeve për njohuritë teorike dhe kërkesat e provimit.

1.4 Pavarësisht pikës 1.2, për lëshimin e një LAPL(A), mbajtësit e një LAPL(S) me zgjerim TMG tregojnë një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për klasën SEP (në tokë) në përputhje me FCL.135.A(a)

2. CPL

2.1 Aplikantët për lëshimin e një CPL-je që mbajnë një CPL për një kategori tjetër të avionëve marrin udhëzime që lidhen me njohuritë teorike në një ATO në një kurs të miratuar duke u mbështetur në dallimet e identifikuara ndërmjet planit mësimor të CPL-së për kategori të ndryshme avionësh.

2.2 Aplikuesit kalojnë provimet e njohurive teorike siç përcaktohen në këtë Shtojcë (Pjesa FCL) për subjektet e mëposhtme në kategorinë e përshtatshme të avionëve:

021 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: struktura e avionit dhe sistemet, sistemi elektrik, grupi i motorit dhe pajisjet e emergjencës;

022 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: përdorimi i instrumenteve;

032/034 — Aeroplanët ose helikopterët e performancës, sipas rastit;

070 — Procedurat operacionale; dhe

080 — Parimet e fluturimit;

2.3 Aplikantët për lëshimin e një CPL-je pasi kanë kaluar provimet përkatëse të njohurive teorike për një IR në të njëjtën kategori të avionëve kreditohen sipas kërkesave të njohurive teorike në performancën njerëzore dhe meteorologjinë, përveç nëse ata kanë përfunduar kursin e trajnimit IR në përputhje me shtojcën 6, Seksioni Aa, në këtë Aneks (Pjesa-FCL).

2.4 Aplikantët për një CPL që kanë kaluar

provimet përkatëse të njohurive teorike për IR ose EIR në të njëjtën kategori të avionëve janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në subjektin e komunikimit.

3. ATPL

3.1 Aplikantët për lëshimin e një ATPL-je që mbajnë një ATPL për një kategori tjetër të avionëve marrin udhëzime që lidhen me njohuritë teorike në një ATO në një kurs të miratuar duke u mbështetur në dallimet e identifikuara ndërmjet planit mësimor të ATPL-së për kategori të ndryshme avionësh.

3.2 Aplikuesit kalojnë provimet e njohurive teorike siç përcaktohen në këtë Aneks (Pjesa FCL) për subjektet e mëposhtme në kategorinë e përshtatshme të avionëve:

021 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: struktura e avionit dhe sistemet, sistemi elektrik, grupi i motorit dhe pajisjet e emergjencës;

022 — Njohuri të përgjithshme të avionëve: përdorimi i instrumenteve;

032/034 — Aeroplanët ose helikopterët e performancës, sipas rastit;

070 — Procedurat operacionale; dhe

080 — Parimet e fluturimit;

3.3 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(A) që kanë kaluar provimin përkatës teorik për një CPL(A) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndën e “komunikimit”.

3.4 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(H) që kanë kaluar provimet përkatëse teorike për një CPL(H) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në subjektet e mëposhtme:

— ligji i ajrit;

— parimet e fluturimit (helikopter); dhe

— komunikimet.

3.5 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(A) që kanë kaluar provimin përkatës teorik për një IR(A) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndën e komunikimit.

3.6 Aplikantët për lëshimin e një ATPL(H) me një IR(H) që kanë kaluar provimet përkatëse teorike për një CPL(H) janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndët e mëposhtme:

— parimet e fluturimit (helikopter); dhe

— komunikimet.

4. IR

4.1 Aplikantët për lëshimin e një IR-je ose një EIR që kanë kaluar provimet përkatëse teorike për



një CPL në kategorinë e njëjtë të avionëve janë kredituar sipas kërkesave të njohurive teorike në lëndët e mëposhtme:

- performanca njerëzore;
- meteorolgji; dhe
- komunikimet.

4.2 Aplikantët për lëshimin e një IR(H) që kanë

kaluar provimet përkatëse teorike për një ATPL(H) VFR u kërkohej që të kalojnë lëndët e mëposhtme të provimit:

- ligji i ajrit;
- planifikimi i fluturimit dhe monitorimi i fluturimit; dhe
- lundrimi me radio;

Shtojca 2

Shkalla e Vlerësimit të aftësisë së Gjuhës- Niveli operacional i zgjeruar dhe Ekspert

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Te kuptuarit	Bashkëveprimi
Ekspert Niveli 6	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, megjithëse mundësisht i influencuar nga gjuha e parë ose varianti rajonal, të mos ndikojë asnjëherë në lehtësinë e të kuptuarit	Të dyja strukturat gramatikore, si ajo themelore dhe komplekse si dhe modelet e fjalisë janë vazhdimisht të kontrolluara mirë.	Gama e Fjalorit dhe saktësia janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në një larmi të gjerë temash të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me nuanca dhe i ndjeshëm për të regjistruar.	Është në gjendje për të folur gjerë e gjatë me një, rrjedhën të natyrshme e pa sforco. Ndryshon rrjedhën e fjalisë për efekt stilistik, p.sh. për të vënë theksin në një pikë. Përdor shenjat e duhura të ligjëratës dhe Lidhëzat në mënyrë spontane.	Te Kuptuarit është vazhdimisht i saktë në pothuajse të gjitha kontekstet dhe përfshin të kuptuarit e hollësive gjuhësore dhe kulturore.	Bashkëvepron me lehtësi në pothuajse të gjitha situatat. Është i ndjeshëm ndaj sinjaleve verbale dhe joverbale, dhe reagon ndaj tyre në mënyrën e duhur.
I Zgjeruar Niveli 5	Shqiptimi, theksi, ritmi, intonacioni, edhe pse i ndikuar nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, rrallë ndërhyjnë në lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat themelore gramatikore dhe fjalitë janë vazhdimisht të kontrolluar mirë. Strukturat komplekse janë në tentative, por me gabime të cilat ndonjëherë ndërhyjnë në kuptimin.	Gama e fjalorit të përgjithshëm dhe saktësia janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën. Parafrazat në mënyrë të vazhdueshme dhe me sukses. Fjalori është ndonjëherë idiomatik.	I aftë për të folur gjerë e gjatë me lehtësi relative mbi tema të njohura, por nuk mund të ndryshojnë rrjedhën e të folurit si një mjet stilistik. Mund të bëjë përdorimin e shenjave të duhura të ligjëratës apo të lidhëzave.	Kuptimi është i saktë në tema të përgjithshme konkrete dhe të lidhura me punën dhe kryesisht i saktë kur folësi ndeshet me një komplikim gjuhësor apo i situatës një ndryshim i papritur i ngjarjeve. Është në gjendje të kuptojë një sere të variantesh të folurit (dialekt dhe / ose aksent) ose incizimet.	Përgjigjet janë të menjëhershme, të përshtatshme, dhe informative. Menaxhon marrëdhëniet folës / dëgjues në mënyrë efektive.



Operacional Niveli 4	Shqiptimi, theksi, ritmi, dhe intonacioni janë të ndikuar nga gjuha e parë ose variant rajonal, por vetëm ndonjëherë ndërhyjnë me lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat themelore gramatikore dhe modelet e fjalisë janë përdorur në mënyrë kreative dhe zakonisht janë të kontrolluara mirë. Gabimet mund të ndodhin, sidomos në rrethana të pazakonta apo të papritura, por rrallë ndërhyjnë me kuptimin.	Gama e Fjalorit të Përgjithshëm dhe saktësia janë zakonisht të mjaftueshëm për të komunikuar në mënyrë efektive në lidhje me temat e zakonshme konkrete dhe ato në lidhje me punën. Shpesh mund të parafranojë me sukses kur mungon fjali veçanërisht në rrethana të pazakonta apo të papritura.	Përgatitja, shtrirja e gjuhës me një ritëm të përshtatshëm. Mund të ketë raste të humbjes së rrjedhshmërisë në kalimin nga fjalitë shabllone dhe të përsëritura në bashkëveprimin spontan, por kjo nuk i pengon komunikimin efektiv. Mund të kenë përdorim të kufizuar të shenjave të ligjëratës dhe lidhëzave. Mbushjet nuk janë të shkëputura.	Te kuptuarit është më së shumti i saktë në, temat e zakonshme, konkrete dhe ato të lidhura me punën kur theksi ose aksenti i përdorur është mjaft i kuptueshëm për një komunitet ndër kombëtare të përdoruesve. Kur folësi ballafaqohet me një komplikim të situatës apo gjuhësor, ose një kthesë të papritur të ngjarjeve, të kuptuarit mund të jetë i ngadalshëm ose kërkojnë strategji sqaruese.	Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme, dhe informative. Fillon dhe mban shkëmbime të bisedës madje edhe kur ka të bëjë me një kthesë të papritur të ngjarjeve. Përballet në mënyrë adekuate me keqkuptimet e dukshme duke kontrolluar, konfirmuar, apo sqaruar.
-------------------------	---	--	--	--	---	--

Shënim. Teksti fillestar i aneksit 2 është transferuar në AMC, shih gjithashtu shënimin shpjegues.

Shtojca 3

Kurset e trajnimit për lëshimin e një CPL dhe një ATPL

1. Kjo shtojcë përshkruan kërkesat për tipa të ndryshëm të kurseve të trajnimit për lëshimin e CPL dhe një ATPL, me dhe pa një IR.

2. Një aplikant që dëshiron të transferohet në një ATO tjetër, gjatë një kursi trajnimi duhet të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për një vlerësim formal të orëve të mëtejshme të trajnimit të kërkuar.

A. ATP Kurs i integruar - Aeroplanët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar të ATP(A) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të kërkuara për t'i aftësuar ata që të operojnë si pilot të dytë në aeroplanë me shumë motorë dhe në operime me shumë pilotë në transportin ajror tregtar dhe për të marrë CPL(A)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një

kurs të integruar ATP(A) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç është përcaktuar nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si një anëtar fillestar ose si një mbajtës i PPL(A) apo si një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin e I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një fillestari për PPL(A) ose PPL(H), ai do të kreditohet 50% të orëve të fluturimit para kursit, deri me maksimumin 40 orë të eksperiencës fluturuese, ose 45 orë nëse kanë marrë një kategorizim të natës për aeroplanë, prej të cilave 20 orë mund të llogariten kundrejt kërkesave për kohën e instruksioneve të fluturimit të dyfishtë.

4. Kursi përfshin:

a) udhëzime teorike të njohurive në nivelin e njohurive ATPL (A);

b) trajnim vizual dhe me instrumente për fluturim;

c) trajnimi në MCC për operimin e avionëve me më shumë pilotë; dhe



d) UPRT' në përputhje me FCL.745.A përveç nëse aplikantët kanë përfunduar tashmë këtë kurs trajnimi përpara fillimit të kursit të integruar ATP;

5. Aplikantët që nuk arrijnë ose nuk janë në gjendje të përfundojnë të gjithë kursin ATP (A) mund të aplikojnë tek autoriteti kompetent për provimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse plotësohen kërkesat e aplikueshme.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike ATP(A) do të përfshijë së paku 750 orë të instruktiveve.

7.1 Kursi MCC duhet të përfshijë së paku 25 orë të instruktiveve të njohurive teorike dhe ushtrime.

7.2 Instruksionet e njohurive teorike në UPRT kryhet në përputhje me FCL.745.A.

PROVIMET E NJOHURIVE TEORIKE

8. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm për privilegjet që i sigurohen një mbajtësit të një ATPL(A).

TRAJNIMI FLUTURUES

9. Trajnimi fluturues, duke mos përfshirë trajnimin për kategorizimin e tipit, përfshin gjithsej të paktën 195 orë, duke përfshirë të gjitha testet e progresit, nga të cilat deri në 55 orë të të gjithë kursit mund të jenë orët me instrumente në tokë. Brenda totalit prej 195 orëve, aplikantët duhet të plotësojnë së paku:

a) 95 orë të udhëzimeve të dyfishta, prej të cilave deri në 55 orë mund të jenë kohë me instrumente në tokë;

b) 70 orë si PIC duke përfshirë fluturimin VFR, dhe kohën e fluturimit me instrument si SPIC. Koha e fluturimit me instrument si SPIC llogaritet vetëm si kohë fluturimi PIC deri në një maksimum prej 20 orë;

c) 50 orë fluturimi përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim VFR në të gjithë vendin prej së paku 540 km (300 NM), në kursin e të cilave bëhen 2 ulje të plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes; dhe

d) 5 orë kohë fluturimi kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe, që përfshijnë së paku:

1) 1 orë lundrim përtej vendit;

2) pesë ngritje të realizuara vetëm; dhe

3) pesë ulje me ndalim të plotë të realizuara vetëm;

e) Instruksionet e fluturimit UPRT' në përputhje me FCL.745.A;

f) 115 orë me instrumente duke përfshirë, të paktën:

1) 20 orë si SPIC;

2) 15 orë MCC, për të cilin mund të përdorët një FFS ose një FNPT II;

3) 50 orë me udhëzime për fluturimin me instrumente, nga të cilat deri në:

(i) 25 orë mund të jenë kohë me instrumente në tokë në një FNPT I; ose

(ii) 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT II FTD 2 ose FFS, prej të cilave deri në 10 orë mund të zhvillohen në një FNPT I.

Aplikantët që mbajnë një certifikatë të përfundimi të modulit për Modulin e Fluturimit me Instrumente Bazë kreditohen deri në 10 orë përkundrejt kohës së kërkuar të udhëzimit me instrumente. Orët e kryera në BITD nuk kreditohen; dhe

g) 5 orë në aeroplan i cili:

1) është i certifikuar për të mbajtur të paktën 4 persona; dhe

2) ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme;

TESTI I AFTËSISË

9. Me përfundimin e instruksioneve përkatëse të fluturimit, aplikanti duhet të marrë Testin e aftësisë së CPL(A), në aeroplan me një motor, ose shumë motorë dhe një test të aftësisë në aeroplanë me shumë motorë.

B. Kursi modular ATP- Aeroplanët

1. Aplikantët për një ATPL(A) që kryejnë instruksionet e njohurive teorike të tyre në një kurs modular duhet të:

a) mbajnë e paktën një PPL(A) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos; dhe

kryejnë së paku orët e mëposhtme të instruksioneve të njohurive teorike.

1) për aplikantët që mbajnë një PPL(A) 50 ore;

2) për aplikantët që mbajnë një CPL (A), 400 ore;

3) për aplikantët që mbajnë një IR(A), 500 ore;

4) për aplikantët që mbajnë një CPL(A) dhe një IR(A), 250 orë.

Instruksionet e njohurive teorike do të kryhen para se të merret testi i aftësisë për ATPL(A).



C. Kursi integral për CPL/IR- Aeroplanët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit integral për CPL(A) dhe IR(A) është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësisë së nevojshme për të operuar në aeroplanë me një motor ose më shumë motor me një pilot në transportin tregtar ajror për të fituar CPL(A)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs integral CPL/(A)IR do të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç përcaktohet nga Organizata e Trajnimit.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim si fillestar ose si një mbajtës i PPL(A) ose PPL(H) lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rast të PPL(A), PPL(H) 50% e orëve të fluturimit para kursit do të akreditohen, deri në një maksimum të 40% orëve të eksperiencës së fluturimit ose 45 orë nëse ka marrë një kategorizim natë për aeroplanë, prej të cilave deri 20 orë mund të llogariten përmes kërkesës për kohën e fluturimit instruksionale dyfishe.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL(A) dhe IR; dhe

b) Trajnim i fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL/IR(A) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL (A) / IR duhet të ketë të paktën 500 orë mësimi.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshme për privilegjet e dhëna për mbajtësin e një CPL(A) dhe një IR.

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Trajnimi fluturues që nuk përfshin trajnimin për kategorizimin e tipit, duhet të përfshijë një total prej së paku 180 orësh, në mënyrë që të përfshijë të gjitha testet e progresit, prej të cilave deri 40 orë për kursin e plotë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda totalit të 180 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 80 orë të instruksioneve dyfishe, prej të cilave deri 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë.

b) 70 orë si PIC duke përfshirë fluturimin VFR dhe kohën e fluturimit instrumental që mund të fluturojë si SPIC. Koha e fluturimit instrumental si SPIC do të llogaritet si kohë fluturimi si PIC vetëm deri në një maksimum prej 20 orësh.

c) 50 orë të fluturimit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit me të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilave do të bëhen 2 ulje të plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë kohë fluturimi do të kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe, që do të përfshijnë së paku 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje vetëm dhe 5 ulje të plota; dhe

e) 100 orë të kohës instrumentale që përfshin së paku:

l) 20 orë si SPIC; dhe

2) 50 orë të instruksioneve të fluturimit instrumental prej të cilave deri;

(i) 25 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I; ose

(ii) 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT II FTD 2 ose FFS, prej të cilave deri më 10 orë mund të zhvillohen në një FNPT I.

Një aplikant që mban një certifikatë të një kursi të kryer për Modulin e Fluturimit Instrumental Bazik do të akreditohet duke pasur deri 10 orë përkundrejt kohës së kërkuar të instruksioneve instrumentale. Orët e bëra në një BITD nuk do të akreditohen.

f) 5 orë do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e të paktën 4 personave që ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

TESTI I AFTËSISË

9. Pas kryerjen e trajnimit të duhur fluturues aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL dhe testin e aftësisë IR në një aeroplan më shumë motorë ose në një aeroplan me një motor.

D. Kursi i integruar CPL- Aeroplanët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit CPL(A) është të trajnojë pilot në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e CPL(A).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(A) duhet të kryejë të gjitha



fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim si fillestar ose si një mbajtës i PPL(A) ose PPL(H) lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e PPL(A), PPL(H) do të kreditohen 50% e orëve të fluturimit para kursit, deri në një maksimum të 40% orëve të eksperiencës së fluturimit ose 45 orë nëse ka marrë një kategorizim nate për aeroplanë, prej të cilave deri 20 orë mund të llogariten përkundrejt kërkesës për kohën e fluturimit instruksionale dyfishe.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione për njohuritë teorike në nivelin e njohurive të CPL(A); dhe

b) trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL(A) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(A) duhet të përfshijë së paku 350 orë të instruksioneve.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të CPL(A).

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Trajnimi fluturues që nuk përfshin trajnimin për kategorizimin e tipit do të përfshijë një total prej të paktën 150 orësh, në mënyrë që të përfshijë të gjithë testet e progresit, prej të cilave gjer 5 orë për kursin e plotë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda totalit të 150 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 80 orë të instruktiveve dyshe, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë.

b) 70 orë si PIC

c) 20 orë të fluturimit përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 540 km (300NM) në kursin e të cilave do të

bëhen 2 ulje të plota në dy aerodrome të ndryshëm nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë kohë fluturimi do të kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe, që do të përfshijnë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje solo të plota dhe 5 ulje solo të plota;

e) 10 orë të instruksioneve të fluturimit instrumental prej të cilave 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, FTD 2, FNPT II, ose FFS. Një aplikant që mban një certifikatë të kryerjes së kursit për Modulin Bazik për Fluturimin Instrumental do të kreditohet me deri 10 orë përmes kohës instruksionale instrumentale të kërkuar. Orët e bëra në një BITD nuk do të kreditohen.

f) 5 orë do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e së paku 4 personave që ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

TESTI I AFTËSISË

9. Pas kryerjes së trajnimit të duhur fluturues aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL në një aeroplan me shumë motor ose në një aeroplanë me një motor.

E. Kursi modular për CPL- Aeroplanët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit modular të CPL(A) është të trajnojë mbajtësit e PPL(A) në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(A).

2. Para se të hyjë në një kurs modular CPL(A) një aplikant duhet të mbajë një PPL(A) të lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos.

3. Para se të hyjë në trajnimin fluturues aplikanti duhet të:

a) ketë kryer 150 orë fluturimi;

b) ketë përmbushur parakushtet për lëshimin e kategorizimit të tipit ose klasit për aeroplanë me shumë motor në përputhje me nënpjesën H, nëse në testin e aftësisë do të përdoren aeroplanë me shumë motorë.

4. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular CPL(A) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm siç vendoset nga ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund të jepen në një ATO e cila zhvillon vetëm instruksione të njohurive teorike.

5. Kursi do të përfshijë:



- a) Instruksione të njohurive teorike në nivelin e njohurive të CPL(A); dhe
- b) Trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(A) duhet të përfshijë të paktën 250 orë të instruksioneve.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna të mbajtësit të një CPL(A)

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Aplikantëve pa një IR do t'i jepen të paktën 25 orë të instruksioneve dyshe, duke përfshirë 10 orë të instruksioneve instrumentale prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumenatale në tokë në një BITD, një FNPT I ose II, një FTD 2 ose një FFS.

9. Aplikantët që mbajnë një IR(A) do të kreditohen plotësisht përkundrejt kohës instrumentale dyfishe. Aplikantët që mbajnë një IR(H) do të kreditohen me deri 5 orë të kohës instruksionale instrumentale dyfishe, rast në të cilin të paktën 5 orë të kohës instruksionale instrumentale dyfishe duhet të jepen në një aeroplan. Një aplikant që mban një certifikatë kursi të kryer për modulin e fluturimit instrumental bazik do të kreditohet deri më 10 orë përkundrejt kohës instruksionale instrumentale të kërkuar.

10. a) Aplikantit me një IR të vlefshme do t'i jepen të paktën 15 orë instruksione fluturimi vizuale dyfishe.

b) Aplikantëve pa një kategorizim nate për aeroplanë do t'i jepen shtesë të paktën 5 orë instruksione fluturimi natën duke përfshirë 43 orë të instruksioneve dyfishe, që do të përfshijnë 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje të plota si drejtues solo si dhe 5 ulje të plota solo.

11. Të paktën 5 orë të instruksioneve të fluturimit do të kryhen në një aeroplan të certifikuar për mbajtjen e së paku 4 personave që ka helika me hap të ndryshueshëm dhe rrota të palosshme.

EKSPERIENCA

12. Aplikanti për një CPL(A) duhet të kryejë të paktën 200 orë kohë fluturimi, duke përfshirë të paktën:

a) 100 orë si PIC prej të cilave 2 orë të fluturimit përtej vendit si PIC që do të përfshijnë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 540 km (300 NM) në kursin e së cilës do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

b) 5 orë kohë fluturimi do të kryhen natën, duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe, që do të përfshijnë së paku 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 ngritje vetëm dhe 5 ulje të plota; dhe

c) 10 orë të instruksioneve fluturuese instrumentale prej të cilave 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, FTD 2, FNPT II, ose FFS. Një aplikant që mban një certifikatë të kryerjes së kursit për Modulin Bazik për Fluturimin Instrumental do të akreditohet deri më 10 orë përkundrejt kohës instruksionale instrumentale të kërkuar. Orët e bëra në një BITD nuk do të akreditohen.

d) 6 orë të kohës së fluturimit do të kryhen në aeroplanë me shumë motorë, nëse një avion me shumë motorë do të përdoret për testin e aftësisë;

e) Orët si PIC në kategoritë e tjera të avionit mund të llogariten përkundrejt 200 orëve të kohës së fluturimit, në rastet e mëposhtme:

(i) 30 orë në helikopter, nëse aplikantët mbajnë një PPL(H); ose

(ii) 100 orë në helikopter, nëse aplikanti mban një CPL(H); ose

(iii) 30 orë në TMG ose planer; ose

(iv) 30 orë në airship, nëse aplikantët mbajnë një PPL(As); ose

(v) 60 orë në aishipe, nëse aplikanti mban një CPL(As).

TESTI I AFTËSISË

13. Pas kryerjes së trajnimit të duhur fluturues dhe me kërkesat e duhura të eksperiencës, aplikanti do të ndërmarrë testin e aftësisë CPL(A) në një aeroplan me shumë motor, ose në një aeroplan me një motor.

F. Kursi i integruar ATP/IR - Helikopterët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar ATPL(H)/IR është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësive të nevojshme për t'i aftësuar ata që të operojnë si



bashkëpilotë në helikopterë me shumë motorë, shumë pilotë në transportin ajror tregtar për të fituar CPL(H)/IR.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs integral ATP(H)/IR duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar ose si mbajtës i PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e hyrësit PPL(H), 50% e eksperiencës përkatëse do të kreditohet me një maksimum të:

a) 40 orë, prej të cilave 20 orë mund të jenë instruksione dyfishe;

b) 50 orë, prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionet e njohurive teorike për nivelin e njohurive ATP(H) dhe IR;

b) trajnimin i fluturimit instrumental dhe vizual; dhe

c) trajnimin në MCC për operimin e helikopterëve me shumë pilotë.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë ATP(A)/IR mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike ATP(H) duhet të përfshijë të paktën 750 orë të instruksioneve.

7. Kursi MCC duhet të përfshijë të paktën 25 orë të instruksioneve të ushtrimeve të njohurive teorike.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

8. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të duhur të njohurive në lidhje me privilegjet e dhëna, mbajtësit të ATP(H) dhe një IR.

TRAJNIMI FLUTURUES

9. Trajnimi fluturues duhet të përfshijë një total me të paktën 195 orë, në mënyrë që të përfshijë të

gjitha testet e progresit. Brenda një totali të 195 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 140 orë të instruksioneve dyfishe, prej të cilave:

(i) 75 orë të instruksioneve vizuale mund të përfshijnë:

(i) 30 orë në FFS helikopteri, niveli C/D; ose

(ii) 25 orë në një FTD 2,3 ose

(iii) 20 orë në një FNPT II/III helikopteri; ose

(iv) 20 orë në një aeroplan ose TMG;

50 orë instruksione instrumentale mund të përfshijnë:

(i) deri në 20 orë në FFS helikopteri ose FTD 2,3 ose FNPT II/III; ose

(ii) të paktën 10 orë në FNPT 1 helikopteri ose aeroplan;

15 orë MCC për të cilat mund të përdorët një FFS helikopteri ose FTD 2,3(MCC) helikopteri ose FNPT II/III

Nëse helikopteri që përdorët për trajnimin fluturues është i ndryshëm nga FFS helikopteri që përdorët për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në këtë rast për FNPT II/III helikopteri.

55 orë si PIC prej të cilave 40 orë mund të jenë si SPIC. duhet të bëhen të paktën 14 orë solo ditën dhe 1 orë solo natën.

50 orë fluturimi përtej vendit, duke përfshirë së paku 10 orë të fluturimit përtej vendit si SPIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR prej të paktën 185 km (100 NM) në kursin e të cilave do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë kohë fluturimi në helikopterë duhet të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe duke përfshirë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro natën, solo. Çdo xhiro do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

e) 50 orë të kohës instrumentale dyfishe që përfshijnë:

(i) 10 orë kohë instruksionale bazike instrumentale; dhe

(ii) 40 orë trajnimi IR, që do të përfshijnë së paku 10 orë në helikopterë të certifikuar në IFR me shumë motor.

TESTE TË AFTËSISË

10. Me kryerjen e trajnimit fluturues përkatës, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H) në helikopter me shumë motor ose testin e aftësisë IR



në një helikopter më shumë motorë të certifikuar në IFR dhe duhet të përmbushë kërkesat e trajnimit për MCC.

G. Kursi integral ATP – Helikopterët TË PËRGJITHSHME.

1. Qëllimi i kursit të integruar ATP(H) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësisë së nevojshme për t'i aftësuar ata që të operojnë si bashkëpilot në helikopterë me shumë motorë dhe me shumë pilotë, të kufizuar në privilegjet VFR në transportin ajror tregtar si dhe për të fituar CPL(H).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs integral ATP(H) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet të trajnohet ose si fillestar ose si mbajtës PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi PPL(H) 50% e eksperiencës përkatëse do të kreditohet deri në një maksimum prej:

a) 40 orësh prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyfishe; ose

b) 50 orësh prej të cilave 25 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) Instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive ATPL(H);

b) Trajnim të fluturimit instrumental bazik dhe vizual; dhe

c) Trajnim në MCC për operimet në helikopterë me shumë pilot.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë ATP(A) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike ATP(H) do të përfshijë së paku 650 orë të instruksioneve.

7. Kursi MCC do të përfshijë së paku 20 orë të instruksioneve ushtrimore të njohurive teorike

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

8. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna, mbajtësit të ATP(H).

TRAJNIMI FLUTURUES

9. Trajnimi fluturues duhet të përfshijë një total me të paktën 150 ore, që të përfshijë të gjitha testet e progresit. Brenda një totali të 150 orëve, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 95 orë të instruksioneve dyfishe prej të cilave:

(i) 75 orë instruksione vizuale mund të përfshijnë:

1. 30 orë në një FFS helikopteri nivel C/D; ose

2. 25 orë në FTD 2,3 helikopteri; ose

3. 20 orë në një FNPT II/III helikopteri; ose

4. 20 orë në një aeroplanë ose TMG

(ii) 10 orë instruksionale instrumentale bazë mund të përfshijnë 5 orë të paktën në FNPT I helikopteri ose avioni

(iii) 10 orë MCC, për të cilën mund të përdoren një helikopter, FFS ose FTD 2,3 (MCC) i ose FNPT II,III (MCC) helikopteri.

Nëse helikopteri i përdorur për trajnimin fluturues është i tipit të ndryshëm nga FFS i helikopterit i përdorur për trajnimin me pamje, maksimumi i kreditit do të kufizohet në rastin e FNPT II/III të helikopterit:

b) 55 orë si PIC prej të cilave 40 orë mund të jenë si SPIC. të paktën duhet të bëhen 14 orë solo ditën dhe 1 orë solo natën.

c) 50 orë fluturimi përtej vendit, duke përfshirë të paktën 10 orë fluturimi përtej vendit si SPIC, si dhe duke përfshirë një fluturim VFR përtej vendit me të paktën 185 km(100NM) në kursin e të cilave do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme që ndryshojnë nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë të kohës së fluturimit në helikopterë do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruktiveve dyfishe duke përfshirë të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. Cdo xhiro do të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

TESTE TË AFTËSISË

10. Me kryerjen e trajnimit fluturues përkatës aplikanti duhet të ndërmarrë testin e aftësisë CPL(H) në një helikopter më shumë motorë dhe duhet të përmbushë kërkesat MCC.

H. Kursi modular ATP - Helikopter

1. Aplikantët për një ATPL(H) që kryejnë instruksionet e njohurive teorike në një kurs modular do të mbajnë të paktën një PPL(H) dhe duhet të kryejnë të paktën orët e mëposhtme të



instruksioneve brenda një periudhe prej 18 muajve.

a) për aplikantët që mbajnë një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I i Konventës së Çikagos; 550 orë

b) për aplikantët që mbajnë një CPL(H); 300 orë

2. Aplikantët për një ATP(H)/IR që përfundojnë instruksionet e njohurive teorike të tyre në një kurs modular duhet të mbajnë të paktën PPL(H) dhe duhet të kryejnë të paktën orët e mëposhtme të instruksioneve:

a) për aplikantët që mbajnë një PPL(H): 650 orë;

b) për aplikantët që mbajnë një CPL(H): 400 orë;

c) për aplikantët që mbajnë një IR(H): 500 orë;

d) për aplikantët që mbajnë një CPL(H) dhe një IR(H): 250 orë.

I. Kursi integruar CPL/IR- Helikopterë TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(H)/IR është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për të operuar me helikopterë me shumë motorë dhe një pilot për të fituar CPL(H)/IR për helikopterë me shumë motorë.

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(H)/IR duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar, ose si mbajtës i PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(H), ai do të kreditohet me 50% e eksperiencës përkatëse në një maksimum prej:

a) 40 orësh, prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyfishe

b) 50 orë prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) Instruksionet e njohurive teorike për nivelin njohurive CPL(H) dhe IR, dhe kategorizimin fillestar të tipit të helikopterëve me shumë motorë;

b) Trajnimin i fluturimit instrumental dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paafte të kryejë kursin e plotë CPL(A) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e

aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(H)/IR duhet të përfshijë të paktën 500 orë të instruksioneve.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshme me privilegjet e dhëna, mbajtësit të një CPL(H) dhe një IR,

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

8. Trajnimi i fluturimit duhet të përfshijë një total prej të paktën 180 orësh duke përfshirë të gjithë testet e progresit. Brenda 180 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 125 orë të instruksioneve dyfishe, prej të cilave:

(i) 75 orë instruksione vizuale që mund të përfshijnë:

1. 30 orë në një FFS helikopter nivel C/D;

2. 25 orë në FTD 2, 3 helikopteri;

3. 20 orë në një FNPT II, III helikopteri; ose

4. 20 orë në një aeroplan ose TMG

(ii) 50 orë instruksione instrumentale që mund të përfshijnë

1) deri në 20 orë në FFS ose FTD 2,3 ose FNPT II, III helikopteri; ose

2) së paku 10 orë në FNPT I helikopteri ose një aeroplan

Nëse helikopteri i përdorur për trajnimin e fluturimit është i tipit të ndryshëm nga FFS i përdorur për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në rastin e veçantë për FNPT II/III:

b) 55 orë si PIC prej të cilave 40 orë mund të jenë si SPIC, duhet të kryejë të paktën 14 orë solo ditën dhe një orë solo natën.

c) 10 orë fluturim dyfish përtej vendit:

d) 10 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 185 km(100 NM) në kursin e të cilit duhet të bëhen uljet e plotë në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes;

e) 5 orë të kohës së fluturimit në helikopterë duhet të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe përfshirë të paktën 1 orë të



lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë një ngritje dhe një ulje;

f) 50 orë të kohës instrumentale dyfishe duke përfshirë

(i) 10 orë të kohës instruksionale instrumentale bazike; dhe

(ii) 40 orë trajnimi IR, që duhet të përfshijë të paktën 10 orë në helikopterë të certifikuar IFR me shumë motorë.

TESTE TË AFTËSISË

9. Pas përfundimit të trajnimit përkatës fluturues, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H) në të dy helikopterët, një me multimotor ose në një me motor të vetëm dhe testin e aftësisë IR në një helikopter të certifikuar IFR me shumëmotorë.

J. Kursi i integruar CPL- Helikopterët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(H) është të trajnojë pilotë në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(H).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(H) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç përcaktohet nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar, ose si mbajtës i PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(H) 50% e eksperiencës përkatëse do të akreditohet me një maksimum prej:

a) 40 orësh, prej të cilave deri në 20 orë mund të jenë instruksione dyfishe;

b) 50 orësh prej të cilave deri në 25 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i natës për helikopter.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurisë teorike për nivelin e njohurive CPL (H);

b) Trajnim të fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL(H) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(H) duhet të përfshijë të paktën 350 orë të instruksioneve ose 200 orë nëse aplikanti është mbajtës i një PPL.

EKZAMINIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të një CPL(H).

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Trajnimi i fluturimit duhet të përfshijë një total prej të paktën 135 orësh duke përfshirë të gjitha testet e progresit prej të cilave 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda 135 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 85 orë të instruksioneve dyfishe, prej të cilave:

(i) deri në 75 orë mund të jenë instruksione vizuale që mund të përfshijnë:

1. 30 orë në një FFS helikopteri, niveli C/D; në

2. 25 orë në FTD 2, 3 të helikopterit ose

3. 20 orë në një FNPT II, III të helikopterit; ose

4. 20 orë në një aeroplan ose TMG

(ii) deri në 10 orë instruksionale instrumentale mund të përfshijnë 5 orë në të paktën një FNPT I helikopteri ose aeroplani.

Nëse helikopteri i përdorur për trajnimin e fluturimit është i tipit të ndryshëm nga FFS i përdorur për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në rastin e caktuar në FNPT II/III:

b) 50 orë si PIC prej të cilave 35 orë mund të jenë si SPIC, duhet të bëhen të paktën 14 orë solo ditën dhe 1 orë solo natën;

c) 10 orë fluturim dyfish përtej vendit;

d) 10 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 185 km (100 NM) në kursin e të cilit do të bëhen ulje të plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodrome i nisjes;

e) 5 orë kohë fluturimi në helikopterë do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë instruksione dyfishe përfshirë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 xhiro solo nate. Çdo xhiro duhet të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

f) 10 orë kohë instruksionesh dyfishe instrumentale, duke përfshirë të paktën 5 orë në helikopter.



TESTE tË AFTËSISË

9. Me përfundimin e trajnimit fluturues përkatës, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H)

K. Kursi modular CPL- Helikopterët TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit modular CPL(H) është të trajnojë mbajtësit e PPL(H) në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(H).

2. Para se të hyjë në një kurs modular CPL(H) një aplikant duhet të mbajë një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos.

3. Para hyrjes në trajnimin fluturues aplikanti duhet të:

a) ketë kryer 155 kohë fluturimi si një pilot, duke përfshirë 50 orë si PIC në helikopterë, prej të cilave 10 orë duhet të jenë përtej vendit. Orët si PIC i kategorive të tjera tek avionët mund të llogariten dhe konsiderohen në drejtim të 155 orëve kohë fluturimi siç përshkruhet në paragrafin 11 të seksionit K;

b) ketë përmbushur kërkesat e FCL.725, dhe FCL.720. H nëse do të përdoret në testin e aftësisë një helikopter me shumë motorë.

4. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular CPL(H) duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç përcaktohet nga një ATO. Instruksionet e njohurive teorike mund të jepen në një ATO e cila zhvillon vetëm instruksione të njohurive teorike.

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) Instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (H);

b) Trajnim fluturues instrumental bazik dhe vizual;

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i aprovuar i njohurive teorike CPL(H) duhet të përfshijë të paktën 250 orë të instruksioneve

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të një CPL(H).

TRAJNIMI FLUTURUES

8. Aplikantëve pa një IR do t'i jepen të paktën

30 orë instruksione fluturimi dyfishe, prej të cilave:

a) 20 orë instruksione vizuale, që mund të përfshirjen 5 orë në FFS ose FTD2,3 ose FNPT II, III helikopterësh; dhe

b) 10 orë instruksione instrumentale që mund të përfshijnë 5 orë në të paktën një FTD 1 ose FNPT 1 helikopteri ose aeroplani.

9. Aplikantët që mbajnë një IR(H) të vlefshme do të kreditohen plotësisht përkundrejt kohës së instruksioneve instrumentale dyfishe. Aplikantët që mbajnë një IR(A) të vlefshme duhet të kryejnë të paktën 5 orë të kohës instruksionale instrumentale dyfishe në një helikopter.

10. Aplikantëve pa një kategorizim nate për helikopter do t'i jepen shtesë së paku 5 orë instruksione fluturimi natën, që përfshijnë 3 orë instruksione dyfishe me të paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën.

EKSPERIENCA

11. Aplikanti për një CPL(H) duhet të ketë kryer të paktën 185 orë kohë fluturimi, duke përfshirë 50 orë si PIC prej të cilave 10 orë fluturime përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 185 km (100 NM) në të cilin do të bëhen uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

Orët si pilot në komande të kategorive të tjera të avionit mund të llogariten përkundrejt 185 orëve të kohës të fluturimit, në rastet e mëposhtme:

a) 20 orë në aeroplanë, nëse aplikanti mban një PPL(A)

b) 50 orë në aeroplanë, nëse aplikanti mban një CPL(A); ose

c) 10 orë në TMG ose planerë; ose

d) 20 orë në airshipe, nëse aplikanti mban një PPL(As);ose

e) 50 orë në airship; nëse aplikanti mban një CPL(As)

TESTE TË AFTËSISË

12. Me kryerjen e trajnimit fluturues përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(H)

L. Kursi i integruar CPL/IR- Airshipe TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar CPL(As) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme,



për të operuar në Airshp-e dhe në marrjen e CPL(As).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(As)/IR duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar ose si mbajtës i PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) do të kreditohet një maksimum prej:

a) 10 ore, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë instruksione dyfishe;

b) 15 orë prej të cilave deri në 7 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i natës për airship.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (As) dhe të IR dhe kategorizime të tipit fillestar për airship-e

b) trajnim fluturimi instrumental bazik dhe vizual

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL/IR(As) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta dhe një IR nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(As)/IR duhet të përfshijë së paku 500 orë të instruksioneve

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna, mbajtësit të një CPL(As) dhe një IR.

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

8. Trajnimi i fluturimit duhet të përfshijë një total prej të paktën 80 orësh duke përfshirë të gjithë testet e progresit. Brenda 80 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

(a) 60 orë të instruksioneve dyfishe, prej të cilave:

(i) 30 orë mund të jenë instruksione vizuale që mund të përfshijnë:

(1) 12 orë në një FFS airshipi;

(2) 10 orë në FTD 2, 3 helikopter;

(3) 8 orë në një FNPT II, III airshipi; ose

(4) 8 orë në një aeroplan, helikopter ose TMG

(ii) 30 orë instruksione instrumentale që mund të përfshijnë:

1. deri në 12 orë në një FFS ose FNPT II, III, ose

2. 6 orë në të paktën një FTD1 FNPT1 airshipi ose aeroplan.

Nëse airship-i i përdorur për trajnimin e fluturimit është i tipit të ndryshëm nga FFS i përdorur për trajnimin vizual, maksimumi i kreditit do të kufizohet në 8 orë.

b) 20 orë si PIC prej të cilave 5 orë mund të jenë si SPIC, ku të paktën do të kryejë 14 orë solo ditën dhe një orë solo natën.

c) 5 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 90 km (50 NM) në kursin e të cilit do të bëhen uljet e plotë në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

d) 5 orë të kohës së fluturimit në airship do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe përfshirë së paku 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë ngritje dhe ulje.

e) 30 orë të kohës instrumentale dyfishe duke përfshirë:

(i) 10 orë të kohës instruksionale instrumentale bazike; dhe

(ii) 20 orë trajnimi IR, që do të përfshijë të paktën 10 orë në helikopterë të certifikuar IFR me shumë motorë.

TESTE TË AFTËSISË

9. Pas përfundimit e trajnimit fluturues përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë CPL(As) në airshipe më shumë motorë ose me një motor, si dhe testin e aftësisë IR në airship të certifikuar më shumë motor IFR.

M. Kursi i integruar CPL- Airshipe TË PËRGJITHSHME

1. Qellimi i kursit të integruar CPL(As) është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për të operuar në airship-e dhe marrjen e CPL(As).

2. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar CPL(As) duhet të kryejë të gjitha



fazat instrukionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

3. Një aplikant mund të pranohet në trajnim ose si fillestar ose si mbajtës i PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos. Në rastin e një hyrësi që mban një PPL(As), PPL(A) ose PPL(H) do të kreditohet një maksimum prej:

a) 10 orësh, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë instruksione dyfishe;

b) 15 ore, prej të cilave deri në 7 orë mund të jenë instruksione dyfishe, nëse është marrë kategorizimi i natës për airship.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (As) dhe të IR dhe kategorizim të tipit fillestar për airship-e;

b) trajnim të fluturimit instrumental bazik dhe vizual;

5. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë CPL(As) mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë për një licencë me privilegje më të ulëta nëse kërkesat e aplikueshme janë përmbushur.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i njohurive teorike CPL(As)/IR duhet të përfshijë së paku 350 orë të instruksioneve ose 200 orë nëse aplikanti është mbajtës i PPL.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

7. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshme me privilegjet e dhëna, mbajtësit të një CPL(As).

TRAJNIMI I FLURIMIT

8. Trajnimi fluturues duhet të përfshijë një total prej të paktën 50 orësh, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë. Brenda 50 orësh, aplikantët duhet të kryejnë të paktën:

a) 30 orë të instruksioneve dyfishe, prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë;

b) 20 orë si PIC;

c) 5 orë të fluturimeve dyfishe përtej vendit;

d) 5 orë fluturim përtej vendit si PIC duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën

90 km (50 NM) në kursin e të cilit do të bëhen

uljet e plota në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes;

e) 5 orë të kohës së fluturimit në airship do të kryhen natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe, përfshirë e paktën 1 orë të lundrimit përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë ngritje dhe ulje;

f) 10 orë të kohës se instruksioneve dyfishe instrumentale duke përfshirë të paktën 5 orë në një airship.

TESTE TË AFTËSISË

9. Pas kryerjes së trajnimit fluturues përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë për CPL(As)

N. Kursi modular CPL Airshipe

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit modular CPL(As) është të trajnojë mbajtësit e PPL(As) në nivelin e aftësive të nevojshme për lëshimin e një CPL(As)

2. Para hyrjes në kursin modular CPL(As) aplikanti duhet të:

a) mbajë një PPL(H) të lëshuar në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos

b) të ketë kryer 200 kohë fluturimi si pilot në airship-e, duke përfshirë 1000 orë si PIC prej të cilave 50 orë duhet të jenë përtej vendit.

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular CPL(As) duhet të kryejë të gjitha fazat instrukionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi siç vendoset nga një ATO.

Instruktionet e njohurive teorike mund të jepen në një ATO që zhvillon vetëm instruksione të njohurive teorike.

4. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksione të njohurive teorike për nivelin e njohurive CPL (As);dhe

b) trajnimin e fluturimit instrumental bazik dhe vizual.

NJOHURITË TEORIKE

5. Një kurs i aprovuar njohurive teorike CPL(As) duhet të përfshijë të paktën 250 orë të instruksioneve.

PROVIMI I NJOHURIVE TEORIKE

6. Një aplikant duhet të demonstrojë një nivel të njohurive të përshtatshëm me privilegjet e dhëna mbajtësit të një CPL(As)

**TRAJNIMI FLUTURUES**

7. Aplikantëve pa një IR duhet t'i jepen të paktën 20 orë të instruksioneve fluturuese dyfishe, prej të cilave:

10 orë instruksione vizuale, që mund të përfshijnë 5 orë në një FFS ose FTD 2, ose FNPT II, III airshipi;

10 orë instruksione instrumentale, që mund të përfshijnë 5 orë në së paku FTD 1 ose FNPT airshipi ose aeroplani.

8. Aplikantët që mbajnë një IR(As) të vlefshme do të kreditohen plotësisht përkundrejt kohës së instruksioneve instrumentale. Aplikantët që mbajnë një IR të vlefshme në tjetër kategori avioni duhet të kryejnë të paktën 5 orë të instruksioneve instrumentale.

9. Aplikantëve pa një kategorizim nate për airship-e do t'i jepen shtesë së paku 5 orë të instruksioneve fluturuese natën duke përfshirë 3 orë të instruksioneve dyfishe që përfshijnë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 xhiro solo natën. çdo xhiro duhet të përfshijë një ulje dhe një ngritje.

EKSPERIENCA

10. Aplikanti për një CPL(As) duhet të ketë kryer të paktën 250 orë kohë fluturimi në airshipe, duke përfshirë 125 orë si PIC prej të cilave 50 orë fluturime përtej vendit si PIC, duke përfshirë një fluturim përtej vendit VFR me të paktën 90 km(50 NM) në kursin e të cilit do të bëhet një ulje e plotë në destinacionin e aerodromit.

Orët si pilot në komande të kategorive të tjera të avionit mund të llogariten përkundrejt 185 orëve të kohës së fluturimit, në rastet e mëposhtme:

a) 30 orë në aeroplanë ose helikopterë nëse aplikanti mban përkatësisht një PPL(A) ose PPL(H);

b) 60 orë në aeroplanë ose helikopterë, nëse aplikanti mban përkatësisht një CPL(A), ose CPL(H);

c) 10 orë në TMG ose planer; ose

d) 10 orë në balona.

TESTI I AFTËSISË

11. Pas kryerjes së trajnimit fluturues përkatës dhe eksperiencës përkatëse, aplikanti duhet të marrë testin e aftësisë për CPL(As).

SHTOJCA 4**TESTI I AFTËSISË për LËSHIMIN E një CPL A.****TË PËRGJITHSHME**

1. Një aplikant për testin e aftësisë për CPL, duhet të marrë instruksione në të njëjtin tip dhe klase të avionit që do të përdoret në test.

2. Një aplikant duhet të kalojë të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë. Nëse në ndonjë njësi seksioni ka dështuar, ky seksion konsiderohet i dështuar. Dështimi në më tepër se një seksion kërkon që aplikanti të ndërmarrë testin e plotë përsëri. Një aplikant që dështon në një nga seksionet duhet të përsërisë seksionin ku ka dështuar. Dështimi në çdo seksion të ritestimit, duke përfshirë ato seksione ku ka kaluar në përpjekjen e mëparshme, kërkon që aplikanti të ndërmarrë testin e plotë përsëri. Të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë duhet të kryhen brenda 6 muajve. Dështimi për të arritur një kalim në të gjitha seksionet përkatëse të testit në dy përpjekje do të kërkojë trajnim të mëtejshëm.

3. Në çdo dështim në testin e mjeshtërisë kërkohej trajnim i mëtejshëm. Nuk ka kufi të numrit të testeve të aftësisë që mund të tentohen.

ZHVILLIMI I TESTIT

4. Nëse aplikanti zgjedh të ndërpresë për arsye të konsideruara nga Ekzaminuesi i Fluturimit (FE) si të papranueshme, aplikanti duhet të rimarrë testin e plotë përsëri. Nëse testi është ndërprerë për arsye të konsideruara si të pranueshme nga FE, vetëm ato seksione që s'janë kryer do të testohen në një fluturim tjetër.

5. Sipas opinionit të FE-së, çdo manovër ose procedurë e testit mund të përsëritet edhe një herë nga aplikanti. FE-ja mund të ndalojë testin në çdo fazë nëse e konsideron se demonstrimi i aftësisë fluturuese të aplikantit kërkon një ritestim të plotë.

6. Një aplikant do t'i kërkohej ta ngase avionin nga një pozicion, ku mund të kryhet funksioni si PIC dhe kryerje e testit sikur asnjë anëtar ekuipazhit s'është i pranishëm. Përgjegjësia për fluturimin do të caktohet sipas rregulloreve kombëtare.

7. Një aplikant duhet t'i tregojë FE kontrollat dhe detyrat që ka kryer përfshirë identifikimin e objekteve radiofonike. Kontrollat duhet të kryhen në përputhje me checklistën për avionin në të cilin



bëhet testi. Gjatë përgatitjes para fluturimit për test, aplikanti kërkohet të përcaktojë parametrat e fuqisë dhe shpejtësisë. Të dhënat e performancës për ngritje, afrim dhe ulje duhet të përlogariten nga aplikanti në përputhje me manualin e operimit ose manualin e fluturimit për avionin e përdorur.

8. FE nuk duhet të marrë pjesë në operimin e avionit përveçse ku ndërhyrja është e nevojshme në interesin e sigurisë ose të shmangies se ndonjë vonesë të papranueshme për trafikun.

B. PËRMBAJTJA E TESTIT TË AFTËSISË PËR LËSHIMIN E CPL-AEROPLANË

1. Aeroplanët e përdorur për testin e aftësisë duhet të përmbushin kërkesat për aeroplanët e trajnimit dhe duhet të jenë të certifikuar për mbajtjen e së paku katër personave, dhe të kenë helika me hapje të ndryshueshme dhe rrota të palosshme.

2. Rruga që do të fluturohet duhet të zgjidhet nga FE dhe destinacionet duhet të jenë aerodrome të kontrolluar. Aplikantët duhet të jenë të përgjegjshëm për planifikimin e fluturimit dhe duhet të sigurojnë se të gjitha pajisjet dhe dokumentacioni për ekzekutimin e fluturimit të jenë në bord. Kohëzgjatja e fluturimit duhet të jetë të paktën 90 minuta.

3. Aplikanti duhet të demonstrojë aftësitë duke:

- a) operuar me aeroplanin brenda kufizimeve të tij;
- b) kryer të gjitha manovrat me saktësi dhe butësi;
- c) ushtruar një gjykim të mirë dhe mjeshtëri pilotimi;
- d) aplikuar njohuri aeronautike; dhe
- e) mbajtur kontrollin e aeroplanin në të gjithë kohën në mënyrë të tillë që rezultati i suksesshëm i një procedure ose manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TË FLUTURIMIT

4. Kufizimet e mëposhtme duhet të aplikohen, korrektohen për të lejuar në kushte turbulence cilësitë e trajtimit dhe performancës së aeroplanëve të përdorur.

Lartësia

fluturimi normal ± 100 këmbë
me simulim të dështimit të motorit ± 150 këmbë

Gjurmim me ndihmën e radios ± 5

Drejtimi

fluturim normal $\pm 10^\circ$
me simulim të dështimit të motorit $\pm 15^\circ$

Shpejtësia

Ngritja dhe afrimi ± 5 nyje

Të gjitha regjimet e tjera të fluturimit ± 10 nyje

PËRMBAJTJA E TESTIT

5. Njësitë në seksionin 2(c) dhe (e)(iv) dhe të gjitha seksionet 5 dhe 6 mund të kryhen në një FNPT II ose në një FFS. Përdorimi i checklistave të aeroplanëve, mjeshtëria e fluturimit, kontrolli i aeroplanëve nga referenca vizuale e jashtme, procedurat kundër akullit/shkrires dhe parimet e menaxhimit të rrezikut dhe gabimeve duhen aplikuar në të gjitha seksionet.

SEKSIONI 1

OPERIMET PARAFLUTURIMIT DHE NISJET

a) Para fluturimin, përfshirë:

Planifikimin e fluturimit, dokumentacionin, përcaktimin e masës dhe balancës, informacionin e motit, NOTAMS

b) Inspektimin në aeroplan dhe shërbimin

© Lëvizjen në parkim dhe ngritjen

d) Konsideratat e performancës dhe adaptimi.

e) Skemat e Operimeve të trafikut dhe Aerodromeve

f) Procedurën e nisjes, konfigurimin e altimetri, shmangiet e përplasjes (vëzhgimi)

g) Përputhshmërinë në lidhjen me ATC, procedurat e R/T

SEKSIONI 2

PUNA AJRORE E PËRGJITHSHME

a) Kontrolli i aeroplanit nga referenca vizuale të jashtme, përfshirë vëzhgimin në vijë të drejtë dhe horizontal, në ngritje, zbritje, lartësim dhe zbritje;

b) Fluturimi në shpejtësi të vogla kritike, njohja dhe rigjenerimi nga stollet fillestare dhe të plota;



c) Kthesat, përfshirë kthesat në konfiguracionin e uljes. Kthesat e pjerrëta 45°;

d) Fluturimi në shpejtësi të larta kritike, përfshi njohjen dhe rigjenerimin nga zhytjet spirale;

e) Fluturimi vetëm me referencë të instrumenteve, përfshirë:

a) fluturimin horizontal, konfigurimin e lundrimit, kontrollin e drejtimit, lartësisë dhe shpejtësisë;

b) kthesat në ngjitje dhe zbritje me pjerrësi 10-20°;

c) rigjenerimin nga lartësitë e pazakonta;

d) panelin e kufizuar të instrumenteve;

f) Përputhshmëria në lidhjen me ATC-, procedurat e R/T.

SEKSIONI 3 PROCEDURAT E RRUGËS

a) Kontrolli i aeroplanit me referenca vizuale nga jashtë, përfshirë konfigurimin shtrirjes dhe zgjatjes së lundrimit.

b) Orientimi, leximi i hartës.

c) Lartësia, shpejtësia, kontrolli i drejtimit, lartësimi, vëzhgimi.

d) Regjistrimi i altimetrit, përputhshmëria lidhjes me ATC, procedurat R/T.

e) Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, vlerësimi i gjurmimit të gabimeve dhe rivendosja e monitorimit korrekt.

f) Vëzhgimi i kushteve të motit, vlerësimi i rrymave, ndryshimi i planifikimit.

g) Monitorimi, pozicionimi (NDB ose VOR) identifikimi i faciliteteve (fluturim instrumental). Zbatimi i planit të ndryshuar në aerodromin alternativ (fluturim vizual).

SEKSIONI 4 PROCEDURAT E AFRIMIT DHE ULJES

a) Procedurat e mbërritjes, konfigurimi i altimetrit, kontrollet, monitorimi.

b) Përputhshmëria e lidhjes me ATC, procedurat R/T.

c) Veprimi rrotullues nga lartësitë e ulëta.

d) Ulja normale, ose ulja me ere tërthore (nëse ka kushte të përshtatshme).

e) Ulje e shkurtër fushore.

f) Afrimi dhe ulja me fuqi boshe (vetëm për një motor).

g) Ulje pa përdorimin e flapsave.

h) Veprimet pas fluturimit.

SEKSIONI 5 PROCEDURAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 4

a) Simulimi i dështimit të motorit pas ngritjes (në një lartësi të sigurt), pajisjet e zjarrit.

b) Mosfunksionimi i pajisjeve, përfshirë uljen alternative me rrota të nxjerra, dështimi i elektricitetit dhe frenave.

c) Ulje e sforcuar (simulim),

d) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.

e) Pyetjet verbale.

SEKSIONI 6 FLUTURIMI I SIMULUAR ASIMETRIK DHE NJËSITË PËRKATËSE TË KLASËS OSE TIPIT

Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5

a) Simulimi i dështimit të motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt në rastin kur kryhet në një FFS);

b) Afrimi asimetrik dhe rrethrotullime;

c) Afrimi asimetrik dhe ulja e plotë;

d) Fikja e motorit dhe rindezja;

e) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T, mjeshtëria ajrore;

f) siç përcaktohet nga FE-çdo njësi përkatëse e testit të aftësisë për kategorizimin e tipit ose klasit të, aplikohet nëse përfshihen:

(i) sistemet e aeroplanit duke përfshirë trajtimin e autopilotit;

(ii) operimet e sistemit të presionizimit;

(iii) përdorimi i sistemit të shkrirjes së akullit dhe antiakullit;

g) Pyetjet verbale.

C. PËRMBAJTJA E TESTIT të aftësisë për LËSHIMIN E CPL-HELIKOPTERËT

a) Helikopterët e përdorur për testin e aftësisë duhet të përmbushin kërkesat për helikopterët e trajnimit.



b) Zona dhe rruga ku do të fluturohet duhet të zgjidhet nga FE dhe e gjithë puna në nivel pezull dhe nivel të ulët duhet të jenë në një aerodrom të aprovuar. Rrugët e zgjedhura për seksionin 3 mund të mbarojnë në aerodromin e nisjes ose në një aerodrom tjetër dhe destinacioni do të bëhet në një aerodrom të kontrolluar. Testi i aftësisë mund të zhvillohet në 2 fluturime. Zgjatja e fluturimit do të jetë të paktën 90 minuta.

c) aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për të:

- a) operuar helikopterin brenda limiteve të tij;
- b) kryer të gjitha manovrat me butësi dhe siguri;
- c) ushtruar gjykim të mirë dhe mjeshtëri ajrore;
- d) aplikuar njohurinë aeronautike; dhe

e) mbajtur kontrollin e helikopterit në të gjithë kohën në një mënyrë të tillë që rezultati i suksesshëm i një procedure ose manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT TË FLUTURIMIT

4. Kufizimet e mëposhtme do të aplikohen, korrektohen për të lejuar në kushte turbulence cilësitë e trajtimit dhe performancës të aeroplanëve të përdorur.

Lartësia

Fluturimi normal ± 100 këmbë

Me simulim të emergjencës së shkallës së lartë ± 150 këmbë

Gjurmim me ndihmën e radios $\pm 10^\circ$

Drejtimi

Fluturim normal $\pm 10^\circ$

Me simulim të emergjencës së shkallës së lartë $\pm 15^\circ$

Shpejtësia

Ngritja dhe afrimi për shumë motorë ± 5 nyje

Të gjitha regjimet e tjera të fluturimit ± 10 nyje

Drejtimit në tokë

T.O pezull I.G.E ± 3 këmbë

Ulja pa lëvizje zbrapsëse dhe anuese

PËRMBAJTJA E TESTIT

5. Njësite në seksionin 4 mund të kryhen në një FNPT II ose në një FFS. Përdorimi i checklistave të aeroplanëve, mjeshtëria e fluturimit, kontrolli i aeroplanëve nga referenca vizuale të jashtme, procedurat kundër akullit/shkrirjes, dhe parimet e

menaxhimit të rrezikut dhe gabimeve të aplikuara në të gjitha seksionet.

SEKSIONI 1 KONTROLLET PARA/PAS FLUTURIMIT DHE PROCEDURAT

Njohuria për helikopterët (p.sh.: libri teknik, përcaktimi i masës dhe balancës, performanca), planifikimi i fluturimit, NOTAMS, moti.

a) Inspektimi/veprimet para fluturimit, instalimi i pjesëve dhe qëllimi.

b) Inspektimi në kabinën e pilotit procedura e fillimit.

c) Kontrolli i pajisjeve të komunikimit dhe lundrimit, selektimi dhe konfigurimi i frekuencës.

d) Procedura para ngritjes, procedura R/T, përputhshmëria në lidhjen me ATC.

e) Parkimi, fikja dhe procedura e pas fluturimit.

SEKSIONI 2 MANOVRAT NË QËNDRIMIN PEZULL, MANOVRIMI I AVANCUAR DHE ZONAT E KUFIZUARA

a) Ngritja dhe ulja (nisja dhe zbritja);

b) Lëvizja në parking, qëndrimi pezull parkimi;

c) Qëndrimi pezull me ere ballore/tërthore/bishti;

d) Qëndrim pezull në kthesa, 360° djathtas e majtas;

e) Manovrat e qëndrimit pezull përpara, anash e prapa;

f) Fikje simulative e motorit nga qëndrimi pezull;

g) Ndalim i menjëhershëm në drejtimin e erës;

h) Ulje dhe ngritje në terren të pjerrët/terren të papërgatitur;

i) Ngritje me maksimum të peshës ngritëse (profile të ndryshme);

j) Ngritje me erë dhe erë tërthore (në qoftë se mund të praktikohet);

k) Ngritje me maksimum të peshës ngritëse (reale ose të simuluar);

l) Afrime (profile të ndryshme);

m) Ngritje dhe ulje me fuqi të kufizuar;

n) Vetërrotullim (FE duhet të zgjedhë 2 artikuj nga niveli bazik, me shpejtësisë të vogël dhe kthesave 360°);

o) Ulje me vetërrotullim;



p) Praktike e uljes së detyruar me rikuperim të fuqisë motorike;

q) Kontrollë të fuqisë motorike, teknikat e njohjes së terrenit, teknikat e afrimit dhe nisjes.

SEKSIONI 3 PROCEDURAT E LUNDRIMIT NE- RRUGËKALIM

a) Lundrimi dhe orientimi në lartësi të ndryshme, leximi i hartës;

b) Kontrolli i lartësisë, shpejtësisë, drejtimit, mbikëqyrja e hapësirës ajrore dhe regjistrimi i altrimetrit;

c) Monitorimi i progresit të fluturimit, libri i fluturimit, përdorimi i karburantit, kohëzgjatja, ETA, vlerësimi i gabimit në korridorin e fluturimit dhe rivendosja e korridorit të saktë të fluturimit, monitorimi i instrumenteve;

d) Vëzhgimi i kushteve të motit, planifikimi i devijimit;

e) Ndjekja, vendndodhja (NDB dhe/ose VOR), identifikimi i shërbimeve;

f) Lidhja me ATC dhe vëzhgimi i rregullave etj.

SEKSIONI 4 PROCEDURAT E FLUTURIMIT DHE MANOVRAT DUKE IU REFERUAR VETËM INSTRUMENTEVE

a) Fluturimi horizontal, kontrolli i drejtimit, lartësisë dhe shpejtësisë;

b) Kthesat e shkallës 1 në drejtime të specifikuar, 180° deri 360° majtas dhe djathtas;

c) Ngjitja dhe zbritja, përfshirë kthesat të shkallës 1 në drejtime të caktuara;

e) Kthesa me 30° kthim të rrafshit të planerimit deri në 90° majtas dhe djathtas.

SEKSIONI 5 PROCEDURAT ANORMALE DHE EMERGJENTE (TË SIMULUARA SIPAS RASTIT)

Vërejtje 1: Aty ku testi është zhvilluar në një helikopter me shumë motorë, do të futet në test një ushtrim simulues me motor të fikur, përfshirë këtu një afrim dhe ulje me një motor.

Vërejtje 2: FE do të zgjedhë 4 tema nga sa më poshtë:

a) Mosfunksionimi i motorit, përfshirë, prishjen e rregullatorit të shpejtësisë, të ngrirjes së motorit/karburatorit: sistemi i vajit, sipas rastit.

b) Mosfunksionimi i sistemit të karburantit.

c) Mosfunksionimi i sistemit elektrik.

d) Mosfunksionimi i sistemit hidraulik, përfshirë afrimin dhe uljen pa hidraulike, sipas rastit.

e) Mosfunksionimi i sistemit të rotorit kryesor dhe / ose anti-touque (FFS apo vetëm shtjellim)

f) Pajisjet e zjarrit, përfshirë kontrollin dhe fikjen e zjarrit, sipas rastit.

g) Procedura të tjera anormale dhe emergjente siç përshkruhen në manualin e caktuar të fluturimit, duke përfshirë për helikopterët me shumë motorë:

Fikje të simuluar të motorit në ngritje

Ngritje e refuzuar ne, ose përpara TDP apo ulje e sforcuar e sigurt në ose përpara DPATO, menjëherë pas TDP apo DPATO

Ulje me simulim të motorëve të fikur

Ulje apo rrethrotullime që pasojnë një situatë të fikjes së motorit përpara LDP ose DPBL,

situatat që pasojnë fikjen e motorit pas LDP, ose ulje e detyruar e sigurt pas DPBL

D. PËRMBAJTJA E TESTIT të aftësisë për LËSHIMIN E CPL- AIRSHIPE

1. Airship-et e përdorur për testin e aftësisë do të përmbushin kërkesat për trajnimin në airshipe

2. Zona dhe rruga ku do të fluturohet duhet të zgjidhet nga rrugët e përcaktuara për seksionin 3 të cilat mund të mbarojnë në aerodromin e nisjes ose në një aerodrom tjetër dhe destinacioni do të jetë një aerodrom i kontrolluar. Testi i aftësisë mund të zhvillohet në 2 fluturime. Zgjatja e fluturimit do të jetë së paku 60 minuta.

3. Aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për të:

a) operuar airshipin brenda limiteve të tij;

b) kryer të gjitha manovrat me butësi dhe siguri;

c) ushtruar gjykim të mirë dhe mjeshtëri ajrore;

d) aplikuar njohuritë aeronautike; dhe

e) mbajtur kontrollin e helikopterit në të gjithë kohën në një mënyrë të tillë që rezultati i suksesshëm i një procedure ose manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

TOLERANCAT E TESTIT të fluturimit

4. Kufizimet e mëposhtme duhet të aplikohen, korrektohen për të lejuar në kushte turbulence, cilësitë e manovrimeve dhe performancës së aeroplanëve të përdorur.



Lartësia	
Fluturimi normal	± 100 këmbë
Me simulim të dështimit të motorit	± 150 këmbë
Gjurmim me ndihmën e radios	$\pm 10^\circ$
Drejtimi	
Fluturim normal	$\pm 10^\circ$
Me simulim të emergjencës së shkallës së lartë	$\pm 15^\circ$

PËRMBAJTJA E TESTIT

5. Njësitë në seksionet 5 dhe 6 mund të kryhen në një FNPT airshipi. Përdorimi i checklistave të aeroplanëve, mjeshtëria e fluturimit, kontrolli i aeroplanëve nga referenca vizuale e jashtme, procedurat kundër akullit/shkrirjes së akullit, dhe parimet menaxhimit të rrezikut dhe gabimeve aplikohen në të gjithë seksionet.

SEKSIONI 1 OPERIMET PARAFLUTURIMIT DHE NISJA

a) Parafluturimi përfshirë:

Dokumentacioni i planifikimit të fluturimit, përcaktimi i masës dhe balancës, njoftimi për motin, NOTAMS.

b) Inspektimet e Airshipit dhe shërbimet.

c) Procedura e lëshimit, manovrimi në tokë dhe ngritja.

d) Performanca, vlerësimet dhe përshtatjet.

e) Aerodromet dhe operimet e trafikut.

f) Procedura e nisjes, regjistrimi i altimetrit, shmangja e përplasjes (vëzhgim).

g) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.

SEKSIONI 2 PUNE AJRORE E PËRGJITHSHME

a) Kontrolli i airshipit nga referenca vizuale të jashtme, përfshirë pozicionin horizontal, ngjitjen, zbritjen, monitorimin

b) Fluturimi në lartësi të presionizuara

© Kthesat

d) Zbritjet dhe ngjitjet e mprehta, kontrolli i drejtimit,

e) Fluturim vetëm me referenca instrumentale, përfshirë

(i) Fluturimin horizontal, kontrolli i drejtimit, lartësisë, shpejtësisë së ajrit.

(ii) Kthesat e ngjitjes dhe zbritjes.

(iii) Rikuperimi nga pozicione të pazakonta.

(iv) Panele instrumentesh të kufizuara.

f) Përputhshmëria me lidhjen me ATC, procedurat R/T

SEKSIONI 3 PROCEDURAT E LUNDRIMIT NË RRUGË

a) Kontrolli i airship me referenca vizuale të jashtme *by external visual flight*, marrja në konsideratë e rrugës/kohëzgjatjes.

b) Orientimi, leximi i hartës.

© Lartësia, shpejtësia, drejtimi, kontrolli, vëzhgimi.

d) Regjistrimi i Altimetrit, përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.

e) Monitorimi i progresit të fluturimit, libri i fluturimit, përdorimi i karburantit, vlerësimi i gabimeve të korridorit të fluturimit dhe rivendosja e korridorit korrekt të fluturimit.

f) Vëzhgimi i kushteve të motit, vlerësimi i rrymave, planifikimi i devijimit.

g) Monitorimi, pozicionimi (NBD ose VOR), identifikimi i pajisjeve (fluturim instrumental), zbatimi i planit të devijimit në aerodromin alternativ (fluturim vizual).

SEKSIONI 4 PROCEDURAT E AFRIMIT DHE ULJES

a) procedurat e mbërritjes, regjistrimi i altimetrit, kontrollet, vëzhgimi.

b) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.

© Veprimet rrotullues nga lartësi të ulëta.

d) Ulje normale.

e) Ulje me terren të shkurtër.

f) Afrime dhe ulje me fuqi boshe (vetëm një motorësh).

g) Ulje pa përdorim të flatrave.

h) Veprimet pas fluturimit.

SEKSIONI 5 PROCEDURAT ANORMALE DHE EMERGJENTE

Vërejtje ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 4.

a) Fikje e simuluar e motorit pas ngritjes (në lartësi të sigurt) procedura evakuimit nga zjarri

b) Mosfunksionimi i pajisjeve.



- c) Ulje e detyruar (e simuluar).
- d) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T.
- e) Pyetje verbale

SEKSIONI 6

TEMAT RELEVANTE TË KLASË S

OSE TIPIT

- a) Fikje e simuluar e motorit gjatë ngritjes (në lartësi të sigurt përveç rastit kur zhvillohet në FFS);
- b) Afrimi dhe rrethrotullimi në motor të fikur;
- c) Afrimi dhe ulje me ndalim të plotë në motor të fikur;
- d) Mosfunksionim në membranën e sistemit të presionit;
- e) Përputhshmëria në lidhjen me ATC, procedurat R/T, mjeshtëria e pilotimit;
- f) Sipas përcaktimit nga FE- do të përfshihet çdo temë lidhur me testin e aftësisë për kategorizimin e tipit apo klasës sipas;
 - (i) Sistemi i Airshipit;
 - (ii) Operimi i membranës së sistemit të presionit;
- g) Pyetje verbale.

SHTOJCA 5

Kursi i trajnimit të integruar MPL

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të integruar MPL është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për t'i aftësuar ata që të operojnë si bashkëpilot të aeroplanëve të transportit ajror me fuqi turbine me shumë motorë dhe shumë pilotë në kushte VFR dhe IFR për të fituar një MPL.
2. Vetëm një Organizatë Trajnimi e aprovuar 'ATO' që është pjesë e një operatori të transportit ajror tregtar të certifikuar në përputhje me pjesën-ORO ose që ka një marrëveshje specifike me një operator të tillë ka të drejtën të ofrojë një kurs trajnimi për MPL;
3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs të integruar MPL duhet të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të vazhdueshëm trajnimi te një ATO. Trajnimi duhet të jetë bazuar në kompetence dhe i zhvilluar tek një ambient operacional me multiëkuipazh.
4. Vetëm aplikantët fillestar do të pranohen në kurs.
5. Kursi duhet të përfshijë:

- a) instruksione të njohurive teorike në nivel të ATPL(A);
 - b) trajnimin e fluturimit instrumental dhe vizual;
 - c) trajnimin në MCC për operimin e aeroplanëve me shumë pilotë;
 - d) trajnimin e kategorizimit të tipit.
6. Një aplikant që dështon ose është i paaftë të kryejë kursin e plotë MPL mund të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ekzaminimin e njohurive teorike dhe testin e aftësisë me privilegje më të ulëta dhe një IR, nëse përmbushën kërkesat e aplikueshme.

NJOHURITË TEORIKE

7. Kursi i miratuar i njohurive teorike MPL përfshin të paktën 750 orë instruksione për nivelin e njohurive të udhëzimeve ATPL(A), si edhe orët që kërkojnë për:
- a) Instruksionet e njohurive teorike për kategorizimin përkatës të tipit, në përputhje me nënpjesën H; dhe
 - b) Instruksionet e njohurive teorike UPRT në përputhje me FCL.745.A;

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

8. Trajnimi fluturues përfshin një total prej të paktën 240 orë, të përbëra si orë PF dhe PM, në fluturim real dhe të simuluar, dhe mbulon katër fazat e mëposhtme të trajnimit:
- a) Faza 1 — aftësitë themelore të fluturimit
Trajnim specifik bazë me një pilot të vetëm në një aeroplan
 - b) Faza 2 — bazë
Njohja me operimet me shumë pilotë dhe fluturim me instrumente
 - c) Faza 3 — e ndërmjetme
Aplikimi i operateve me shumë pilot në aeroplanët me turbina me shumë motor të certifikuar si aeroplanë me performance të lartë në përputhje me shtojcën I (pjesa-21) të rregullores (BE) nr. 748/2012
 - d) Faza 4 — e avancuar
Trajnimi i kategorizimit të tipit në një ambient që lidhet me linjat ajrore.
Kërkesat MCC inkorporohen në fazat përkatëse më sipër. Trajnimi në fluturimin asimetric kryhet ose në aeroplan ose në një FFS;
- 8a. Eksperiencia e fluturimit në fluturimin aktual përfshin:



a) të gjitha kërkesat e eksperiencës të nënpjesës H;

b) Instruksionet e fluturimit UPRT në përputhje me FCL.745.A;

c) ushtrimet e aeroplanit UPRT lidhur me specifikat e tipit përkatës në përputhje me FCL.725.A (c);

d) fluturim gjatë natës;

e) fluturim vetëm me referencë të instrumenteve;

f) eksperiencia që kërket për të arritur mjeshhtërinë përkatëse në pilotim.

9. Secila fazë e trajnimit në planin mësimor të instruksioneve të fluturimit do të përbëhet nga instruksione të njohurive mbështetëse, si dhe në segmentet praktike të trajnimit.

10. Kursi i trajnimit duhet të përfshijë një proces të vazhdueshëm të vlerësimit të planit mësimor të trajnimit dhe një vlerësim të vazhdueshëm të nxënësve gjatë ndjekjes së planit mësimor. Vlerësimi duhet të sigurojë që:

a) kompetencat dhe vlerësimi përkatës të jenë të lidhura me detyrën e një bashkëpiloti në një aeroplan me multipilot; dhe

b) nxënësit të fitojnë kompetencat e nevojshme në mënyrë progresive dhe të kënaqshme.

11. Kursi i trajnimit duhet të përfshijë të paktën 12 ngritje dhe ulje për të garantuar kompetencën. Këto ngritje dhe ulje mund të reduktohen në të paktën gjashtë, me kusht që përpara kryerjes së trajnimit, ATO dhe operatori të garantojnë që:

a) ekziston një procedurë për të vlerësuar shkallën e kompetencës së kërkuar të pilotit student; dhe

b) ekziston një proces që garanton marrjen e masave korrigjuese nëse vlerësimi gjatë trajnimit tregon nevojën për të vepruar kështu.

Këto ulje dhe ngritje do të kryhen nën mbikëqyrjen e një instruktori në një aeroplan për të cilin do të lëshohet kategorizimi i tipit;

NIVELI I VLERËSIMIT

12. Aplikuesi për MPL duhet të ketë demonstruar performancë në të gjitha 9 njësité e kompetencave të specifikuara në paragrafin 13 më poshtë, në një nivel të avancuar të kompetencës që kërket për të vepruar dhe bashkëvepruar si një bashkëpilot në një aeroplan me fuqi turbine me multipilot, nën kushtet vizuale dhe me instrumente. Vlerësimi duhet të konfirmojë se kontrolli i

aeroplanit apo situatës është ruajtur gjatë gjithë kohës, për të siguruar rezultatin e suksesshëm të një procedure ose manovrimi. Aplikuesi duhet të demonstrojë vazhdimisht njohuritë, aftësitë dhe sjelljet e nevojshme për operimin e sigurt të tipit të aeroplanit të aplikueshëm, në përputhje me kriteret e performancës MPL.

NJËSITË E KOMPETENCAVE

13. Aplikuesi duhet të demonstrojë kompetencë në 9 njësi të kompetencave në vijim:

1) të zbatojë parimet njerëzore të performancës, duke përfshirë edhe parimet e menaxhimit të kërcënimit dhe gabimit;

2) të kryejë operimet tokësore të aeroplanit;

3) të kryejë ngritjen;

4) të kryejë ngjitjen;

5) të kryejë lundrimin;

6) të kryejë zbritjen;

7) të kryejë afrimin;

8) të kryejë ulje; dhe

9) të kryejë operime të aeroplanit pas zbritjes dhe postfluturimit.

FLUTURIMI I SIMULUAR

14. Kërkesat minimale për FSTD:

a) Faza 1 – aftësi thelbësore fluturuese

Trajnimi - E dhe planifikimi i pjesës së detyrave të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që kanë karakteristikat e mëposhtme:

- Të përfshijë pajisje përtej atyre që lidhen zakonisht me kompjuterë, të tilla si kopje funksionale të një marshi kuadrant, kontrollues me timon anësor, ose një tastiere FMS, dhe

- Të përfshijë aktivitetin psikomotorik me zbatimin e duhur të forcës dhe minutazhin e përgjigjeve reaguese.

b) Faza 2 - Bazike

Një FNPT II MCC që përfaqëson një aeroplan të përgjithshëm me shumë motorë me fuqi turbine.

c) Faza 3 –E ndërmjetme

Një FSTD që përfaqëson një aeroplan me shumë motorë me fuqi turbine, që kërket të operohet me një bashkëpilot dhe i kualifikuar për një standard ekuivalent të nivelit B, duke përfshirë gjithashtu:

Një sistemit vizual të ditës / muzgut / natës me një fushëpamje vizuale minimale të vazhdueshme në të dyja anët e kabinës së pilotit që i ofron çdo piloti fushëpamje me 180° horizontale dhe 40°



vertikale, dhe - Simulim i mjedisit ATC.

d) Faza 4 –E avancuar

Një FFS e cila është plotësisht e barabartë me nivelin D ose nivelin C me një sistem vizual të zgjeruar të ditës, duke përfshirë simulimin e mjedisit ATC

SHTOJCA 6

Kurset e trajnimit modular për IR

A. IR (A) –Kursi modular i trajnimit të fluturimit

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit të fluturimit modular të bazuar në kompetencë është të trajnojë mbajtësit e PPL ose CPL për kategorizimin e instrumentit, duke marrë parasysh instruksionin dhe eksperiencën paraprake të fluturimit të instrumentit. Ai është hartuar për të ofruar nivelin e aftësisë së nevojitur për të operuar me aeroplanët sipas IFR dhe në IMC. Kursi do të merret brenda një ATO ose konsiston në një kombinim të instruksionit të fluturimit të instrumentit të ofruar nga një IRI(A) ose një FI(A) që mban privilegjin për të ofruar trajnimin për instruksionin IR dhe të fluturimit brenda një ATO;

a) Moduli themelor i fluturimit me instrumente:

Përfshin 10 orë kohë instrumentale nën instruktim nga të cilat, deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një BITD, FNPT I ose II, ose një FFS. Pas përfundimit të modulit themelor të fluturimit instrumental, kandidatit duhet t'i lëshohet një certifikatë e përfundimit të kursit.

b) Moduli procedural i fluturimit instrumental:

Përfshin pjesën e mbetur të trajnimit mësimor për IR (A), 40 orë me një motor të vetëm ose 45 orë në multimotor kohë instrumentale e instruksionit si dhe kursin teorik të njohurive për IR (A).

2. Një aplikant për një kurs modular IR (A) duhet të jetë mbajtës i një PPL (A) ose një CPL (A). Një aplikant për Modulin e Fluturimit Procedural Instrumental, i cili nuk ka një CPL (A), duhet të jetë mbajtës i një certifikate të përfundimit të kursit për Modulin e Fluturimit Bazë Instrumental.

ATO duhet të sigurojë që aplikanti për kursin për një multimotor IR (A) i cili nuk ka mbajtur një klasë multimotor aeroplan apo kategorizim e tipit të ketë marrë trajnimin multimotor të specifikuar

në nënpjesën H para fillimit të kursit të trajnimit për fluturim IR (A).

3. Një aplikanti që dëshiron të ndërmarrë modulin procedural të fluturimit instrumental në një kurs modular IR (A) do t'i kërkohej që të përfundojë të gjitha fazat mësimore në një kurs të vazhdueshëm të miratuar të trajnimit. Para fillimit të Modulit procedural të fluturimit Instrumental, ATO duhet të sigurojë kompetencat e aplikantit në aftësitë themelore të fluturimit instrumental. Trajnimi rifreskues, duhet të jepet ashtu siç kërkohej.

4. Kursi i mësimi teorik duhet të përfundojë brenda 18 muajve Moduli i Fluturimit procedural Instrumental dhe testi i aftësisë duhet të përfundojë brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit në provimet teorike.

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionin për njohuri teorike të nivelit të njohurive IR;

b) instruksionin e fluturimit instrumental.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs i miratuar modular IR (A) duhet të përfshijë të paktën 150 orë instruksione të njohurive teorike.

TRAJNIMI I FLUTURIMIT

7. Një kurs për një motor të vetëm IR (A) duhet të ketë të paktën 50 orë kohë instrumentale sipas udhëzimeve të cilat deri në 20 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT, ose deri në 35 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orë kohë instrumentale në tokë të FNPT II ose një FFS, mund të kryhet në një FNPTI.

8. Një kurs për multimotor IR (A) do të përfshijë të paktën 55 orë kohë instrumentale nën udhëzimin, nga të cilat deri në 25 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, ose deri në 40 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orë kohë instrumentale në tokë të FNPT II ose një FFS, mund të kryhet në një FNPT I. Instruksionet e mbetura të fluturimit instrumental duhet të përfshijnë të paktën 15 orë në aeroplanë multimotor.

9. Mbajtësi i një IR (A) për një motor të vetëm i cili gjithashtu mban një kategorizim klase apo të tipit për multimotor që dëshiron të marrë një IR (A) për multimotor për herë të parë duhet të përfundojë një kurs në një ATO të përbërë nga të



paktën 5 orë instruksione fluturimi instrumental në aeroplanë me multimotor, nga të cilat 3 orë mund të jetë në një FFS ose FNPT II.

10.1 Mbajtësi i PPL (A) ose një certifikatë të përfundimit të kursit për modulin bazë të fluturimit instrumental mund të ketë sasinë totale të trajnimit të kërkuar nga paragrafët 7 ose 8 të mësipërm, të reduktuar me 10 orë.

10.2 Mbajtësi i një IR (H) mund të ketë sasinë e përgjithshme të trajnimit të kërkuara nga paragrafët 7 ose 8 të mësipërm, reduktuar me 10 orë.

10.3 Totali i instruksioneve të fluturimit instrumental në aeroplan duhet të përputhet me paragrafin 7 ose 8, sipas rastit.

11. Ushtrimet e fluturimit deri në testin e aftësisë IR (A) duhet të përbëhen nga:

(a) Moduli themelor i fluturimi instrumental; procedurat dhe manovrat për fluturimin instrumental bazë që mbulon të paktën:

Fluturimin instrumental bazë pa referencë vizuale të jashtme;

- Fluturimin horizontal;
- Ngjitjen;
- Zbritjen;
- Kthesën në fluturimin e nivelit, ngjitjen, zbritjen;

Modelet instrumentale;

Kthesat e pjerrëta;

Radiolundrimin;

Rikuperimi nga qëndrimi e pazakontë;

Panelin e kufizuar;

Njohjen dhe rigjenerimin nga stollit fillestar dhe i plotë;

b) Moduli i Fluturimit Procedural Instrumental:

(i) Procedurat parafluturimit për fluturimet IFR, duke përfshirë përdorim të manualit të fluturimit dhe dokumenteve të përshtatshme të shërbimeve të trafikut në përgatitjen e një plani të fluturimit IFR

(ii) Procedurat dhe manovrat për operimin nën IFR, në kushte normale, jonormale dhe të emergjencës mbulojnë të paktën:

- Kalimin nga fluturimi vizual në instrumental gjatë ngritjes;
- Nisjen dhe mbërritjen standarde instrumentale;
- Procedurat IFR në rrugë;
- Procedurat e mbajtjes;
- Afrimet instrumentale në minimumin e specifikuar;

- Procedurat e afrimeve të humbura;

- Uljet nga afrimet instrumentale, duke përfshirë rrotullimin;

(iii) manovrat brenda fluturimit dhe karakteristikat e veçanta të fluturimit;

(iv) Nëse është e nevojshme, operimi i një aeroplani me multimotorë në ushtrimet e mësipërme, duke përfshirë funksionimin e aeroplanit vetëm duke iu referuar instrumenteve me një motor jo funksionues të simuluar dhe motor të fikur dhe rindezja (ushtrimi i fundit që do të kryhen në një lartësi të sigurt përveç rastit nëse kryhet në një FFS ose FNPT II)

Aa. IR(A) – Kurs modular i trajnimit fluturues i bazuar në kompetencë

TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit për fluturim i bazuar në modularin Kompetence është të trajnerojë mbajtësit e PPL ose CPL për kategorizim me instrumente, duke marrë në fillim eksperiencën e mëparshme të instruktimit të fluturimit me instrumente. Kjo është krijuar, që të japi nivelin e aftësive të duhura për të operuar me avionët në kushtet IFR dhe në IMC. Kursi duhet të konsistojë në kombinimin e instruktimit të fluturimit me instrumente që është dhëna nga IR(A) ose nga FI(A) duke mbajtur privilegjet për të dhënë trajnim për IR dhe instruktimit të fluturimit brenda një ATO.

2. Një aplikant, për këtë modular bazë kompetence IR(A), duhet të jetë mbajtës i një PPL(A) ose CPL(A).

3. Kursi i instruktimit teorik duhet të përfundojë brenda 18 muajve. Instruktimi i fluturimit me instrumente dhe testi praktik duhet të përfundojë brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit të provimit të njohurive teorike.

4. Kursi duhet të përmbledhë:

- a) instruktim të njohurive teorike të barabartë me nivelin e teorive të IR(A);
- b) instruktim të fluturimit me instrumente.

NJOHURITË TEORIKE

5. Një kurs i aprovuar me bazë kompetence modular IR(A) duhet të përmbledhë të paktën 80 orë instruktim të njohurive teorike. Kursi i njohurive teorike mund të përmbajë trajnim të bazuar në kompjuter dhe elemente elektronike të



mësimit. Një sasi minimale të mësimit në klase si kërkesë nga ORA.ATO.305 duhet të aprovohet.

TRAJNIM FLUTURIMI

6. Metoda e arritjes së një IR(A) në bazë të këtij kursi modular është i bazuar në kompetence. Megjithatë, kërkesat minimale të mëposhtme duhet të plotësohen nga aplikanti. Trajnim shtesë mund të kërkohej për të arritur kompetencat e kërkuara.

a) Kursi modular kompetence bazë i IR(A) për (avion me) një motor, duhet të përfshijë 40 orë me instrumente sipas instruksionit, nga e cila deri në 10 orë mund të jenë kohë përgatitje në tokë me instrumente në një FNPT I, ose deri në 25 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 10 orësh të FNPT II ose FFS me kohë në tokë me instrumente, duhet të bëhet në një FNPT I.

(i) Kur aplikanti ka:

(A) kompletuar instruktimin e fluturimit me instrument atë dhënë nga një IR(A) ose një FI(A) që ka privilegjet për të dhënë trajnim për IR; ose

(B) kohët e fluturimit të mëparshme sipas IFR si PIC në avionë sipas kategorizimit, privilegjeve të dhëna, të fluturojë sipas IFR dhe në IMC

këto orë, deri në maksimalen e 30-orëshit, mund të kreditohen drejt 40-orëshit të mësipërm.

(ii) Kur aplikanti ka kohë të mëparshme fluturimi me instrumente, ndryshe nga instruktimi i specifikuar nga pika (a)(i), kjo kohe, deri në 15 orë, mund të llogariten drejt 40 orëve të kërkuara.

(iii) Në çdo rast praktika fluturuese duhet të përfshijë të paktën 10 orë fluturim me instrumente sipas instruktimit në një avion tek një ATO.

(iv) Shuma totale e instruktimit të dyfishtë me instrumente, nuk duhet të jetë më pak se 25 orë.

b) një kurs IR (A) modulat i bazuar në kompetencë për shumë motorësh do të përfshijë të paktën 45 orë kohë instrumentale nën instruksion, nga të cilat deri në 10 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në FNPT I, ose deri në 30 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 5 orësh kohë instrumentale në tokë në FNPT II ose FFS mund të kryhet në një FNPT I.

(i) kur aplikanti ka:

(A) Përfunduar instruksionet të fluturimit me instrumente e dhënë nga një IRI(A) ose FI(A) që mban privilegjet për të dhënë trajnimin për IR; ose

(B) Eksperiencë të mëparshme të kohës së fluturimit në instrumente si PIC në aeroplanë nën një kategorizim që i jep privilegjet për të fluturuar nën IFR dhe IMC,

Keto orë mund të kreditohen përkundrejt 45 orëve të mësipërme deri në një maksimum prej 35 orësh.

(ii) Kur aplikantët kanë një kohë të mëparshme fluturimi me instrumente nën instruksion të ndryshme nga ajo e parashikuar në (b)(i) këto orë mund të kreditohen kundrejt 45 orëve të kërkuara deri në një maksimum prej 15 orësh;

(iii) në çdo rast trajnimi fluturues duhet të përfshijë të paktën 10 orë kohë fluturimi instrumental nën instruksion në një aeroplan me shumë motor në një ATO;

(iv) Shuma totale e instruksioneve dyshe instrumentale nuk duhet të jetë më pak se 25 orë nga të cilat të paktën 15 orë duhet të jenë kryer në aeroplanë me shumë motorë.

c) për të vendosur shumën e orëve të kredituara dhe për të përcaktuar nevojat e trajnimit, aplikanti duhet të përfundojë një vlerësim prehyrës në një ATO;

d) Kryerja e instruksioneve fluturuese instrumentale e dhënë nga një IRI(A) ose FI(A) në përputhje me pikën (a)(i) ose (b) (i) duhet të jetë dokumentohet në një rekord specifik të trajnimit dhe të firmoset nga instruktori.

7. Instruksioni i fluturimit për modularin IR(A) të kompetencës bazë duhet të përfshijë:

a) procedurat dhe manovrat për fluturimet bazë me instrumente mbulojnë të paktën:

(i) fluturim bazë me instrumente pa ndihmën e shikimit jashtë;

(ii) fluturim horizontal;

(iii) marrje lartësie;

(iv) humbje lartësie;

(v) kthesat në fluturim horizontal, marrje dhe humbje lartësie;

(vi) fluturim në rreth me instrumente;

(vii) kthesa me anim të thellë;

(viii) radionavigim;

(ix) rivendosja e gjendjes normale nga veprime të pakontrolluara;



(x) panel instrumentesh të kufizuar; dhe
(xi) njohja dhe rikontrolli nga rënia fillestare, ose plotësisht në tyriele vertikale;

b) procedurat para fluturimit për fluturimet me IFR, duke përfshirë përdorimin e manualin e fluturimit dhe dokumentet e duhura të shërbimit të trafikut ajror, për përgatitjen e një plani fluturimi IFR;

c) procedurat dhe manovrat për operime IFR për kushtet normale, jo normale dhe kondita emergjente, të mbulojnë të paktën:

(i) tranzicionin nga shikimi vizual në fluturim me instrumente në ngritje;

(ii) procedurat standarde me instrumente në largim (nga aerodromi) dhe në mbërritje (në aerodrom);

(iii) procedurat IFR në rrugëkalim;

(iv) procedurat e pritjes;

(v) afrimi me instrumente (për në ulje) dhe minimumet e specifikuar;

(vi) procedurat e rirregullimit të afrimit (për në ulje); dhe

(vii) uljet nga afrim me instrumente, përfshirë rrotullimet;

d) manovrat në fluturim, dhe veçanërisht karakteristikat e fluturimit;

e) n.q.s. kërkohet, ushtrimet e mësipërme të operimeve me avionë shumëmotorësh, duke përfshirë;

(i) fluturimin (operimin) e avionit vetëm duke iu referuar instrumenteve me një motor të fikur;

(ii) fikjen dhe rilëshimin e motorit (të kryhet në lartësi të sigurt, në të kundërt të kryhet në një FFS ose FNPT II).

8. Aplikantët për modulën e IR(A), bazuar në kompetencën që mbajnë një PPL ose CPL të Pjesa-FCL dhe një IR(A) të vlefshme të lëshuar në përputhje me kërkesat e aneksit I të Konventës së Çikagos për një vend të tretë, mund të kreditohet e plotë përkundërt kursit të trajnimit të përmendur në paragrafin 4. Me qëllim që të lëshohet IR(A), aplikanti duhet të:

(a) të ketë kryer në mënyrë të suksesshme testin praktik për IR(A) në përputhje me shtesën 7;

(b) gjatë testimit të aftësive, ai/ajo duhet të demonstrojë tek ekzaminuesi se ka arritur një nivel të pranueshëm të njohjes teorike të ligjeve të ajrit, meteorologji, planifikim të fluturimit dhe performanca(IR); dhe

(c) të ketë të paktën një eksperiencë minimale prej 50 orë fluturimi sipas IFR si PIC në avionë.

VLERËSIMI PARA HYRJES

9. Përmbajtja dhe kohëzgjatja e vlerësimit para hyrjes duhet të përcaktohet nga ATO, bazuar në eksperiencën me instrumente të aplikantit.

SHUMË MOTORËSH (AVION)

10. Mbajtësi i IR(A) me një motor, që gjithashtu mban kategorizimin e klasës ose tipit shumëmotorësh dhe dëshiron të marrë një IR(A) shumëmotorësh për herë të parë, duhet të kryejë një kurs tek një ATO ku përfshihen të paktën 5 orë me instrumente sipas instruksionit të avionit shumëmotorësh, prej të cilave 3 orë mund të jenë në një FFS ose FNPT II dhe duhet të kalojë testin praktik.

B. IR (H) – KURSI I TRAJNIMIT MODULAR

1. Qëllimi i kursit të trajnimit modular të fluturimit IR(H) është të trajnojë pilotët në nivelin e njohurive të nevojshme për të operuar në helikopterë nën IFR dhe në IMC.

2. Një aplikant për një kurs modular IR (H) duhet të jetë mbajtës i një PPL (H), ose CPL (H) ose një ATPL (H). Para se të fillojë fazën e instruksioneve në avion në kursin e IR(H), aplikanti duhet të jetë mbajtës i kategorizimin të tipit të helikopterit të përdorur për testin e aftësisë IR(H), ose të kenë përfunduar trajnimin e miratuar të kategorizimin të tipit për këtë të fundit. Aplikuesi duhet të mbajë një certifikatë të përfundimit të kënaqshëm të MCC nëse testi i aftësisë do të kryhet në kushte me multipilotë.

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë një kurs modular IR (H) duhet t'i kërkohet të përfundojë të gjitha fazat mësimore në një kurs të vazhdueshëm të trajnimit të miratuar.

4. Kursi i instruksioneve teorike duhet të përfundojë brenda 18 muajsh. Instruksionet e fluturimit dhe testi i aftësisë duhet të kryhen brenda periudhës së vlefshmërisë së kalimit në provimet teorike.

5. Kursi duhet të përfshijë:

a) instruksionin teorik të njohurive në nivel të njohurive IR,

b) instruksionin e fluturimit instrumental.



NJOHURI TEORIKE

6. Një kurs modular i miratuar IR (H) duhet të përfshijë të paktën 150 orë të mësimi.

TRAJNIMI FLUTURUES

7. Kursi për një motor të vetëm-IR (H) duhet të përfshijë të paktën 50 orë kohë instrumentale nën instruktim, nga të cilat:

a) deri në 20 orë mund të jenë kohë instrumentale e tokës në një FNPT I (H) ose (A). Këto 20 orë kohë të instruksionit në FNPT I (H) ose (A) mund të zëvendësohen nga 20 orë kohë për instruksion IR (H) në një aeroplan të miratuar për këtë kurs; ose

b) deri në 35 orë mund të jenë kohë instrumentale e tokës në një helikopter FTD 2/3, FNPT II / III ose FFS;

Instruksionet e fluturimit instrumental duhet të përfshijnë të paktën 10 orë në një helikopter të certifikuar IFR.

8. Një kurs për multimotor IR (H) duhet të përfshijë të paktën 55 orë kohë instrumentale nën instruksion, nga e cila:

a) deri në 20 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I (H) ose (A). Këto 20 orë kohë instruksioni në FNPT I (H) ose (A) mund të zëvendësohen nga 20 orë kohë instruksioni IR (H) në një aeroplan, miratuar për këtë kurs; ose

b) deri në 40 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një helikopter FTD 2/3, FNPT II / III ose FFS.

Instruksionet e fluturimit instrumental duhet të përfshijnë të paktën 10 orë në një helikopter IFR të certifikuar me multimotor.

9.1 Mbajtësit e një ATPL (H) duhet të kenë disa orë të instruksioneve të njohurive teorike të reduktuara me 50 orë.

9.2 Mbajtësit e një IR (A) mund të kenë sasinë e trajnimeve të kërkuara, të reduktuara në 10 orë.

9.3 Mbajtësi i PPL(H) me një helikopter, i kualifikuar për natën, ose CPL(H) mund të ketë sasinë totale të kohës me instrumente të kërkuar sipas instruksionit të reduktuar në 5 orë.

10. Ushtrimet fluturuese deri në testin e aftësisë (H) IR duhet të përfshijnë:

a) Procedurat e parafluturimit për fluturimet IFR, duke përfshirë edhe përdorimin e manualit të fluturimit dhe dokumentet e përshtatshme të

shërbimeve të trafikut ajror në përgatitjen e një plani të fluturimit IFR;

b) Procedurat dhe manovrat për operime IFR, në kushte normale, jonormale, si dhe të emergjencës mbulojnë të paktën:

- tranzicionin nga fluturimi vizual në fluturimin me instrumente në ngritje;

- nisjen dhe mbërritjen standarde instrumentale;

- procedurat IFR të rrugës;

- procedurat e mbajtjes;

- afrimin instrumental;

- procedurat e afrimit të humbur;

- Uljet nga afrimi instrumental, përfshi rrethrotullimin.

c) Manovrat në fluturim dhe karakteristikat e fluturimit të veçantë.

d) nëse kërkohen operimet e helikopterit me shumë motorë në ushtrimet e mësipërme, përfshi operimet e helikopterit vetëm me reference të instrumenteve me një motor të simuluar jooperativ dhe motor të fikur dhe rindezje (ushtrimi i mëvonshëm të kryhet në një FFS ose FNPT II, ose FTD 2/3)

C. IR(AS) - KURSI MODULAR I TRAJNIMIT TË FLUTURIMIT TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi i kursit të trajnimit fluturues modular është të trajnojë pilotët në nivelin e aftësive të nevojshme për të operuar në ajrshipe nën kushte IFR dhe në IMC. Kursi konsiston në dy module, që mund të merren të veçanta ose të kombinuara:

a) Moduli fluturues instrumental bazik

Kjo përfshin 10 orë të instruksioneve në kohën instrumentale prej të cilave deri në 5 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në BITD, FNPT I, ose II ose në një FFS. Me kryerjen e modulit të fluturimit instrumental bazik, kandidatit do t'i lëshohet një certifikatë e kryerjes së kursit.

b) Moduli i fluturimit instrumental procedural.

Kjo përfshin kujtesën për temat e trajnimit për IR(As), 25 orë instruksioni në kohën instrumentale, dhe kursin e njohurive teorike për IR(As).

2. Një aplikant për një kurs modular IR(As) duhet të mbajë një PPL(As) duke përfshirë privilegjet për të fluturuar natën ose një CPL(As). Një aplikant për modulën e fluturimit instrumental procedural, i cili nuk mban një CPL(As) duhet të



mbajë një certifikate të kryerjes së kursit për modulën fluturues instrumental bazik.

3. Një aplikant që dëshiron të ndërmarrë modulën e fluturimit instrumental procedural të një kursi modular IR(As) do t'i kërkohej të kryejë të gjitha fazat instruksionale në një kurs të aprovuar të vazhdueshëm trajnimi. Para hyrjes në modulën e fluturimit instrumental procedural, ATO do të sigurojë kompetencën e aplikantit në mjeshtërinë e fluturimit instrumental. Trajnimi rifreskues do t'i jepet siç kërkohej.

4. Kursi i instruksioneve teorike do të kryhet brenda 18 muajve. Moduli i fluturimit instrumental procedural dhe testi i aftësisë duhet të kryhet brenda periudhës së vlefshmërisë të kalimit në provimin teorik.

5. Kursi duhet të përfshijë:

- a) instruksionet e njohurive teorike në nivelin e njohurive IR;
- b) instruksionet e fluturimit instrumental.

NJOHURITË TEORIKE

6. Një kurs modular i aprovuar IR(As) duhet të përfshijë të paktën 150 orë të instruksioneve të njohurive teorike.

TRAJNIMI FLUTURUES

7. Një kurs IR(As) duhet të përfshijë të paktën 35 orë të kohës instrumentale në instruksione prej të cilave deri në 15 orë mund të jenë kohë instrumentale në tokë në një FNPT I, ose deri në 20 orë në një FFS ose FNPT II. Një maksimum prej 5-orësh kohë instrumentale në tokë i FFS ose FNPTII mund të zhvillohet në një FNPT I.

8. Mbajtësi i CPL(As) ose i një certifikate të kryerjes së kursit për modulën e fluturimit instrumental bazik mund të ketë sasi totale të trajnimit të kërkuar në paragrafin 7 që mund të reduktohet në 10 orë. Instruksionet e fluturimit instrumental në airship-e duhet të përmbushin kërkesat e paragrafit 7.

9. Nëse aplikanti është mbajtës IR në një kategori tjetër të avionit sasia totale e instruksioneve fluturuese të kërkuara mund të reduktohet në 10 orë në airship-e.

10. Testi i aftësisë për ushtrimet e ajrit për IR(As) duhet të përmbajë:

- a) Modulën bazë të fluturimit instrumental si dhe procedurat dhe manovrat për instrumentet bazë të fluturimit që mbulojnë të paktën:

Instrumentet bazë të fluturimit pa sinjale bazë vizuale:

- fluturimet horizontale,
- ngjitjet,
- zbritjet,
- kthesat në fluturimin në nivel, ngjitje, zbritje shembujt e instrumentit,
- radionavigacionin
- rikuperimin nga pozicionet e pazakonta
- panelin e kufizuar

b) Moduli i fluturimit instrumental procedural:

(i) procedurat e parafluturimit për fluturime IFR, përfshirë përdorimin e manualit të fluturimit dhe dokumentet e duhura të shërbimeve të trafikut ajror gjatë përgatitjes së një plani fluturimi IFR:

(ii) procedurat dhe manovrat për operimin IFR nën kushtet normale, jonormale dhe emergjente që mbulojnë të paktën:

- kalimin nga fluturim vizual në atë me instrument në ngritje;
- nisjet dhe mbërritjet instrumentale standarde;
- procedurat në rrugë IFR;
- procedura të mbajtjes në ajër;
- afrimin instrumental në minimumin e specifikuar;
- procedurat e afrimit të munguar;
- uljen nëpërmjet afrimit i instrumental përfshirë rrotullimin:

(iii) manovrat në fluturim dhe karakteristikat e veçanta fluturuese:

(iv) operimin e airship-it në ushtrimet e lartpërmendura, përfshirë operimin e airship-it vetëm me referencë instrumentale me një motor të simuluar jofunksional dhe fikjen e motorit dhe rindezjen (ushtrimi i fundit do të kryhet në një lartësi të sigurt vetëm nëse do të kryhet në një FFS ose FNTP II).

SHTOJCA 7 TEST I AFTËSISË IR

1. Një aplikant për një IR duhet të ketë marrë instruksione për të njëjtën klasë ose tip avioni që do të përdoret në test, i cili do të jetë i pajisur në mënyrë të përshtatshme për qëllime të trajnimit dhe testimit.

2. Aplikanti duhet të kalojë të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë. Nëse ndonjë pjesë e seksionit dështon, seksioni dështon. Nëse ka dështim në më shumë se një seksion aplikantit do



t'i kërkohej që të ndërmarre përsëri testin e plotë. Aplikanti i cili dështon vetëm në një seksion duhet të përsërisë atë seksion. Dështimi në ndonjë seksion të ritestimit, përfshirë dhe ato seksione që janë kaluar në tentativën e mëparshme, shkakton që aplikanti të ndërmarre përsëri testin. Të gjitha seksionet përkatëse të testit të aftësisë duhet të përfundojnë brenda 6 muajsh. Dështimi për të arritur një kalim në të gjitha seksionet përkatëse të testit me dy përpjekje do të kërkojë trajnime të mëtejshme.

3. Trajnime të mëtejshme mund të kërkojnë pas një dështimi të testit të aftësisë. Nuk ka limit të numrit të testeve të aftësisë që mund të provohen.

KRYERJA E TESTIT

4. Testi ka për synim të simulojë një fluturim praktik. Linjën për të fluturuar duhet ta zgjedhë ekzaminuesi. Një element esencial është aftësia e aplikantit për të planifikuar dhe për të kryer fluturimin nga materiali rutine informues. Aplikanti duhet të ndërmarre planin e fluturimit dhe duhet të sigurojë që të gjitha pajisjet dhe dokumentimi për zbatimin e fluturimit janë në bord. Kohëzgjatja e fluturimit duhet të jetë të paktën 1 orë.

5. Aplikantit do t'i duhet të zgjedhë për të përfunduar testin e aftësisë për arsye të konsideruara të papërshtatshme nga ekzaminuesi, aplikanti duhet të rimarre serish të gjithë testin. Nëse testi ka përfunduar për arsye të konsideruara të përshtatshme nga ekzaminuesi, vetëm ato seksione të papërfunduara duhet të testohen në një fluturim të mëtejshëm.

6. Me zgjedhjen të ekzaminuesit, çdo manovër apo procedurë e testit duhet të përsëritet vetëm një herë nga aplikanti. Ekzaminuesi mund të ndërpresë testin në çdo fazë nëse konsiderohet që demonstrimi i testit të aftësisë kërkon një ritestim të plotë.

7. Aplikanti duhet të mundësojë fluturimin e avionit nga një pozicion ku performohen funksionet e PIC dhe të mund të kryejë testin sikur nuk ka asnjë anëtar tjetër ekuipazhi. Ekzaminuesi nuk duhet të jetë pjese e operimit të avionit, përveç kur ndërhyrja të jetë e nevojshme në interes të sigurisë ose për të shmangur vonesa të papranueshme në trafik. Përgjegjësia e fluturimit duhet të përzgjidhet në përputhje me rregulloret kombëtare.

8. Lartësia e përcaktuar, minimumi i lartësive të zbritjeve dhe i pikave të afrimit të munguar duhet të përcaktohen nga aplikanti dhe të pranohen nga ekzaminuesi.

9. Aplikanti për një IR duhet t'i tregojë ekzaminuesit kontrollin dhe detyrat e kryera, përfshirë identifikimin e pajisjeve të radios. Gjatë përgatitjes para fluturimit për testin, aplikantit i kërkohej të përcaktojë parametrat e fuqisë dhe shpejtësisë. Të dhënat për performancën e ngritjes, afrimit dhe zbritjes duhet të llogariten nga aplikanti në përputhje me manualin e operimeve ose manualin e fluturimit për avionin e përdorur.

TESTI FLUTURUES I TOLERANCËS

10. Aplikanti duhet të demonstrojë aftësinë për të:

- operuar avionin brenda kufizimeve të tij;
- përfunduar të gjitha manovrat me butësi dhe saktësi;
- ushtruar gjykim të mirë dhe mjeshtri në pilotim;
- zbatuar njohuritë aeronautike dhe të mbajë kontrollin e avionit në të gjitha kohët në mënyrë që rezultati i suksesshëm i një procedure apo manovre të mos vihet asnjëherë në dyshim.

11. Kufizimet e mëposhtme do të aplikohen, ndryshohen për të lejuar kushtet turbulente cilësitë e përdorimit dhe të performancës në avionët e përdorur.



Lartësia	
Përgjithësisht	± 100 ft (30.48 m)
Lartësia e fillimit të kalimit në rreth të dytë.	+ 50 ft (15.24 m)/– 0 ft
Lartësia minimale e uljes / MAP / altitudës	+ 50 ft (15.24 m)/– 0 ft
Gjurmimi	
Me pajisje radio teknike	± 5°
Për devijime këndore /shmangie	devijime gjysmëshkallëshe, drejtim azimut dhe trajektoria e planerimit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D LNAV) dhe 3D (LNAV /VNAV) devijimet “lineare” laterale	devijimi në korridorin e fluturimit duhet normalisht të jetë e kufizuar në ± ½ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Janë të lejueshme devijime të shkurtra nga ky standard deri në maksimumi 1 herë vlera e RNP.
3D devijimet lineare vertikale (p.sh. RNP APCH (LLAT / LVER) duke përdorur LVER)	jo më shumë se - 75 ft (22.86 metra) nën profilin vertikal në çdo moment të caktuar dhe jo më shumë se + 75 ft (22.86 metra) mbi profilin vertikal në ose nën 1 000 ft (304.8 metra) mbi nivelin e aerodromit.
Kurs magnetik	
të gjithë motorët operojnë	± 5°
Me simulim të avarisë në motor	± 10°
Shpejtësia	
të gjithë motorët operojnë	± 5 Knots në orë
Me simulim të avarisë në motor	+ 10 Knots në orë / – 5 Knots në orë,

PËRMBAJTJA E TESTIT

Aeroplanët

SEKSIONI 1 — OPERIMET PARAFLUTURIMIT DHE NISJA	
Përdorimi i listës kontrollit, mjeshtëria e pilotimit, procedurat kundër akullit/e shkrirjes etj.; zbatohen në të gjitha seksionet	
a	Përdorimi i manualit të fluturimit (ose ekuivalenti) sidomos përlogaritja e performancës së mjetit fluturues; masa dhe balanca
b	Përdorimi i dokumentacionit të Shërbimeve të Trafikut Ajror, raporti i motit
c	Përgatitja e planit të fluturimit ATC plani /ditari i fluturimit IFR
d	Identifikimi i pajisjeve të navigimit të kërkuara për procedurat e nisjes/largimit, mbërritjes dhe afrimit
e	Inspektimi parafluturimit
f	Kushtet atmosferike minimale për llojin e fluturimit
g	Parkimi (lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas uljes së avionit)
h	Nisja PBN (nëse zbatohet): kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
I	Informimi paraprak para ngritjes, ngritja
j (°)	Kalimi në fluturimin me instrumente
k (°)	Procedurat e nisjes me instrumente, duke përfshirë nisjet PBN, dhe konfigurim të lartësimatësit (altimetrit)
l (°)	Koordinimi-përputhja e ATC procedurat R/T
SEKSIONI -2- MANOVRIMI I PËRGJITHSHËM (°)	
a	Kontrolli i aeroplanit duke u mbështetur vetëm në instrumente, përfshirë: fluturimin nivel në shpejtësi të ndryshme, trimsat
b	Rrotullimi me ngjitje dhe zbritje me kthesa të qëndrueshme të Shkallës 1
c	Rikuperimi nga pozicione të pazakonta, përfshirë kthesa të qëndrueshme 45° dhe kthesa të pjerrëta në zbritje
d (*)	Rikuperimi nga momenti i afrimit deri në ndalim të plotë gjatë fluturimit nivel, kthesave në ngjitje /zbritje dhe në konfigurimin e zbritjes – e aplikueshme vetëm për aeroplanët
e	Panel i kufizuar: ngjitje ose zbritje e stabilizuar, kthesa nivel të shkallës 1 (Rate 1) në një drejtim të dhënë, rikuperimi nga pozicione të pazakonta — e aplikueshme vetëm për aeroplanë
SEKSIONI 3 — PROCEDURATIFRGJATË FLUTURIMIT (°)	
a	Gjurmimi me radio pajisje, përfshi interceptimin, p.sh. NDB, VOR, ose rruga mes dy pikë-stacioneve



b	Përdorimi i sistemit të navigimit dhe radio pajisjeve
c	Fluturimi nivel, kontrolli i drejtimit të fluturimit, lartësia dhe shpejtësia ajrore, parametrat e fuqisë, teknikat e “trim”
d	Konfigurimi i parametrave të lartësimatësit
e	Kohëzgjatja dhe rishikimi i Kohës së Parashikuar të Mbërritjes ETA (mbajtja në fluturim, nëse kërkohet)
f	Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, menaxhimi i sistemeve
g	Procedurat për mbrojtjen ndaj ngrirjes, të simuluar nëse është e nevojshme
h	Koordinimi-përputhja me ATC procedurat R/T
SEKSIONI 3a — PROCEDURAT E MBËRRITJES	
a	Konfigurimi dhe rregullimi i parametrave të pajisjeve të lundrimit, nëse është e aplikueshme
b	Procedurat e mbërritjes, kontrollet e lartësimatësit
c	Kufizimet e lartësisë dhe shpejtësisë, nëse është e aplikueshme
d	Mbërritja me PBN (nëse aplikohet): -Kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -Kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
SEKSIONI 4^(°) — OPERIMET 3D ⁽⁺⁺⁾	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Kontrolli i këndit të shtegut vertikal Për RNP APCH: -Kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -Kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instruksonet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes, përfshi identifikimin e objekteve
c ⁽⁺⁾	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar)
g ⁽⁺⁾	Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor
h ⁽⁺⁾	Procedura e afrimit të pasuksesshëm/ulja
i	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 5^(°) — OPERIMET 2D ⁽⁺⁺⁾	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Për RNP APCH: -Kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -Kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instruksonet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes, përfshi identifikimin e objekteve
c ⁽⁺⁾	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Lartësia/distanca nga MAPT, kontrolli i shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar), konfigurimi për ulje (“SDF”), nëse është e aplikueshme
g ⁽⁺⁾	Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor
h ⁽⁺⁾	Procedura e afrimit të pasuksesshëm/ulja
i	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 6 — FLUTURIMI ME një MOTOR JOFUNKSIONAL (vetëm për aeroplanët me shumë motorë) ^(°)	
a	Simulimi i avarisë së motorit pas ngritjes ose gjatë lëvizjes në rreth të dytë
b	Afrimi, lëvizja rreth-rrotulluese dhe afrimi i pasuksesshëm procedural, me një motor jofunksional
c	Afrimi dhe ulja me një motor jofunksional
d	Koordinimi-përputhja ATC procedurat R/T

^(°) Duhet të kryhet duke u mbështetur ekskluzivisht vetëm në instrumente.

^(*) Mund të kryhet në një FFS, FTD 2/3 ose FNPT II.

⁽⁺⁾ Mund të kryhet qoftë në Seksionin 5 apo Seksionin 6.

⁽⁺⁺⁾ Për të krijuar ose mbajtur privilegje PBN, një afrim qoftë në Seksionin 4 ose Seksionin 5 duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai do të kryhet në një FSTD të pajisur në mënyrë adekuate.



Helikopterët

SEKSIONI 1 - NISJA	
Përdorimi i listës kontrolluese, mjeshtëria e pilotimit, procedurat kundër ngrirjes/e shkrirjes etj.; zbatohen në të gjitha seksionet	
a	Përdorimi i manualit të fluturimit (ose ekuivalenti) sidomos përlogaritja e performancës së mjetit fluturues; masa dhe balanca
b	Përdorimi i dokumentit të Shërbimeve të Trafikut Ajror, raporti i motit
c	Përgatitja e planit të fluturimit ATC plani /ditari i fluturimit IFR
d	Identifikimi i pajisjeve të lundrimit të kërkuara për procedurat e nisjes/largimit, mbërritjes dhe afrimit
e	Inspektimi parafluturimit
f	Kushtet minimale atmosferike
g	Parkimi (lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas uljes së avionit)
h	Nisja PBN (nëse zbatohet): — ryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe — ryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
i	Informimi paraprak para ngritjes, ngritja
j	Kalimi në fluturimin me instrumente
k	Procedurat e nisjes me instrumente, duke përfshirë nisjet PBN, dhe konfigurim të lartësimatësit (altimetrit)
SEKSIONI 2 - MANOVRIMI I PËRGJITHSHËM	
a	Kontrolli i aeroplanit duke u mbështetur vetëm në instrumente, përfshirë: fluturimin nivel në shpejtësi të ndryshme, timonimi me trim
b	Rrotullimi me ngjitje dhe zbritje me kthesa të qëndrueshme të Shkallës 1
c	Rikuperimi nga pozicione të pazakonta, përfshirë kthesa të qëndrueshme 45° dhe kthesa të pjerrëta në zbritje
SEKSIONI 3 - PROCEDURAT IFR PËR KOHËN GJATË FLUTURIMIT	
a	Gjurmimi me radio pajisje, përfshi interceptimin, p.sh. NDB, VOR, RNAV
b	Përdorimi i radio pajisjeve
c	Fluturimi nivel, kontrolli i drejtimit të fluturimit, lartësia dhe shpejtësia ajrore, parametrat e fuqisë,
d	Konfigurimi i parametrave të lartësimatësit
e	Kohëzgjatja dhe rishikimi i Kohës së Parashikuar të Mbërritjes KPM
f	Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, manaxhimi i sistemeve
g	Procedurat për mbrojtjen ndaj ngrirjes, të simuluar nëse është e nevojshme
h	Kordinimi-përputhja me ATC procedurat R/T
SEKSIONI 3a — PROCEDURAT E MBËRRITJES	
a	Konfigurimi dhe rregullimi i parametrave të pajisjeve të lundrimit, nëse është e aplikueshme
b	Procedurat e mbërritjes, kontrollet e lartësimatësit
c	Kufizimet e lartësisë dhe shpejtësisë, nëse është e aplikueshme
d	Mbërritja me PBN (nëse aplikohet): -Kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -Kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
SEKSIONI 4 — OPERIMET 3D (+)	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit Kontrolli i këndit të Shtegut Vertikal Për RNP APCH: -Kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -Kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instrukcionet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes
c (+)	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar)
g (+)	Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor
h (+)	Procedura e afrimit të pasuksesshëm/ulja
SEKSIONI 5 — OPERIMET 2D (+)	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit



	Për RNP APCH: -Kryhet kontroll nëse është ngarkuar procedura e saktë në sistemin e lundrimit; dhe -Kryhet kontroll i dyfishtë mes ekranit të sistemit të lundrimit dhe grafikut të nisjes.
b	Instrukcionet për procedurat e afrimit dhe uljes, duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/uljes, përfshi identifikimin e objekteve
c (*)	Procedura e mbajtjes/pritjes
d	Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit
e	Kohëmatja e afrimit
f	Lartësia/distanca nga MAPT, kontrolli i shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar), konfigurimi për ulje ('SDF'), nëse është e aplikueshme
g (*)	operimi i kalimit në rreth të dytë.
h (*)	Procedura e afrimit të pasuksesshëm (*)/ulja
i	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 6 - PROCEDURAT JONORMALE DHE EMERGJENTE	
Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5. Testi duhet të ketë parasysh kontrollin e helikopterit, identifikimin e motorit me avari, veprimet e menjëhershme (ushtrimet me prekje toke), veprimet dhe kontrollet përcjellëse si dhe saktësinë e fluturimit, në situatat e mëposhtme:	
a	Simulimi i avarisë së motorit pas ngritjes dhe në/gjatë afrimit (**) (në një lartësi të sigurt përveç nëse kryhet në një Simulues i Plotë Fluturimi 'SPF' ose Trajnues i Procedurave të Lundrimit Ajror 'TPLA' II / III, Pajisje Trajnimi në Fluturim 'PTF' 2,3)
b	Simulimi i avarisë së pajisjeve të sigurimit të stabilitetit/sistemit hidraulik (nëse është e aplikueshme)
c	Panel i kufizuar
d	vetërrotullim dhe rikuperim në një lartësi të paracaktuar
e	Operimet 3D në mënyrë manuale pa udhëzues të fluturimit (***) Operimet 3D në mënyrë manuale me udhëzues të fluturimit (***)

([†]) Për të krijuar ose mbajtur privilegje të PBN, një afrim qoftë në seksionin 4 apo 5 duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai kryhet në një FSTD (pajisje simulimuese të trajnimit të fluturimit) të pajisur në mënyrë adekuate.

(*) Për t'u kryer në seksionin 4 apo seksionin 5.

(**) Vetëm helikopterët me shumë motorë.

(***) Testohet vetëm një pikë;

**Airshipet**

SEKSIONI 1 – OPERIMET E PARA FLUTURIMIT DHE NISJES Përdorimi i listave të kontrollit, mjeshhtëria e pilotazhit, përputhja e lidhjes me ATC, procedurat R / T, të aplikohen në të gjitha seksionet	
a	Përdorimi i manualit të fluturimit (ose ekuivalent) veçanërisht përlogaritjen e performancës së a/c, masa dhe balanca
ba	Përdorimi i pajisjeve të shërbimeve të trafikut ajror, dokumentet e motit
c	Përgatitja e planit të fluturimit, plani i fluturimit IFR /regjistri
d	Inspektimet para fluturimit
e	Minimumi i motit
f	Konsultimi para ngritjes, procedura e çlirimit, manovrimet në tokë
g	Ngritja
g	
h	Kalimi në fluturim me instrumente
i	Procedurat e nisjes instrumentale, regjistrimi i altimetrit
j	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 2 — TRAJTIM I PËRGJITHSHEM	
a	Kontrolli i airship-ve vetëm me referencat e instrumenteve
b	Kthesa të shkallës së qëndrueshëm në ngjitje dhe zbritje
c	Rikuperimi nga pozicione të pazakonta
d	Panel i limituar
SEKSIONI 3 — PROCEDURAT NË-RRUGË IFR	
a	Gjurmimi, përfshirë kapjen, p.sh. NBD, VOR, RNAV
b	Përdorimi i pajisjeve të radios
c	Fluturimi në nivel, kontrolli i fuqisë, shpejtësia dhe lartësia, teknika e rregullatorëve
d	Regjistrimi i Altrimetit
e	Kohëzgjatja dhe rishikimi i ETA-s
f	Monitorimi i progresit të fluturimit, i të dhënave të fluturimit, përdorimi i karburantit, menaxhimi i sistemeve
g	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T



SEKSIONI 4 — PROCEDURAT PËR E AFRIMIT ME PRECIZONIN	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit, identifikimi i pajisjeve
ba	Procedurat e mbërritjes, kontrollet e altimetrit
c	Konsultimi
d (+)	Procedura e mbajtjes
e	Përputhja me procedurat e publikuara të afrimit
f	Kohëmatja e afrimit
g	Afrimi i stabilizuar (kontrolli i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit)
h (+)	Veprimet e rrethrotullimit
i (+)	Procedurat e afrimi/uljes se humbur
j	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T
SEKSIONI 5 — PROCEDURAT JOPRECIZIVE TË AFRIMIT	
a	Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të lundrimit, identifikimi i pajisjeve
b	Procedurat e mbërritjes, regjistrimi i altimetrit
c	Konsultimi
d (+)	Procedura e mbajtjes
e	Përputhja me procedurat e publikuara të afrimit
f	Kohëmatja e afrimit
g	Afrimi i stabilizuar (kontrolli i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit)
h (+)	Veprimet e rrethrotullimit
i (+)	Procedurat e afrimi/uljes se humbur
j	Koordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T



SEKSIONI 6 — FLUTURIMI ME një MOTOR JOFUNKSIONAL

Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 5. Testi duhet të marrë në konsideratë airship-et, identifikimin e një motori të prishur, veprimet e menjëhershme, ndjekjen e veprimeve dhe kontrollin dhe saktësinë në fluturim, në situatat e mëposhtme:

a	Simulim i fiksjes së motorit pas ngritjes ose gjatë lëvizjes rrotulluese
b	Afrimi, procedurat e lëvizjes rrotulluese me një motor jofunksional
c	Procedurat e afrimit, uljes, afrimit të munguar, me një motor jofunksional
d	Koordinimi-përputhja ATC, procedurat R/T
(*) mund të kryhet në seksionin 4 ose seksionin 5	

SHTOJCA 8

Kros kreditimi i pjesës IR të kontrollit të aftësisë për kategorizimin sipas tipit ose klasës

A. Aeroplanët

Kreditet duhet të lëshohen vetëm kur mbajtësi rivalidon privilegjeve IR për aeroplanët një motorësh dhe me një pilot, sipas rastit.

Kur një kontroll aftësie përfshirë IR është kryer, dhe mbajtësi ka të vlefshëm:	Krediti është i vlefshëm për pjesën IR në një kontroll linje për:
Kategorizim tipi MP; Kategorizim sipas tipit për aeroplanë komplekse të performancës së lartë	Klasa SE (*) dhe Kategorizim sipas tipit SE (*), dhe Kategorizim i klasës SP ME, tipit SP ME për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë, kredite vetëm për seksionin 3B të testit të aftësisë për aeroplanë komplekse performancë jo të lartë me një pilot sipas shtojcës 9 (*)
Kategorizim sipas tipit SP ME për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë, që operojnë si me një pilot të vetëm	Klasa SP ME (*), dhe Kategorizim sipas tipit për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë SP ME , dhe kategorizim sipas tipit (*) dhe klasës SE
Kategorizim sipas tipit për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë SP ME, kufizuar në operimet MP	a) Klasa SP ME (*), dhe b) Kategorizim sipas tipit (*) SP ME për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë, dhe c) kategorizimi (*) sipas tipit dhe klasës SE
Kategorizim sipas tipit SP ME, që operojnë si pilot i vetëm	Kategorizimi sipas tipit dhe klasa SE, dhe Klasa SP ME, dhe Kategorizim sipas tipit (*) SP ME për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë
Kategorizimi i klasës SP ME, e kufizuar në operimet MP	Kategorizimi tipit dhe klasës SE dhe Klasës (*) SP ME, dhe Kategorizim sipas tipit (*) SP ME për aeroplanë komplekse të performancës jo të lartë, dhe
Kategorizim i klasës SP SE	Kategorizim i klasës dhe tipit SE
SP SE kategorizim sipas tipit	Kategorizim i klasës dhe tipit SE

Faqe| 6951

(*) Me kusht që brenda 12 muajve paraardhës aplikuesi të ketë zhvilluar të paktën tri nisje dhe afrime IFR duke ushtruar privilegjet e PBN, duke përfshirë një afrim RNP APCH në një klasë ose tip SP të aeroplanëve në operimet SP, ose, për aeroplanët me shumë motorë që nuk janë HP kompleks, aplikuesi ka kaluar seksionin 6 të testit të aftësisë për SP, përveç aeroplanëve HP kompleks të pilotuar/fluturuar vetëm duke iu referuar instrumenteve në operimet SP.

Faqe| 7900

**B. Helikopterët**

Kreditet duhet të lëshohen vetëm kur mbajtësi rivalidon privilegjeve IR për helikopterët një motorësh me një pilot, dhe helikopterë multimotorësh, sipas rastit.

Kur është kryer kontroll i zotësisë, duke përfshirë IR, dhe mbajtësi ka të vlefshme:	Krediti është i vlefshëm për pjesën IR në një kontroll aftësie për:
Kategorizimin e tipit MPH	Kategorizim të tipit SE(*) dhe Kategorizim të tipit SE ME(*)
Kategorizimin e tipit SP ME operuar nga një pilot i vetëm	Kategorizim të tipit SE dhe Kategorizim të tipit SE ME
Kategorizimin e tipit SP ME i kufizuar në operate me shumë pilotë	Kategorizim të tipit SE(*) dhe Kategorizim të tipit SE ME(*)

(*) Me kusht që brenda 12 muajve paraardhës, të paktën tri nisje dhe afrime IFR duke ushtruar privilegjet e PBN, duke përfshirë një afrim RNP APCH (mund të jetë një afrim në Pikë të Caktuar në Hapësirë PinS), të jenë kryer në një tip SP të helikopterit në operate SP.

SHTOJCA 9

Trajnim, testim i aftësive dhe kontrolli i aftësisë për MPL, ATPL, për kategorizimin e klasës apo tipit dhe kontrollin e aftësive për IR

A. Të përgjithshme

1. Aplikanti për një test aftësie marrin udhëzime për të njëjtën klasë apo tip avioni që do të përdorët në test.

Trajnimi për kategorizimet të tipit MPA ose PL zhvillohen në një FSS ose në një kombinim të FSTD-ve dhe FFS. Testimi i aftësive ose kontrolli i ekspertizës për kategorizimin e tipit MPA dhe PL dhe lëshimi i një ATPL-je dhe një MPL-je, zhvillohet në një FFS, nëse është e disponueshme.

Trajnimi, testimi i aftësive ose kontrolli i aftësive për kategorizimin e klasës ose tipit për SPA dhe helikopterë zhvillohet në:

- në FFS të disponueshme ose të aksesueshme; ose
- në një kombinim të FSTD-ve dhe avionëve nëse FFS nuk është e disponueshme ose e aksesueshme; ose
- në avion nëse FSTD-ja nuk është e disponueshme ose e aksesueshme.

Nëse gjatë trajnimit, testimit dhe kontrollit përdoren FSTD, përshtatshmëria e FSTD-ve të përdorura verifikohet përkundrejt 'Tabelës së funksioneve dhe testeve subjektive' dhe 'Tabelës së testeve të vlefshmërisë së FSTD' të zbatueshme të përmbajtura në referencë kryesore të zbatueshme

për pajisjen e përdorur. Të gjitha kufizimet dhe limitimet e treguara në certifikatën e cilësive të pajisjes merren parasysh.

2. Nëse testi nuk kalohet në të gjitha seksionet pas dy përpjekjesh do të nevojitet trajnim i mëtejshëm.

3. Nuk ka kufi për numrin e testeve të aftësive që mund të provohen.

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT, TESTI I AFTËSISË /KONTROLLI I AFTËSISË

4. Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21, plani i instruksionit të fluturimit, testi i aftësisë dhe kontrolli i aftësisë do të pajtohen me këtë Shtojcë. Plan, testi i aftësisë dhe kontrolli i aftësisë mund të reduktohen për të dhënë kredit për eksperiencën e mëparshme mbi llojet e ngjashme të avionit, siç përcaktohet në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21.

5. Përveç në rastin e testeve të aftësisë për lëshimin e një ATPL, kur përcaktohet kështu në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me pjesën 21 për avionin specifik, kredit mund të jepet për njësitë e testit të aftësisë të përbashkëta me llojet e tjera ose variantet ku piloti është kualifikuar;

**ZHVILLIMI I TESTIT/KONTROLLIT**

6. Ekzaminuesi mund të zgjedhë ndërmjet skenarëve të ndryshëm të testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë që përmbajnë operimet përkatëse të simuluar. Siç është përcaktuar në këtë Aneks (Pjesa-FCL) simuluesit e plotë të fluturimit dhe pajisjet e tjera trajnuese përdoren kur të jetë e nevojshme.

7. Gjatë kontrolli i Aftësisë, ekzaminuesi verifikon që mbajtësi i kategorizimit të klasës ose tipit të ruajë një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike.

8. Nëse aplikanti e ndërpret testin për një arsye që ekzaminuesi e konsideron si të papërshtatshme, ata i nënshtrohen përsëri të gjithë testit të aftësisë. Nëse testi ndërpritet për arsye që ekzaminuesi i konsideron si të përshtatshme, në fluturimet e mëtejshme testohen vetëm seksionet që nuk janë përfunduar.

9. Në vendimin e ekzaminuesit, çdo manovër ose procedurë e Kontrollit mund të përsëritet një herë nga aplikantët. Ekzaminuesi mund ta ndalë testin në çdo fazë nëse konsiderohet se demonstrimi i aftësive fluturuese të aplikantëve kërkon një rikontroll të plotë.

10. Aplikantëve do ju kërkohej të operojnë avionin nga një pozicion ku funksioni i PIC ose bashkëpilotit, mund të kryhet sipas rastit. Në kushtet me një pilot të vetëm, testi kryhet sikur të mos kishte prezent asnjë anëtar të ekuipazhi.

11. Gjatë përgatitjes para fluturimit për testin, aplikantëve iu kërkohej të përcaktojnë parametrat e fuqisë dhe shpejtësisë. Aplikantët i tregojnë ekzaminuesit kontrollet dhe detyrat e kryera, duke përfshirë identifikimin e mjeteve të radios. Kontrollet kryhen në përputhje me listën e kontrollit të avionit në të cilin po kryhet testi dhe, nëse është e zbatueshme me konceptim MCC. Performanca e të dhënave për ngritjen, afrimin dhe uljen llogariten nga aplikantët në përputhje me manualin e operimit ose manualin e fluturimit për avionin e përdorur. Lartësia/gjatësia e përcaktuar, minimumi i lartësive/gjatësive të zbritjes si dhe pika e afrimit të munguar përcaktohen duke rënë dakord me ekzaminuesin.

12. Ekzaminuesi nuk merr pjesë në operimin e avionit përveç se kur ndërhyrja është e nevojshme në interes të sigurisë ose për të shmangur vonesa të papranueshme në trafik.

KËRKESAT SPECIFIKE PËR TESTE TË AFTËSISË/KONTROLLE TË AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË AVIONIT ME MULTIPILOT, PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË AVIONIT ME NJË PILOT TË VETËM, KUR OPEROJNË NË OPERIME ME MULTIPILOT, PËR MPL DHE ATPL

13. Testi për aftësi për avionët me më shumë pilot ose aeroplanë me një pilot kur operohen në operime me më shumë pilot performohen në ambiente me më shumë pilot. Aplikanti tjetër ose një tjetër pilot i kualifikuar për kategorizimin e tipit mund të funksionojë si pilot i dytë. Nëse përdoret një avion, piloti i dytë është ekzaminuesi ose një instruktor.

14. Aplikanti vepron si PF gjatë gjithë seksioneve të testit të aftësisë, përveç procedurave emergjente dhe jonormale, të cilat mund të kryhen si PF ose PNF në përputhje me MCC. Aplikantët për lëshimin fillestar të një kategorizimi të tipit të avionit me multipilot ose ATPL, gjithashtu, tregojnë aftësinë për të vepruar si PM. Aplikanti mund të zgjedhë ose vendin e djathtë ose vendin e majte për testin e aftësisë nëse të gjitha komandat mund të zbatohen nga vendi i zgjedhur.

15. Çështjet e mëposhtme kontrollohen në mënyrë specifike nga ekzaminuesi për aplikantët për ATPL ose për një kategorizim të tipit për avionët me multipilot ose për operimet multipilot në një aeroplan me një pilot duke zgjeruar detyrat si PIC, pavarësisht nëse aplikanti vepron si PF ose PM:

- a) menaxhimi i bashkëpunimit të ekuipazhit;
- b) mbajtja nën kontroll të përgjithshme të operimeve të avionit nëpërmjet një mbikëqyrje të duhur; dhe
- c) vendosja e prioriteteve dhe marrja e vendimeve në përputhje me aspektet e sigurisë dhe rregullave dhe rregulloreve përkatëse për situatat operacionale, përfshirë emergjencat.

16. Testi ose kontrolli duhet të realizohet nën IFR, nëse është i përfshirë kategorizimi IR, dhe të realizohet në një ambient të simuluar të transportit tregtar. Një element themelor për t'u kontrolluar është aftësia për të planifikuar dhe kryer fluturimin nga diskutimi rutine i materialit.

17. Kur kursi i kategorizimit të tipit përfshin më pak se 2 orë trajnim fluturimi në avion, testi i



aftësisë mund të kryhet në një FFS dhe mund të përfundohet përpara trajnimit të fluturimit në avion.

Trajnimi i miratuar i fluturimit performohet nga një instruktor i kualifikuar nën përgjegjësinë e:

- a) një ATO-je; ose
- b) një organizatë që mban një AOC të lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa ORO) e Rregullores (BE) nr. 965/2012 dhe të miratuar specifikisht për këtë trajnim; ose
- c) një instruktori, në rastet kur nuk miratohet trajnimi i fluturimit të avionëve për avionë SP të mbajtësve të ATO ose AOC dhe trajnimi i fluturimit të avionit është miratuar nga autoriteti kompetent i aplikantëve.

Një certifikatë e përfundimit të kursit të kategorizimit të tipit, duke përfshirë trajnimin e fluturimit në avion, përcillet tek autoriteti kompetent përpara se titulli i tipit të ri të futet në licencën e aplikantëve.

18. Për trajnimin e marrjes së kontrollit të paqëndrueshmërisë “ngjarja e stall-it” “nënkupton një gjendje të afrueshme me “stall” ose vetë “Stall”ose. Një FFS mund të përdoret nga një ATO për trajnime në rikuperimin e humbjes kritike të shpejtësisë ose për të treguar karakteristikat specifike të tipit të një humbje kritike të shpejtësisë, ose të dyja, duke ofruar:

- a) FFS-ja është kualifikuar në përputhje me kërkesat e veçanta të vlerësimit në CS-FSTD(A); dhe
- b) ATO-ja i ka treguar me sukses autoritetit kompetent se është zbutur çdo transferim negativ i trajnimit.

B.Kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanëve

NOTAT KALUESE

1. Në rastet e aeroplanëve me një pilot, me përjashtim të aeroplanëve kompleks me performance të lartë me një pilot, aplikanti kalon të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrolli i Aftësisë. Dështimi në një prej lëndëve të seksionit do të bëjë që një aplikantë të mos kalonte të gjithë seksionin. Nëse dështojnë vetëm në një seksion, ata përsërisin vetëm atë seksion. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të përsërisë të gjithë testin ose kontrollin. Ngelja në çdo seksion të ritestimit ose rikontrollit, duke përfshirë ato seksione që janë kaluar në një tentativë më të hershme, kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri

të gjithë testin ose kontrollin. Për aeroplanët me një pilot me multimotorë, Seksioni 6 i testit ose kontrollit përkatës, që trajton fluturimet asimetrike, kalohet.

2. Në rastet e aeroplanëve me multipilot, dhe aeroplanëve kompleks me performance të lartë me një pilot, aplikanti kalon të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrolli i Aftësisë. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të përsërisë të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në pesë ose më pak lëndë ndërmerr përsëri lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të ritestimit ose rikontrollit, duke përfshirë ato lëndë që janë kaluar në një tentativë më të hershme, kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Seksioni 6 nuk është pjesë e testit të aftësive ATPL ose MPL. Nëse aplikanti dështon ose nuk e merr Seksionin 6, kategorizimi i tipit lëshohet pa privilegjet e CAT II ose CAT III. Për të zgjeruar privilegjet e kategorizimit të tipit në CAT II ose CAT III, aplikanti kalon seksionin 6 në tipin e dhënë të avionit.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

3. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

- a) operimin e aeroplanëve brenda kufizimeve të tij;
- b) plotësimi i të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;
- c) të ushtruarit e gjykit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;
- d) zbatimin e njohurive aeronautike;
- e) mbajtjen e kontrollit të aeroplanit gjatë gjithë kohës në mënyrë që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;
- f) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të humbjes së aftësive, nëse është e zbatueshme; dhe
- g) komunikimin e efektshëm me anëtarët e tjerë të ekuipazhit, nëse është e zbatueshme.

4. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bërë kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe performancën e avionëve të përdorur.



Lartësi	
Përgjithësisht	$\pm 100 \text{ ft}$
Fillimi i ringritjes në	$+ 50 \text{ ft}/- 0 \text{ ft}$
lartësinë/gjatësinë e vendosur	
Minimumi i	$+ 50 \text{ ft}/- 0 \text{ ft}$
lartësisë/MAPt/gjatësisë së	
zbritjes	
Gjurmimi	
Me ndihmën e radios	$\pm 5^\circ$
Për devijimet 'këndore'	Afrim i preçizuar gjysmë shkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS) gabimi/devijimi në korridorin e fluturimit është normalisht i kufizuar në $\pm 1/2$ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Lejohen devijime të shkurtra nga ky standard mamsimumi një herë më shumë se vlera e lejueshme e RNP-së.
2D (LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV)	
Devijime 'lineare' laterale	
Devijimet lineare vertikale 3D (p.sh. RNP APCH (LNAV/VNAV) duke përdorur BaroVNAV)	jo më shumë se $- 75 \text{ ft}$ nën profilin vertikal në çdo kohë dhe jo më shumë se $+ 75 \text{ ft}$ mbi profilin vertikal ose nën $1\,000 \text{ ft}$ mbi nivelin e aerodromit.
Drejtimi	
operimi i të gjithë motorëve	$\pm 5^\circ$
me mosfunksionimin e simuluar të motorit	$\pm 10^\circ$
Shpejtësi	
operimi i të gjithë motorëve	$\pm 5 \text{ nje}$
me mosfunksionimin e simuluar të motorit	$\pm 10 \text{ nje}/-5 \text{ nje}$

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

5. Aeroplanët me një pilot, përveç aeroplanëve kompleks me performancë të lartë

a) Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P = Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM

OTD = Pajisje të tjera trajnimi mund të përdoren për këtë ushtrim

X = Një FFS përdorët për këtë ushtrim; përndryshe, përdorët një aeroplan nëse është e përshtatshme për manovrën ose procedurën

P# = Trajnimi plotësohet nga inspektimi i mbikëqyrur i aeroplanit

b) Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri

në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (—>).

Shkurtime e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

A = aeroplan

FFS = simulues i plotë fluturimi

FSTD = Pajisje trajnimi që simulon fluturimin

c) Pikat me yll (*) të seksionit 3B dhe, seksioni 6 për shumë motorë, përdoren për fluturim vetëm me reference të instrumenteve nëse rivlerësimi/rinovimi i IR-së është i përfshirë në testin e aftësisë ose kontrollin e aftësisë. Nëse pikat me yll (*) nuk përdoren për fluturim vetëm me reference të instrumenteve gjatë testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë, dhe kur nuk ka kredit të privilegjeve IR, kategorizimi i klasës apo tipit do të kufizohet vetëm në VFR.

d) Seksioni 3A përfundohet për të rivlerësuar kategorizimin e tipit ose klasës për multimotorë, vetëm VFR, kur përvoja e kërkuar e 10 sektorëve të rrugëve në 12 muajt e mëparshëm nuk ka përfunduar. Seksioni 3A nuk kërkohet nëse është përfunduar seksioni 3B.

e) Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyruar ose një zgjedhje ku shfaqet më shumë se një ushtrim.

f) Një FSTD përdorët për trajnim dhe testim praktik ose kategorizimin e klasës ME nëse ata janë pjesë e një kursi të kategorizimit të tipit ose klasës të miratuar. Për miratimin e kursit zbatohen ketë konsiderata:

(i) kategorizimet e FSTD siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të aneksit VI (Pjesa-ARA) dhe Aneksi VII (Pjesa-ORA);

(ii) kategorizimet e instruktorëve;

(iii) shuma e trajnimeve FSTD të ofruara për kursin; dhe

(iv) kategorizimet dhe eksperiencat e mëparshme në tipa të ngjashëm të pilotëve në trajnim.

g) Nëse privilegjet për operimet me më shumë pilot kërkojnë për herë të parë, pilotët që mbajnë privilegje për operimet me një pilot të vetëm përfundojnë:

- një kurs përgatitor që përmban manovra dhe procedura që përfshijnë MCC-të, si dhe ushtrimet e Seksionit 7 duke përdorur menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve (TEM), CRM-të dhe faktorët njerëzorë në një ATO; dhe



- kalojnë kontrollin e aftësisë në operimet me shumë-pilot.

h) Nëse privilegjet për operimet me një pilot të vetëm kërkojnë për herë të parë, pilotët që mbajnë privilegje për operimet me multipilot trajnohen në një ATO dhe kontrollojnë për manovrat dhe procedurat e mëposhtme shtesë në operimet me një pilot të vetëm:

- për aeroplanët SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B; dhe

- për aeroplanët ME, 1.6, seksioni 6 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B

i) Pilotët që mbajnë privilegje për operime me një pilot të vetëm dhe me më shumë pilot në përputhje me pikat (g) dhe (h) mund të rivlerësojnë privilegjet për të dyja llojet e operimeve duke kryer Kontrollin e aftësisë në operimet me multipilot, përveç ushtrimeve të përmendura në pikat (h) (1) ose (h) (2), nëse është e zbatueshme, në operimet me një pilot të vetëm.

j) Nëse një test aftësie ose një kontroll aftësie kryhet vetëm në operimet me shumë pilot,

kategorizimi i tipit kufizohet në operimet me shumë pilot. Kufizimi hiqet kur pilotët përmbushin pikën (h).

k) Trajnimi, testimi dhe kontrolli ndjekin tabelën e caktuar më poshtë.

1) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për privilegjet e një piloti të vetëm

2) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për privilegjet e më shumë pilotëve.

3) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për pilotët që mbajnë privilegjet e një piloti të vetëm dhe që kërkojnë për herë të parë privilegjet e operimeve me shumë pilot ve (kurs përgatitor)

4) Trajnimi në një ATO, testimi dhe kontrolli i kërkesave për pilotët që mbajnë privilegjet e më shumë pilot dhe që kërkojnë për herë të parë privilegjet e një piloti të vetëm (kurs përgatitor)

5) Trajnimi në një ATO dhe kontrolli i kërkesave për kombinimin e rivlerësimit dhe rinovimit të privilegjeve të më shumë pilot dhe privilegjet e një piloti të vetëm.

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Tipi i operimit	SP		MP		SP → MP (Fillestar)		MP → SP (Fillestar)		SP + MP	
	Trajnimi	Testimi/ kontrolli	Trajnimi	Testimi/ kontrolli	Trajnimi	Testimi/ kontrolli	Trajnimi, testimi dhe kontrolli (aeroplanët SE)	Trajnimi, testimi dhe kontrolli (aeroplanët ME)	aeroplanët SE	aeroplanët ME
Lëshimi fillestar	Seksionet 1-6	Seksionet 1-6	Seksionet 1-7	Seksionet 1-7	MCC CRM Faktorët njerëzor	Seksionet 1-7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B	1.6, Seksioni 6 dhe, nëse është e zbatueshme, një qasje nga seksioni 3.B		
SP kompleks	1-7	1-7			TEM Seksioni 7					
Rivlerësimi	nuk ka	Seksionet	nuk ka	Seksionet	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO:	MPO:



		1-6		1-7					Seksionet 1-7	Seksionet 1-7
SP kompleks	1-7	1-7							SPO: 1,6, 4,5, 4,6, 5,2 dhe, nëse është e zbatueshme, qasje nga seksioni 3.B	SPO: 1.6, Seksioni 6 dhe, nëse është e zbatueshme, një afrimi nga seksioni 3.B
Rinovimi	FC L.7 40	Seksionet	FCL.740	Seksionet	n/a	n/a	n/a	n/a	Trajnimi: FCL.740	Trajnimi: FCL.740
		1-6		1-6						
SP kompleks	1-7	1-7							Kontrollet: për rivlerësim	Kontrollet: për rivlerësim

(1) Për të vendosur ose mbajtur privilegjet PBN, një qasje është RNP APCH. Kur RNP APCH nuk mund të praktikohet, kryhet në një FSTD të pajisur në mënyrë të përshtatshme.

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCE TË LARTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E KLASËS OSE TIPIT DHE KONTROLLI I AFTËSIVE	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
SEKSIONI 1					
1 Nisja -Parafluturimit përfshihen: -dokumentacioni; -pesha dhe ekuilibri; - informacione për motin; dhe -NOTAM.	OTD				
1.2 Kontrollet para nisjes					
1.2.1 Të jashtme	OTD P#	P		M	
1.2.2 Të brendshme	OTD P#	P		M	



1.3 Ndezja e motorit: mosfunksionim normal	P→	→		M	
1.4 Rulimi	P→	→		M	
1.5 Kontrollat para nisjes ndezeja e motorit (nëse është e zbatueshme)	P→	→		M	
1.6 Procedura e ngritjes: -normale me pozicionin e flatrave sipas -Manualit të fluturimit; dhe -me erë tërthore (nëse kushtet janë të disponueshme)	P→	→		M	
1.7 Ngjitja: -Vx/Vy; -kthesat në krye; dhe -jashtë nivelit	P→	→		M	
1.8 Përputhshmëria —Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P→			M	

SEKSIONI 2

2 Punë ajrore (kushte meteorologjike vizuale (VMC) 2.1 Fluturim horizontal në shpejtësi ajrore të ndryshme duke përfshirë fluturimin në shpejtësi ajrore të ulët kritike me dhe pa flatra (duke përfshirë afrimin ndaj V _{mc} kur është e zbatueshme)	P→	→			
--	----	---	--	--	--

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCË TË LARTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
2.2 Kthesa të pjerrëta (360 ° në të majtë dhe në të djathtë në plan 45 °)	P→	→		M	
2.3 Stall dhe rikuperimi: vend i pastër parkimi; (i) afrimi në vendin e parkimit në kthesat në zbritje në breg me konfigurimin e (ii) afrimit dhe të ndezjes; (iii) afrimi në vendin e parkimit në konfigurimin e zbritjes dhe të ndezjes; dhe (iv) afrimi në vendin e parkimit, kthesa në ngritje me flatrat e ngritjes dhe fuqinë e ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor të vetëm)	P→	→		M	
2.4 Trajtimi duke përdorur autopilot dhe drejtuesin e fluturimit (mund të kryhet në Seksionin 3), nëse është e zbatueshme.	P→	→		M	



2.5 Përputhshmëria — Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	—>		M	
SEKSIONI 3A					
3A Procedurat gjatë udhëtimit	P—>	—>			
3A.1 VFR (shiko B.5 (c) dhe (d)) Plani i fluturimit, llogaria përfundimtare dhe leximi i hartës	P—>	—>			
3A.2 Ruajtja e lartësisë, drejtimit dhe shpejtësisë	P—>	—>			
3A.3 Orientimi, koha dhe rishikimi i ETA-ve	P—>	—>			
3A.4 Përdorimi i ndihmave të lundrimit me radio (nëse është e zbatueshme)	P—>	—>			
3A.5 Menaxhimi i fluturimit (regjistrimi i fluturimit, kontrollat rutinë duke përfshirë karburantin, sistemet dhe akullin)	P—>	—>			
3A.6 Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	—>			
SEKSIONI 3B					
3B Nisja e fluturimit të	P—>	—>		M	
3B.1* instrumentit IFR	P—>	—>			

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCË TË LARTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
Manovrat/procedurat					
3B.2*gjatë udhëtimit IFR	P—>	—>		M	
3B.3*Procedurat e mbajtjes	P—>	—>		M	
3B.4*Operimet 3D për vendosjen e lartësisë/gjatësisë (DH/A) prej 200 ft (60 m) ose në minimumin më të lartë nëse kërkohet nga procedurat e afrimit (autopiloti mund të përdoret për segmentin përfundimtar të afrimit në segmentin vertikal të rrugës)	P—>	—>		M	
3B.5*Operimet 2D në minimumin e lartësisë/gjatësisë në zbritje (MDH/A)	P—>	—>		M	



3B.6*Ushtrimet e fluturimit duke përfshirë mosfunksionimin e simuluar të kompasit dhe treguesit e lartësisë: — kthesat e klasës 1; dhe — rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme	P—>	—>		M	
3B.7*Dështimi i lokalizuesit ose trajektores së planerimit	P—>	—>			
3B.8*Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	—>		M	
E lenë bosh qëllimisht					
SEKSIONI 4					
4 Mbërritja dhe uljet	P—>	—>		M	
4.1 Procedurat e mbërritjes në aerodrom					
4.2 Ulja normale	P—>	—>		M	
4.3 Ulje pa flatra	P—>	—>		M	
4.4 Ulje me erë tërthore (nëse ka kushte të përshtatshme)	P—>	—>			
4.5 Afrimi dhe ulja me fuqi boshe prej deri në 2 000 ft mbi pistë (vetëm aeroplanët me një motor)	P—>	—>			
4.6 Ringritja nga lartësia minimale	P—>	—>		M	
4.7 Ringritja dhe ulja gjatë natës (nëse është e zbatueshme)	P—>	—>			
4.8 Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P—>	—>		M	
SEKSIONI 5					
5 Procedurat normale dhe të emergjencës (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 4)					



TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCË TË LARTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instructorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
5.1 Ngritje e refuzuar me shpejtësi të arsyeshme	P→	→		M	
5.2 Mosfeksionimi i simuluar i motorit pas ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor)		P		M	
5.3 Ulje e simuluar e detyruar pa energji (vetëm aeroplanët me një motor)		P		M	
5.4 Emergjencat e simuluar: (i) zjarr ose tym në fluturim; dhe (ii) mosfeksionimi i sistemeve sipas rastit	P→	→			
5.5 Aeroplanët ME dhe vetëm trajnimet TMG: fikja dhe rindezja e motorit (në një lartësi të sigurt nëse performohet në avion)	P→	→			
5.6 Përputhshmëria- Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T					

SEKSIONI 6

6 6.1*	Fluturim i simuluar asimetrik (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 5) Mosfeksionimi i simuluar i motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt përveç nëse kryhet në FFS ose në një FNPT II)	P→	→X		M	
6.2*	Afrimi asimetrik dhe ringritja	P→	→		M	
6.3*	Afrimi asimetrik dhe zbritja me ndalim të plotë	P→	→		M	
6.4	Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T	P→	→		M	



SEKSIONI 7

7	UPRT				
7.1	Manovrat dhe procedurat e fluturimit				
7.1.1	Fluturimi manual me dhe pa drejtuesit e fluturimit (pa autopilot, pa valvul automatike, dhe sipas ligjeve të ndryshme të kontrollit, sipas rastit)	P→	→		

TMG-TË DHE AEROPLANËT ME NJË PILOT, PËRVEÇ AEROPLANËVE KOMPLEKS ME PERFORMANCE TË LARTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSIVE KATEGORIZIMI I KLASËS OSE TIPIT.	
	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
Manovrat/procedurat					
7.1.1.1 Në shpejtësi të ndryshme (duke përfshirë fluturimet e ngadalta) dhe lartësitë brenda programit të trajnimit të FSTD.	P→	→			
7.1.1.2 Kthesa të pjerrëta me plan 45 °, 180 ° në 360 ° në të majtë dhe në të djathtë	P→	→			
7.1.1.3 Kthesat me dhe pa pengesë të krahëve	P→	→			
7.1.1.4 Fluturimi procedural me instrumente dhe manovrimi duke përfshirë nisjen dhe mbërritjen me instrumente, si dhe afrimin vizual	P→	→			
7.2 Trajnimi për rikuperimin e paqendrueshmërisë 7.2.1 Rikuperimi prej fenomeneve të humbjes kritike të shpejtësisë: — konfigurimet e ngritjes; — konfigurim i pastër në lartësi të ulëta; — konfigurim i pastër afër lartësisë maksimale të operimit; dhe — konfigurime të uljes	P→	→			
7.2.2 Ushtrimet e mëposhtme të paqendrueshmërisë: — rikuperimi nga ngritja e hundës në kënde të ndryshme planesh; dhe — rikuperimi nga ulja e hundës në kënde të ndryshme planesh	P FSS e kualifikuar vetëm për detyrën e trajnimit	X Aeroplani nuk përdoret për këtë ushtrim		Vetëm FFS	
7.3 Ringritja me të gjithë motorët në operim* nga faza të ndryshme gjatë afrimit me instrumente	P→	→			



7.4 Ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim: — në lartësi të ndryshme nën DH/MDH 15 m(50ft) mbi pragun e pistës — pas prekjes së tokës (ulja me pengesa) — Në aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit (JAR/FAR 25) ose aeroplanë të kategorisë së vogël (SFAR 23), ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim fillohen nën MDH/A ose pas uljes.	P————>	————>			
--	--------	-------	--	--	--

6. Aeroplanët me më shumë pilot dhe aeroplanët kompleksë me performancë të lartë me një pilot të vetëm

(a) Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit sipas rastit

OTD = Pajisje të tjera trajnimi mund të përdoren për këtë ushtrim

X = Një FFS përdorët për këtë ushtrim; përndryshe, përdorët një aeroplan nëse është e përshtatshme për manovrën ose procedurën

P# = Trajtimi plotësohet nga inspektimi i mbikëqyrur i aeroplanit

(b) Trajtimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (————>).

Shkurtime të mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit: A = aeroplan

FFS = simulues i plotë fluturimi

FSTD = Pajisje trajnimi që simulon fluturimin

(c) Pikat me yll (*) përdoren në fluturim vetëm duke bërë referencë të instrumentet.

(d) Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyrues.

(e) Një FSTD përdorët për trajnim dhe testim praktik dhe nëse FSTD është pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për miratimin e kursit zbatohen kërkesat e mëposhtme:

(i) kategorizimet e instruktorëve;

(ii) kategorizimet dhe shuma e trajnimeve të ofruara gjatë kursit në një FSTD; dhe

(iii) kategorizimet dhe eksperiencat e mëparshme në tipa të ngjashëm të pilotëve në trajnim.

(f) Manovrat dhe procedurat përfshijnë MCC për aeroplanët me më shumë pilot dhe për aeroplanët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm në operimet me shumë pilotë.

(g) Manovrat dhe procedurat kryhen në rolin e pilotit të vetëm për aeroplanët kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm në operimet me pilot të vetëm.

(h) Në rastin e aeroplanëve kompleks me performancë të lartë me një pilot të vetëm, kur një test aftësie ose kontroll aftësie kryhet në operimet me më shumë pilot, kategorizimi i tipit kufizohet në operimet me më shumë pilot. Nëse kërkohen privilegjet e pilotëve të vetëm, manovrat/procedurat në 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 dhe së paku një procedure/manovër nga seksioni 3.4 duhet të përmbushën më tepër për pilotët e vetëm.

(i) Në rast të një kufizimi për një kategorizim të tipit i lëshuar në përputhje me FCL.720.A(e) aplikantët plotësojnë të njëjtat kërkesa si aplikantët e tjerë për kategorizimin e tipit përveçse për ushtrimet praktike lidhur me fazën e ngritjes dhe uljes.

(j) Për të krijuar ose mbajtur privilegje PBN, një qasje është RNP APCH. Kur RNP APCH



AEROPLANËT ME MULTIPLOTE DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIIT TË ATPL/MPL	
	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
Manovrat/procedurat					

SEKSIONI 1

1 Përgatitja për fluturim Llogaritja e performancës	OTD P				
1.2. Inspektimi i jashtëm vizual i aeroplanit; vendndodhja e çdo artikulli dhe qëllimi i inspektimit	OTD P#	P			
1.3. Inspektimi i kabinës së pilotit	P →	→			
1.4. Përdorimi i listës së kontrollit para ndezjes së motorëve, procedurave të nisjes, kontrollit të radios dhe të pajisjeve të navigacionit, përzgjedhjes dhe caktimit të frekuencave të lundrimit dhe komunikimit	P →	→		M	

AEROPLANËT ME MULTIPLOTE DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIIT TË ATPL/MPL	
	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
Manovrat/procedurat					
1.5. Rulimi në përputhje me udhëzimet e ATC-së ose udhëzimet e instruktorit	P →	→			
1.6. Para kontrollit të ngritjes	P →	→		M	

SEKSIONI 2

2 Ngritjet Ngritja normale me vendosje të ndryshme të flatrave, duke përfshirë ngritjen e përsheptuar..	P →	→			
2.2* Ngritje instrumentale; kalimi në fluturimin instrumental kërkohet gjatë shkëputjes ose menjëherë pasi të ngrihet në ajër.	P →	→			
2.3. Ngritje në erë tërthore	P →	→			
2.4. Ngritja me peshën maksimale të ngritjes (pesha maksimale e vërtetë ose e simuluar)	P →	→			
2.5. Ngritjet me motorë të simuluar jo funksionalë 2.5.1* menjëherë pasi arrihet V2	P →	→			



(Për aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit ose për aeroplanët të kategorisë së vogël, mosfunksionimi i motorit nuk simulohet deri sa të arrijë një lartësi minimale prej 500 ft mbi fundin e pistës. Në aeroplanët që kanë performancë të njëjtë si aeroplanët e kategorisë së transportit në lidhje me peshën ngritëse dhe lartësinë e densitetit, instruktori mund të simulojë mosfunksionimin e motorit menjëherë pas arritjes së V2)					
2.5.2* ndërmjet V1 dhe V2	P	X		Vetëm M FFS	
2.6. Ngritje e refuzuar me shpejtësi të arsyeshme para se të arrijë V1	P→	→X		M	
SEKSIONI 3					
3 Manovrat dhe procedurat e fluturimit Fluturimi manual me dhe pa drejtuesit e fluturimit (pa autopilot, pa valvul automatike, dhe sipas ligjeve të ndryshme të kontrollit, sipas rastit)	P→	→			
3.1.1. Në shpejtësi të ndryshme (duke përfshirë fluturimet e ngadalta) dhe lartësitë brenda programit të trajnimit të FSTD	P→	→			
3.1.2. Kthesa të pjerrëta me plan 45 °, 180 ° në 360 ° në të majtë dhe në të djathtë	P→	→			
3.1.3. Kthesat me dhe pa pengesë të krahëve	P→	→			
3.1.4. Fluturimi procedural me instrumente dhe manovrimi duke përfshirë nisjen dhe mbërritjen me instrumente, si dhe qasjen vizuale	P→	→			

AEROPLANËT ME MULTIPILOTË DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
3.2. Futje nën pas arritjes së numrit kritik Mach, dhe karakteristika të tjera të veçanta të fluturimit të aeroplanit (p.sh. Dutch Roll)	P→	→X Për këtë ushtrim nuk përdoret aeroplan.		Vetëm FFS	
3.3. Operimi normal i sistemeve dhe kontrolleve të panelit të inxhinierëve (nëse është e zbatueshme)	OTD P→	→			
3.4. Operimet normale dhe jo normale të sistemeve të mëposhtme:				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj jo normale nga 3.4.0 në 3.4.14 duke përfshirë
3.4.0. Motor (nëse është e nevojshme helika)	OTD P→	→			
3.4.1. Presoni dhe ajri i kondicionuar	OTD P→	→			
3.4.2. Sistemi pitot/statik	OTD P→	→			



3.4.3.	Sistemi i karburantit	OTD P————>	————>			
3.4.4.	Sistemi elektrik	OTD P————>	————>			
3.4.5.	Sistemi hidraulik	OTD P————>	————>			
3.4.6.	Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	OTD P————>	————>			
3.4.7.	Sistemi kundër akullit dhe i shkrirjes së akullit, ngrohja e mburojës me shkëlqim	OTD P————>	————>			
3.4.8.	Autopilot/drejtesia e fluturimit	OTD P————>	————>		M (vetëm me një pilot)	
3.4.9.	Pajisjet për paralajmërimin e humbjes kritike të shpejtësisë ose pajisjet për shmangien e humbjes kritike të shpejtësisë	OTD P————>	————>			
3.4.10.	Sistemi paralajmërues i afërsisë me tokën, radari i motit, altimetri i radios, transponderi	P————>	————>			
3.4.11.	Radio, pajisje lundrimi, instrumente, FMS	OTD P————>	————>			

AEROPLANËT ME MULTIPLOTE DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT		TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPI TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat		FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
3.4.12.	Marshi dhe frenat e uljes	OTD P————>	————>			
3.4.13.	Sistemi i slat dhe i flatrave	OTD	————>			
3.4.14.	Njësia ndihmëse e energjisë (APU)	OTD P————>	————>			
E lenë bosh qëllimisht						
3.6.	Procedurat jo normale dhe të emergjencës:				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga 3.6.1 te 3.6.9 duke përfshirë
3.6.1.	Situatat e zjarrit, p.sh. motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit zjarret elektrike dhe në krahë duke përfshirë evakuimin	P————>	————>			
3.6.2.	Kontrolli dhe luftimi i tymit	P————>	————>			
3.6.3.	Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja në një lartësi të sigurt	P————>	————>			
3.6.4.	Shkarkimi i karburantit (i simuluar)	P————>	————>			
3.6.5.	Erë me drejtim të ndryshueshëm në ngritje dhe ulje	P	X		Vetëm FFS	
3.6.6.	Mosfunksionimi i presionit të kabinës i simuluar/ulje emergjente	P————>	————>			
3.6.7.	Paaftësia e anëtarëve të ekuipazhit fluturimit	P————>	————>			



3.6.8.	Procedura të tjera të emergjencës të përshkruara në manualin e duhur të fluturimit në aeroplan (AFM)	P →	→			
3.6.9.	Fenomeni TCAS	OTD P →	Për këtë ushtrim nuk përdoret aeroplan		Vetëm FFS	
3.7	Trajnimi për rikuperimin e përmbyesjes	P FFS	X			
3.7.1	Rikuperimi prej fenomeneve të humbjes kritike të shpejtësisë: e kualifikuar vetëm detyrën trajnimit		Për këtë ushtrim nuk përdoret aeroplan.			
–	konfigurimet e ngritjes;					
–	konfigurim i pastër në lartësi të ulëta;					
–	konfigurim i pastër afër lartësisë maksimale të operimit;					
dhe						
–	konfigurime të uljes.					
3.7.2.	Ushtrimet e mëposhtme të përmbyesjes:	P FFS	X		Vetëm FFS	
—	rikuperimi nga ngritja e hundës në kënde të ndryshme planesh; dhe	e kualifikuar vetëm detyrën trajnimit	Për këtë ushtrim nuk përdoret aeroplan.			
—	rikuperimi nga ulja e hundës në kënde të ndryshme planesh					

AEROPLANËT ME MULTIPLOTË DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCE TË LARTË ME NJË PILOT		TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat		FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
3.8.	Procedurat e fluturimit me instrumente					
3.8.1*	Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e ATC	P →	→		M	
3.8.2*	Procedurat e mbajtjes	P →	→			
3.8.3*	Operimet 3D në DH/A prej 200 ft (60 m) ose në lartësinë minimale nëse kërkohet nga procedura e afrimit					

Shënim: Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose drejtuesit të fluturimit. Procedura për të kryer fluturimin në mënyrë manuale zgjidhet duke marrë parasysh këto kufizime (për shembull, zgjidhni një ILS për 3.8.3.1 në rastin e kufizimit AFM).

3.8.3.1* Manualisht, pa drejtues fluturimi	P →	→		M (vetëm aftësie)	test	
3.8.3.2* Manualisht, me drejtues fluturimi	P →	→				
3.8.3.3* Me autopilot	P →	→				



3.8.3.4 *	P————>	————>		M	
Në mënyrë manuale, me një motor të simuluar jo funksional; mos funksionimi i motorit duhet të simulohet gjatë afrimit përfundimtar përpara se të kalojë 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit deri në ulje ose përmes procedurës së plotë të humbur të afrimit. Për aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit (JAR/FAR 25) ose për aeroplanët të kategorisë së vogël (SFAR 23), qasja me mosfunksionimin e simuluar të motorit dhe ringritja pasuese fillohet së bashku me qasjen jo precize siç përshkruhet në 3.8.4. Ringritja fillohet kur arrihet lartësia/gjatësia e pastrimit të pengesave (OCH/A) të publikuara; megjithatë, jo më vonë se arritja e një MDH/A prej 500 ft mbi lartësinë e pragut të pistës. Në aeroplanët që kanë të njëjtën performancë si aeroplanët e kategorisë së transportit për sa i përket peshës së nisjes dhe dendësisë në lartësi, instruktori mund të simulojë mosfunksionimin e motorit në përputhje me 3.8.3.4					
3.8.3.5.* Manualisht, me një motor të simuluar jo funksional; mos funksionimi i motorit simulohet gjatë afrimit final pasi kalohet shënjestra jashtëm (OM) me një distancë jo më të madhe se 4NM deri në ulje ose përmes procedurës së plotë të humbur të afrimit.	P————>	————>		M	
AEROPLANËT ME MULTIPILOTË DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPI TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
Për aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit (JAR/FAR 25) ose për aeroplanët të kategorisë së vogël (SFAR 23), qasja me mosfunksionimin e simuluar të motorit dhe ringritja pasuese fillohen së bashku me qasjen jo precize siç përshkruhet në 3.8.4. Ringritja fillohet kur arrihet OCH/A e publikuar; megjithatë, jo më vonë se arritja e një MDH/A prej 500 ft mbi lartësinë e pragut të pistës. Në aeroplanët që kanë të njëjtën performancë si aeroplanët e kategorisë së transportit për sa i përket peshës së nisjes dhe dendësisë në lartësi, instruktori mund të simulojë mosfunksionimin e motorit në përputhje me 3.8.3.4					
3.8.4* operimet 2D deri në MDH/A	P*——>	——>		M	
3.8.5. Afrimi qarkullues sipas kushteve të mëposhtme: (a)* afrimi në lartësinë minimale të afrimit qarkullues në aerodromin në fjalë, në përputhje me objektet e afrimit të instrumenteve lokale në kushte të simuluar të fluturimit të instrumenteve; e ndjekur nga: (b) afrimi qarkullues në një pistë tjetër në të paktën 90° larg linjës qendrore nga afrimi final i përdorur në pikën (a), në lartësi minimale të autorizuar të afrimit qarkullues. <i>Shënime</i> Nëse (a) dhe (b) nuk janë të undura për shkak të ATC, mund të kryhet një model i simuluar me vizibilitet të ulët.	P*——>	——>			
3.8.6. Afrimi vizual	P————>	————>			
SEKSIONI 4					
4 Procedura të humbura të afrimit					
4.1. Ringritja me të gjithë motorët në operim* gjatë një operimi 3D për arritjen lartësinë e vendosur	P*——>	——>			



4.2. Ringritja me të gjithë motorët në operim* nga faza të ndryshme gjatë afrimit me instrumente	P*—>	—>			
4.3. Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*—>	—>			
4.4* Ringritje manuale me motorin e simular jo funksional në gjendje kritike pas afrimit me instrumente kur arrihet DH, MDH ose MAPt	P*—>	—>		M	

AEROPLANËT ME MULTIPLOTË DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLI I AFTËSISË PËR IN E TIPI TË ATPL/MPL	
Manovrat/procedurat	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar në FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
4.5 Ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim: — nga lartësi të ndryshme nën DH/MDH; — pas prekjes së tokës (ulja me pengesa) Në aeroplanët që nuk janë certifikuar në kategorinë e transportit (JAR/FAR 25) ose aeroplanë të kategorisë së vogël (SFAR 23), ulja e refuzuar me të gjithë motorët në operim fillohen nën MDH/A ose pas uljes.	P—>	—>			

SEKSIONI 5

5 Uljet Uljet normale* me referencë vizive të përcaktuar kur arrihet DA/H pas një operim të afrimit me	P				
5.2. Ulje e simuluar me stabilizator horizontal të bllokuar në çdo pozicion □ pa rregullator	P—>	Për këtë ushtrim nuk përdoret aeroplan.		Vetëm FFS	
5.3. Ulja me erë të tërthortë (avion, nëse mund të praktikohet)	P—>	—>			
5.4. Shembuj të trafikut dhe ulje me flatra dhe slatse të pahapura ose □ pjesërisht të hapura	P—>	—>			
5.5. Ulje me motorin e simular jo operativ në gjendje kritike	P—>	—>		M	
5.6 Ulja me dy motorë jo operativë: — aeroplanët me tre motorë: motori qendror dhe një motor i jashtëm sa të jetë e praktikueshme sipas të dhënave të AFM; dhe — aeroplanët me katër motorë: dy motorë në një krah	P	X		M Vetëm FFS (vetëm aftësie) test	

Shënime të përgjithshme:

Kërkesa të veçanta për zgjerimin e një kategorizimi të tipit për afrimin me instrumente deri në një lartësi të përcaktuar prej më pak se 200 ft (60 m)p.sh. operimet CAT II/III.



SEKSIONI 6

Autorizimi shtesë për kategorizimin e tipit për afrimin me instrumente deri në DH ose më pak se 60 m (CAT II/III).

AEROPLANËT ME MULTIPLOTE DHE AEROPLANËT KOMPLEKSË ME PERFORMANCË TË LARTË ME NJË PILOT	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLLI I AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E TIPIT TË ATPL/MPL	
	FSTD	A	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	I testuar ose kontrolluar FSTD ose A	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi ose kontrolli
Manovrat/procedurat					
Manovrat dhe procedurat e mëposhtme janë minimumi i kërkesave të trajnimit për të lejuar afrimin me instrumente deri në një DH prej më pak se 60 m (200 ft). Gjatë procedurave të mëposhtme të afrimit me instrumente dhe të afrimit të humbur, përdoren të gjitha pajisjet e avionit që kërkohen për certifikimin e tipit të afrimit me instrumente deri në një DH prej më pak se 60 m (200 ft)					
6.1* Ngritja e refuzuar në pistën minimale të autorizuar rreze vizuale (RVR)	P*—>	—>X Një aeroplan nuk përdoret për këtë ushtrim.		M*	
6.2* afrimet CAT II/III: në kushte të simuluar të fluturimit me instrumente deri në DH e aplikueshme, duke përdorur sistemin e udhëzimit të fluturimit. Procedurat standarde të koordinimit të ekuipazhit (ndarja e detyrave, procedurat e thirrjes, mbikëqyrja reciproke, shkëmbimi i informacionit dhe mbështetja) mbikëqyren.	P—>	—>		M	
6.3* Ringritja: pas afrimit siç tregohet në 6.2 me arritjen e DH Trajnimi gjithashtu përfshin një ringritje për shkak të RVR të pamjaftueshme (e simuluar), drejtimit të erës, devijim të aeroplanëve që tejkalojnë kufijtë e afrimit për një afrim të suksesshëm, mosfunksionimin e pajisjeve tokësore/ajrore para se të arrijë DH, dhe ringritjen me mosfunksionimin e simuluar të pajisjeve ajrore.	P—>	—>		M*	
6.4* Uljet: me referencë vizuale të përcaktuara në DH duke ndjekur afrimin me instrumente. Në varësi të sistemit specifik udhëzues të fluturimit, kryhet një ulje automatike.	P—>	—>		M	

SHËNIM: Operimet CAT II/III performohen në përputhje me kërkesat e operimeve të zbatueshme të ajrit.

1. Kategorizimi i klasës — det

Seksioni 6 përfundohet për të rivlerësuar kategorizimin e tipit ose klasës për multimotorë, vetëm VFR, kur përvoja e kërkuar e 10 sektorëve të rrugëve në 12 muajt e mëparshëm nuk ka përfunduar.



KATEGORIZIMI I KLASËS DET	TRAJNIMI PRAKTIK	KATEGORIZIMI I KLASËS TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLI I AFTËSISË
Manovrat/procedurat	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 1		
1 Nisja Parafluturimit përfshihen: — dokumentacioni; — pesha dhe ekuilibri; — informacione për motin; dhe — NOTAM.		
1.2. Kontrollat para nisjes Të brendshme/ të jashtme		
1.3. Ndezja dhe fikja e motorit Mosfunksionim normal		
1.4. Rulimi		
1.5. Rulimi me etapa		
1.6. Ankorimi: Skelë e Bankinës detare		
1.7. Lundrimi me motorët e fikur		
1.8. Kontrollat para nisjes: Ndezja e motorit (sipas rastit)		
Procedurat e ngritjes: — normale me pozicionin e flatrave sipas Manualit të fluturimit; - dhe — me erë tërthore (nëse kushtet janë të disponueshme)		
Ngjitja: — kthesat në krye — jashtë nivelit		
1.11. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 2		
2 Punë ajrore (VFR) 2.1 Fluturim horizontal në shpejtësi ajrore të ndryshme duke përfshirë fluturimin në shpejtësi ajrore të ulët kritike me dhe pa flatra (duke përfshirë afrimin ndaj VMCA kur është e zbatueshme)		
2.2. Kthesa të pjerrëta (360 ° në të majtë dhe në të djathtë në plan 45 °)		



KATEGORIZIMI I KLASËS DET	TRAJNIMI PRAKTIK	KATEGORIZIMI I KLASËS TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLI I AFTËSISË
Manovrat/procedurat	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
Humbja kritike e shpejtësisë dhe rikuperimi: (i) vend i pastër parkimi; (ii) afrimi në vendin e parkimit në kthesën në zbritje me pjerhtësi me konfigurimin e afrimit dhe ndezur; (iii) afrimi në vendin e parkimit në konfigurimin e zbritjes dhe të ndezjes; dhe (iv) afrimi në vendin e parkimit, kthesa në ngritje me flatrat e ngritjes dhe fuqinë e ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor të vetëm).		
2.4. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 3		
3 Procedurat gjatë udhëtimit VFR Plani i fluturimit, llogaria përfundimtare dhe leximi i hartës		
3.2. Ruajtja e lartësisë, drejtimit dhe shpejtësisë		
3.3. Orientimi, koha dhe rishikimi i ETA-ve		
3.4. Përdorimi i ndihmave të lundrimit me radio (nëse është e zbatueshme)		
3.5. Menaxhimi i fluturimit (regjistrimi i fluturimit, kontrollet rutinë duke përfshirë karburantin, sistemet dhe akullin)		
3.6. Përputhshmëria — Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 4		
4 Mbërritja dhe uljet Procedurat e mbërritjes në aerodrom (vetëm amfibët)		
4.2. Ulja normale		
4.3. Ulje pa flatra		
4.4. Ulje me erë tërthore (nëse ka kushte të përshtatshme)		
4.5. Afrimi dhe ulja me fuqi boshe për lartësitë më të mëdha se 2000' (vetëm aeroplanët me një motor)		
4.6. Ringritja nga lartësia minimale		
KATEGORIZIMI I KLASËS DET	TRAJNIMI PRAKTIK	KATEGORIZIMI I KLASËS TESTI I AFTËSISË OSE KONTROLI I AFTËSISË
Manovrat/procedurat	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi



4.7. Ulja në ujëra të qeta Ulja në ujëra të trazura		
4.8. Përputhshmëria-ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 5		
5 Procedurat jo normale dhe të emergjencës (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 4) 5.1 Ngritje e refuzuar me shpejtësi të arsyeshme		
5.2. Mosfunksionimi i simuluar i motorit pas ngritjes (vetëm aeroplanët me një motor)		
5.3. Ulje e simuluar e detyruar pa energji (vetëm aeroplanët me një motor)		
5.4 Emergjencat e simuluar: (i) zjarr ose tym në fluturim; dhe (ii) mosfunksionimi i sistemeve sipas rastit		
5.5. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		
SEKSIONI 6		
6 Fluturim i simuluar asimetrik (Ky seksion mund të kombinohet me seksionin 1 deri 5) 6.1 Mosfunksionimi i simuluar i motorit gjatë ngritjes (në një lartësi të sigurt përveç nëse kryhet në FFS dhe në një FNPT II)		
6.2. Fikja dhe rindezja e motorit (vetëm testimi i aftësive ME)		
6.3. Afrimi asimetrik dhe ringritja		
6.4. Afrimi asimetrik dhe zbritja me ndalim të plotë		
6.5. Përputhshmëria-Ndërlidhja me ATC, Procedurat R/T		



C. Kërkesat specifike për kategorinë e helikopterëve

1. Në rastet e testit të aftësive ose kontrolli i aftësisë për kategorizimin e tipit dhe ATPL, aplikanti kalon seksionin 1 deri në seksionin 4 dhe 6 (sipas rastit) të testit të aftësive ose kontrolli i Aftësisë. dështimi për të marrë ë më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të kryejë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që dështon për të marrë se pesë lëndë përsërit lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të ritestimit ose rikontrollit ose në dështimi për të marrë ndonjë lëndë tjetër të kaluar më parë kërkon që aplikanti t'i nënshtrohet përsëri të gjithë testit ose kontrollit. Të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë përfundojnë brenda 6 muajsh.

2. Në rastin e kontrolli i aftësisë për një IR, aplikantët kalojnë seksionin 5 të kontrollit të ekspertizës. Ngelja në më shumë se tri lëndë kërkon që aplikanti të përsërisë të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në më pak se tri lëndë përsërit lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë në rastin e ritestimit ose rikontrollit ose ngelja në çdo lëndë tjetër të seksionit 5 tashmë të kaluar kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë kontrollin.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

3. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

a) operimin e helikopterit brenda kufizimeve të tij;

b) plotësimi i të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;

c) ushtrimin e gjykitimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;

d) zbatimin e njohurive aeronautike;

e) mbajtjen e kontrollit të aeroplanit gjatë gjithë kohës në mënyrë që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;

f) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të humbjes së aftësive, nëse është e zbatueshme; dhe

g) komunikimin e efektshëm me anëtarët e tjerë të ekuipazhit, nëse është e zbatueshme.

4. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bere kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe performancën e helikopterëve të përdorur:

a) Limitet e fluturimit IFR Lartësia

Përgjithësisht	± 100 ft
Fillimi i ringritjes në lartësinë/gjatësinë e vendosur	+ 50 ft/- 0 ft
Minimumi i lartësisë/MAPt/gjatësisë zbritjes	+ 50 ft/- 0 ft
Gjurmimi	gabimi/devijimi në korridorin e fluturimit është normalisht i kufizuar në ± ½ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Lejohen devijime të shkurtra nga ky standard maksimumi një herë më shumë se vlera e lejueshme e RNP-së.
Me ndihmën e radios	± 5°
Për devijimet 'këndore'	Afrim i precizuar gjysmë shkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS)
(LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV) Devijime 'lineare' laterale Devijimet lineare vertikale 3D (p.s. RNP APCH (LNAV/VNAV) duke përdorur BaroVNAV)	jo më shumë se - 75 ft nën profilin vertikal në çdo kohë dhe jo më shumë se + 75 ft mbi profilin vertikal ose nën 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit.
Drejtimi	
operimi i të gjithë motorëve me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 5° ± 10°
operimi i të gjithë motorëve me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 5 nyje ± 10 nyje/ -5 nyje
Limitet e fluturimit VFR	
Lartësia	
Përgjithësisht	± 100 ft
Drejtimi	
Operimi normal	± 5°
Operime jonormale/emergjencat	± 10°
Shpejtësia	
Përgjithësisht	± 10 nyje
Me mosfunksionimin e simuluar të motorit qëndrim pezull T.O.	± 10 nyje/ -5 nyje
I.G.E.	Zhvendosja në tokë ± 3 ft
Ulja	± 2 ft (me 0 ft fluturim nga pjesa e pasme ose anësore)



PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

5. Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC për lëshimin e kategorizimit të tipit për helikopterët me një pilot të vetëm (SPH) ose të trajnuar si PIC ose i bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit për helikopter me më shumë pilot (MPH).

6. Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (—>).

Shkurtime e mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

FFS =simulues i plotë fluturimi

FTD = pajisje për trajnimin e fluturimit

H = helikopter

7. Te pikat me yll (*) fluturimi kryhet në IMC aktuale ose të simuluar, vetëm nga aplikantët që kanë dëshirë të rinovojnë ose rivlerësojnë një IR (H) ose të zgjerojnë privilegjet e atij kategorizimi në një tip tjetër.

8. Procedurat e fluturimit me instrumente (seksioni 5) performohen vetëm nga aplikantët që kanë dëshirë të rinovojnë ose rivlerësojnë një IR (H) ose të zgjerojnë privilegjet e atij kategorizimi në një tip tjetër. Një FFS ose një FTD 2/3 mund të përdoren për këtë qëllim.

9. Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrollit i

aftësisë shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyruar.

10. Një FSTD përdoret për trajnim dhe testim praktik dhe nëse FSTD është pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për kursin do të aplikohen këto elemente:

- kategorizimet e FSTD siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të aneksit VI (Pjesa-ARA) dhe Anksi VII (Pjesa-ORA);

- kategorizimet e instruktorit dhe ekzaminuesit;
- shuma e trajnimeve FSTD të ofruara për kursin;

- kategorizimet dhe eksperiencat e mëparshme në tipa të ngjashëm të pilotëve në trajnim; dhe

- shuma e eksperiencave të fluturimit të mbikëqyrura të ofruara pas lëshimit së kategorizimit të tipit të ri.

HELIKOPTERËT ME MULTIPLOTË

11. Aplikantët për testin e aftësive për lëshimin e kategorizimit të tipit të helikopterit multipilot dhe ATPL(H) kalojnë seksionin 1 deri në 4, nëse është e zbatueshme, seksionin 6.

12. Aplikantët për rivlerësimin dhe rinovimin e kontrollit të aftësisë për kategorizimin e tipit të helikopterit me më shumë pilot kalojnë vetëm seksionin 1 dhe 4, dhe nëse është e zbatueshme, seksionin 6.

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/MULTIPILOTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat	FSTD	H	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 1 — Përgatitjet dhe kontrollet para fluturimit					
1.1 Inspektimi i jashtëm vizual i helikopterëve; vendndodhja e çdo artikulli dhe qëllim i inspektimit		P		M (nëse performohet në helikopter)	
1.2 Inspektimi i kabinës së pilotit	P	—>		M	
1.3 Procedurat e nisjes, kontrolli i radios dhe pajisjes për lundrim, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave të lundrimit dhe komunikimit	P	—>		M	
1.4 Rulimi/rulimi në ajër në përputhje me udhëzimet e ATC ose udhëzimet e instruktorit	P	—>		M	



1.5	Procedurat dhe kontrollet para nisjes	P	→		M	
SEKSIONI 2 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit						
2.1	Ngjitjet (profile të ndryshme)	P	→		M	
2.2	Uljet dhe ngjitjet në terren të pjerrët ose me erë tërthore	P	→			
2.3	Ngjitja me peshën maksimale të ngjitjes (pesha maksimale e vërtetë ose e simuluar)	P	→			
2.4	Ngjitja e simuluar me motorë që nuk funksionojnë menjëherë para se të arrijë TDP ose DPATO	P	→		M	
2.4	Ngjitja e simuluar me motorë që nuk funksionojnë menjëherë pasi të arrijë TDP ose DPATO	P	→		M	
	Kthesat në ngjitje dhe zbritje në drejtime të specifikuara	P	→		M	
2.5.1	Kthimi me plan 30°, 180° deri në 360° majtas dhe djathtas, duke u referuar vetëm të instrumentet	P	→		M	
2.6	Zbritje autorotative	P	→		M	
2.6.1	Për helikopterët me një motor (SEH) ulje autorotative ose për helikopterët me multimotorë (MEH) rikuperim i fuqisë	P	→		M	
2.7	Zbritja, profilet e ndryshme	P	→		M	
2.7.1	Ringjitja ose ulja pas mosfunksionimit të simuluar të motorit para LDP ose DPBL	P	→		M	
2.7.2	Ulja pas mosfunksionimit të simuluar të motorit pas LDP ose DPBL	P	→		M	

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/MULTIPILOTË	TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSISË	
	FSTD	H	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
Manovrat/procedurat					

SEKSIONI 3 - Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme

3	Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme:				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
3.1	Motori	P	→			
3.2	Ajri i kondicionuar (ngrohja, ventilimi)	P	→			
3.3	Sistemi pilot/statik	P	→			



3.4	Sistemi i karburantit	P	→			
3.5	Sistemi elektrik	P	→			
3.6	Sistemi hidraulik	P	→			
3.7	Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	P	→			
3.8	Sistemi për shkrirjen e akullit/ kundër akullit	P	→			
3.9	Autopilot/drejtuesi i fluturimit	P	→			
3.10	Pajisjet për rritjen e qëndrueshmërisë	P	→			
3.11	Radari i motit, altimetri i radios, transponderi	P	→			
3.12	Sistemi i lunfrimit ajror	P	→			
3.13	Sistemi i rrotave të uljes	P	→			
3.14	APU	P	→			
3.15	Radio, pajisje lundrimi, instrumente, FMS	P	→			

SEKSIONI 4 — Procedurat jo normale dhe të emergjencës

4	Procedurat jo normale dhe të emergjencës				M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
4.1	Situatat e zjarrit (duke përfshirë evakuimin nëse është e zbatueshme)	P	→			
4.2	Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	→			
4.3	Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja në një lartësi të sigurt	P	→			
4.4	Shkarkimi i karburantit (i simuluar)	P	→			

HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/MULTIPILOTË		TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		FSTD	H	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
4.5	Mungesa e kontrollit të helikës së bishitit (nëse është e zbatueshme)	P	→			
4.5.1	Humbja e helikës së bishitit (nëse është e zbatueshme)	P	Helikopteri nuk përdoret për këtë ushtrim			
4.6	Paftësia e anëtarëve të ekuipazhit — vetëm MPH	P	→			
4.7	Keqfunksionime të transmisionit	P	→			



4.8	Procedurat e tjera të emergjencës të detajuara në manualin e P dhënë të fluturimit	P	—>			
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit instrumental (për t'u kryer në IMC ose IMC të simuluar)						
5.1	Ngritja me anë të instrumenteve: kalimi në fluturimin me P instrumente kërkohet sa më shpejt të jetë e mundur pasi të ngrihet në ajër.	P*	—>*			
5.1.1	Mosfunksionim i simuluar i motorit gjatë nisjes	P*	—>*		M*	
5.2	Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e P ATC	P*	—>*		M*	
5.3	Procedurat e mbajtjes	P*	—>*			
5.4	3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if P required by the approach procedure	P*	—>*			
5.4.1	Manualisht, pa drejtues fluturimi Shënim: Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose drejtuesit të fluturimit. Procedura për të kryer fluturimin në mënyrë manuale zgjidhet duke marrë parasysh këto kufizime (për shembull, zgjidhni një ILS për 5.4.1 në rastin e kufizimit AFM)	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	—>*		M*	
5.4.3	Me autopilot të shoqëruar	P*	—>*			
5.4.4	Në mënyrë manuale, me një motor të simuluar jo operativ; mos P funksionimi i motorit duhet të simulohet gjatë afrimit përfundimtar përpara se të kalojë 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit deri në ulje ose përmes procedurës së plotë të humbur të afrimit.	P*	—>*		M*	
5.5	operimet 2D deri në MDA/H	P*	—>*		M*	
HELIKOPTERËT ME NJË PILOT/MULTIPILOTË		TRAJNIMI PRAKTIK			TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		FSTD	H	Inicialet e instructorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në FSTD ose H	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
5.6	Ringritja me të gjithë motorët që operojnë në arritjen e DA/H P ose MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1	Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*	—>*			
5.6	Ringritja me një motor të simuluar jo operativ në arritjen e P DA/H ose MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7	Autorotacioni IMC me rikuperim fuqie	P*	—>*		M*	
5.8	Rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme	P*	—>*		M*	
SEKSIONI 6 — Përdorimi i pajisjeve opsionale						
6	Përdorimi i pajisjeve opsionale	P	—>			



D. Kërkesat specifike për kategorinë e avionëve me fuqi me ngritje vertikale

1. Në rastet e testit të aftësive ose kontrolli i aftësisë për kategorizimin e tipit të avionëve me fuqi me ngritje vertikale, aplikanti kalon seksionin 1 deri në seksionin 5 dhe 6 (sipas rastit) të testit të aftësive ose kontrolli i aftësisë. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në më pak se pesë lëndë përsërit lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të rritimit ose rikontrollit ose ngelja në çdo lëndë tjetër tashmë të kaluar kërkon që aplikanti të ndërmarrë të gjithë testin ose kontrollin. Të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë përfundojnë brenda 6 muajsh.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

2. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

- Operimin e avionëve me fuqi me ngritje vertikale (Power-Lift) brenda limiteve të tij;
- plotësimi i të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;
- ushtrimin e gjykimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;
- zbatimin e njohurive aeronautike;
- mbajtjen e kontrollit të avionëve me fuqi me ngritje vertikale gjatë gjithë kohës në mënyrë që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;
- kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të humbjes së aftësive; dhe
- komunikimin e efektshëm me anëtarët e tjerë të ekuipazhit

3. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bërë kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajtimit dhe performancën e avionëve me fuqi me ngritje vertikale të përdorura.

a) Limitet e fluturimit IFR

Lartësi	
Përgjithësisht	± 100 ft
Fillimi i ringritjes në lartësinë/gjatësinë e vendosur	+ 50 ft/- 0 ft
Minimumi i lartësisë/gjatësisë së zbritjes	+ 50 ft/- 0 ft Gjurmimi
Me ndihmën e radios	± 5
Afrim i precizuar	gjysmëshkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit
Drejtimi	
Operime normale	± 5° operime jonormale/emergjencat ± 10°

Shpejtësia

Përgjithësisht	± 10 nyje
Me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 10 nyje/ -5 nyje

a) Limitet e fluturimit VFR

Lartësia	
Përgjithësisht	± 100 ft
Drejtimi	
Operimi normal	± 5° operime jonormale/emergjencat ± 10°

Shpejtësia

Përgjithësisht	± 10 nyje
Me mosfunksionimin e simuluar të motorit	± 10 nyje/ -5 nyje Zhvendosja në tokë
Qëndrim pezull T.O. I.G.E	± 3 ft
Ulja	± 2 ft (me 0 ft fluturim nga pjesa e pasme ose anësore)

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

4. Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit sipas rastit

5. Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (—>).

6. Shkurtime të mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

FFS = simulues i plotë fluturimi

FTD = pajisje për trajnimin e fluturimit OTD = pajisje të tjera trajnimi

PL = avionë me fuqi me ngritje vertikale

(a) Aplikantët për testin e aftësive për lëshimin e kategorizimit të tipit të avionëve me fuqi me ngritje vertikale kalojnë Seksionin 1 deri në 5, nëse është e zbatueshme, Seksionin 6.

(b) Aplikantët për kontrollin e aftësisë për rivlerësimin dhe rinovimin për kategorizimin e tipit të avionëve me fuqi me ngritje vertikale kalojnë vetëm seksionin 1 dhe 5, dhe nëse është e zbatueshme, seksionin 6 dhe/ose seksionin 7.

(c) Pikat me yll (*) përdoren në fluturim vetëm me referencë në instrumente. Nëse ky kusht nuk plotësohet gjatë testit të aftësisë ose kontrollit të Aftësisë, kategorizimi i tipit do të kufizohet vetëm në VFR.

7. Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyrues.

8. FSTD-të përdoren për trajnim dhe testim praktik dhe nëse ata janë pjesë e kursit të



kategorizimit të tipit. Për miratimin e kursit zbatohen elementet e mëposhtme.

a) kategorizimet e FSTD-ve siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të aneksit VI (Pjesa-ARA) dhe aneksi VII (Pjesa-ORA); dhe

b) kategorizimet e instruktorit.

KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
SEKSIONI 1 — Përgatitjet dhe kontrollet para fluturimit								
1,1	Inspektimi vizual i jashtëm i avionëve me fuqi me ngritje vertikale vendndodhja e çdo artikulli dhe qëllim i inspektimit				P			
1,2	Inspektimi i kabinës së pilotit	P	—>	—>	—>			
1,3	Procedurat e nisjes, kontrolli i radios dhe pajisjes për lundrim, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave të lundrimit dhe komunikimit	P	—>	—>	—>		M	
1,4	Rulimi në përputhje me udhëzimet e ATC ose udhëzimet e instruktorit	P	—>	—>	—>			
1,5	Procedurat dhe kontrollet para ngritjes duke përfshirë kontrollin e energjisë.	P	—>	—>	—>		M	
SEKSIONI 2 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit								
2,1	Profilat e ngritjes së VFR-së normale: Operimet në pistë (ngritja e shkurtër dhe ulja (STOI) dhe ngritja vertikale dhe ulja (VTOL)) duke përfshirë erën tërthore Heliportet në sipërfaqe të ngritura Heliportet në nivelin e tokës	P	—>	—>	—>		M	
2,2	Ngritja me peshën maksimale të ngritjes (pesha maksimale e vërtetë ose e simuluar)	P	—>	—>	—>			
2.3.1.	Ngritja e refuzuar: — gjatë operimeve në pistë; — gjatë operimeve në heliporte në sipërfaqe të ngritura; dhe — gjatë operimeve në nivelin e tokës.	P	—>	—>	—>		M	
2.3.2.	Ngritje me motorë të simuluar jo funksionale pasi kalojnë pikën e vendosur: gjatë operimeve në pistë; gjatë operimeve në heliporte në sipërfaqe të ngritura; dhe gjatë operimeve në nivelin e tokës.	P	—>	—>	—>		M	
2,4	Ulja autorotative në tokë në modalitetin e helikopterit (avioni nuk përdoret për këtë ushtrim)	P	—>	—>	—>		M FFS vetëm	
2.4.1.	Ulje me helikopter në modalitetin aeroplan (avionët nuk duhet të përdoren për këtë ushtrim)	P	—>	—>	—>		M FFS vetëm	
KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	



Manovrat/procedurat	OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
2,5	Profilat e uljes së VFR-së normale: operime në pistë (STOL dhe VTOL) heliportet në sipërfaqe të ngritura heliportet në nivelin e tokës.	P	→	→		M	
2.5.1.	Ulja me motorë të simuluar jo funksionalë pasi arrihet pika e vendosur: — gjatë operimeve në pistë; — gjatë operimeve në heliporte në sipërfaqe të ngritura; dhe — gjatë operimeve në nivelin e tokës.						
2,6	Ringritja ose ulja pas mosfunksionimit të simuluar të motorit përpara pikës së vendosur	P	→			M	
SEKSIONI 3 - Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme:							
3	Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për ushtrimin):					M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
3,1	Motori	P	→	→			
3,2	Presoni dhe ajri i kondicionuar (ngrohja, ventilimi)	P	→	→			
3,3	Sistemi pitot/statik	P	→	→			
3,4	Sistemi i karburantit	P	→	→			
3,5	Sistemi elektrik	P	→	→			
3,6	Sistemi hidraulik	P	→	→			
3,7	Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	P	→	→			
3,8	Sistemi kundër akullit dhe i shkrirjes së akullit, ngrohja e mburojës me shkëlqim (nëse zbatohet)	P	→	→			
3,9	Autopilot/drejtuuesi i fluturimit	P	→	→			
3,10	Pajisjet për paralajmërimin e humbjes kritike të shpejtësisë ose pajisjet për shmangien e humbjes kritike të shpejtësisë dhe pajisjet për rritjen e qëndrueshmërisë.	P	→	→			
3,11	Radari i motit, altimetri i radios, transponderi, sistemi paralajmërues i afërsisë me tokën (nëse është i pajisur)	P	→	→			



KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
3,12	Sistemi i rrotave të uljes	P	→	→				
3,13	APU	P	→	→				
3,14	Radio, pajisje lundrimi, instrumente dhe FMS	P	→	→				
3,15	Sistemi i flatrave	P	→	→				
SEKSIONI 4 — Procedurat jo normale dhe të emergjencës								
4	Procedurat jo normale dhe të emergjencës (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për ushtrimin)						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
4,1	Situatat e zjarrit, motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit, zjarret elektrike dhe në krahë duke përfshirë evakuimin nëse është e zbatueshme.	P	→	→				
4,2	Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	→	→				
4,3	Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja (avioni nuk përdoret për këtë ushtrim) duke përfshirë kalimin e një motori jashtë funksioni nga helikopteri në modalitetet e aeroplanit dhe anasjellas.	P	→	→			FFS vetëm	
4,4	Shkarkimi i karburantit (i simuluar, nëse zbatohet)	P	→	→				
4,5	Drejtimi i erës në ngritje dhe ulje (avioni nuk përdoret për këtë ushtrim)			P			FFS vetëm	
4,6	Rënie e simuluar e presionit të kabinës/ulje emergjente (avioni nuk përdoret për këtë ushtrim)	P	→	→			FFS vetëm	
4,7	Fenomeni ACAS (Avioni nuk përdoret për këtë ushtrim)	P	→	→			FFS vetëm	
4,8	Paafëësia e anëtarëve të ekuipazhit	P	→	→				
4,9	Keqfunksionime të transmisionit	P	→	→			FFS vetëm	



KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
4,10	Rikuperimi nga një humbje e plotë kritike e shpejtësisë (ndezje dhe fikje) ose pas aktivizimit të pajisjeve paralajmëruese të humbjes kritike të shpejtësisë në ngjitje, lundrim dhe konfigurimin e afrimit (avioni nuk përdoret për këtë ushtrim)		—>	—>			FFS vetëm	
4,11	Procedurat e tjera të emergjencës të detajuara në manualin e dhënë të fluturimit		—>	—>				
SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit instrumental (për t'u kryer në IMC ose IMC të simuluar)								
5,1	Ngritja me anë të instrumenteve: kalimi në fluturimin instrumental kërkohet menjëherë pas ngritjes në fluturim	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Mosfunksionimi i simuluar i motorit gjatë nisjes pas pikës vendimtare	P*	—>*	—>*			M*	
5,2	Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5,3	Procedurat e mbajtjes	P*	—>*	—>*				
5,4	Afrimi preciz në lartësinë e përcaktuar në jo më pak se 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*				
5.4.1.	Manualisht, pa drejtues fluturimi	P*	—>*	—>*			M* (Vetëm test aftësie)	
5.4.2.	Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	Me përdorimin e autopilotit	P*	—>*	—>*				
5.4.4.	Manualisht, me një motor të simuluar jashtë funksionit, mosfunksionimi i motorit do të simulohet gjatë afrimit përfundimtar para kalimit të OM-së dhe do të vazhdojë deri në prekjen e tokës, ose deri në përfundimin e procedurave të humbura të afrimit.	P*	—>*	—>*			M*	
5,5	Afrimi jo preciz deri në MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5,6	Ringritja me të gjithë motorët që operojnë në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*	—>*	—>*				



KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
5.6.1.	Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Ringritja me një motor të simuluar jo operativ në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotacioni IMC me rikuperim të fuqisë për uljen në pistë, vetëm me modalitetin e helikopterëve (avioni nuk përdoret për këtë ushtrim)	P*	—>*	—>*			M* Vetëm FFS	
5.8	Rikuperime nga qëndrime të pazakonta (kjo varet nga cilësia e FFS-së)	P*	—>*	—>*			M*	

SEKSIONI 6 — Autorizimi shtesë për kategorizimin e tipit për afrimin instrumental deri në një lartësi të përcaktuar prej më pak se 60 m (200 ft) (CAT II/III)

6	Autorizimi shtesë për kategorizimin e tipit për afrimin instrumental deri në një lartësi të përcaktuar prej më pak se 60 m (CAT II/III). Manovrat dhe procedurat e mëposhtme janë minimumi i kërkesave të trajnimit për të lejuar afrimin instrumental deri në një DH prej më pak se 60 m (200 ft). Gjatë procedurave të mëposhtme të afrimit instrumental dhe të afrimit të humbur, përdoren të gjitha pajisjet e avionëve me fuqi me ngritje vertikale të nevojshëm për certifikimin e tipit të afrimit instrumental deri në një DH prej më pak se 60 m.							
6.1	Ngritja e refuzuar në minimumin e autorizuar RVR		P	—>			M*	
6.2	Afrimet ILS: për kushtet e fluturimit instrumental të simuluar deri në DH-në e aplikuar duke përdorur sistemin udhëzues të fluturimit. Duhet të mbikëqyren procedurat standarde të koordinimit të ekuipazhit (SOP).		P	—>	—>		M*	

KATEGORIA E AVIONËVE ME FUQI ME NGRITJE VERTIKALE		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat		OTD	FTD	FFS	PL	Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Kontrolluar në FFS PL	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
6.3	Ringritja: pas afrimit siç tregohet në 6.2 me arritjen e DH Trajnimi gjithashtu përfshin një ringritje për shkak të RVR të pamjaftueshme (e simuluar), drejtimit të erës, devijim të avionëve që tejkalojnë kufijtë e afrimit për një afrim të suksesshme, mosfunksionimin e pajisjeve tokësore/ajrore para se të arrijë DH, dhe ringritjen me mosfunksionimin e simuluar të pajisjeve ajrore.		P	—>	—>		M*	



6,4	Uljet: Uljet me referenca vizuale të përcaktuara në DHI duke ndjekur afrimin instrumental. Në varësi të sistemit specifik udhëzues të fluturimit, kryhet një ulje automatike.		P	—>			M*	
SECTION 7 — Pajisjet opsionale								
7	Përdorimi i pajisjeve opsionale		P	—>	—>			

E. Kërkesat specifike për kategoritë e airship-e

1. Në rastet e testit të aftësive ose kontrolli i aftësisë për kategorizimin e tipit të airship-e, aplikanti duhet të kalojë seksionin 1 deri në seksionin 5 dhe 6 (nëse zbatohet) të testit të aftësive ose kontrolli i Aftësisë. Ngelja në më shumë se pesë lëndë kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Aplikanti që ngel në më pak se pesë lëndë ndërmerr përsëri lëndët e ngelura. Ngelja në çdo lëndë të rritimit ose rikontrollit ose ngelja në çdo lëndë tjetër tashmë të kaluar kërkon që aplikanti të ndërmarrë përsëri të gjithë testin ose kontrollin. Të gjitha seksionet e testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë përfundojnë brenda 6 muajsh.

TOLERANCA E TESTIT TË FLUTURIMIT

2. Aplikantët tregojnë aftësinë në:

1) operimin e airship-eve brenda kufizimeve të tij;

2) plotësimi i të gjitha manovrave me butësi dhe saktësi;

3) ushtrimin e gjykitimit të mirë dhe mjeshtërisë në pilotim;

4) zbatimin e njohurive aeronautike;

5) mbajtjen e kontrollit të airshipit gjatë gjithë kohës në mënyrë që rezultati i procedurës apo manovrës të jetë gjithmonë i suksesshëm;

6) kuptimin dhe aplikimin e koordinimit të ekuipazhit dhe procedurave të paaftësisë; dhe

7) komunikimin e efektshëm me anëtarët e tjerë të ekuipazhit

3. Limitet e mëposhtme zbatohen, korrigjohen për të bërë kompensim për kushtet turbulente dhe cilësitë e trajnimit dhe performancën e airship-eve të përdorura.

a) Limitet e fluturimit IFR

Lartësi

Përgjithësisht ± 100 ft

Fillimi i ringritjes në $+ 50$ ft/– 0 ft

Faqe | 7934

lartësinë/gjatësinë e vendosur

Minimumi i lartësisë/gjatësisë së zbritjes +

50 ft/– 0 ft

Gjurmimi

Me ndihmën e radios

$\pm 5^\circ$

Afrim i precizuar gjysmë

shkalle devijimi, azimuth dhe trajektore e planimetrit

Drejtimi

Operimi normal

$\pm 5^\circ$

Operime

± 10

jonormale/emergjencat

(b) Limitet e fluturimit VFR

Lartësi

Përgjithësisht

± 100 ft

Drejtimi

Operimi normal

$\pm 5^\circ$

Operime

$\pm 10^\circ$

jonormale/emergjencat

PËRMBAJTJA E TRAJNIMIT/TESTIT TË AFTËSISË/KONTROLLIT TË AFTËSISË

4. Simbolet e mëposhtme nënkuptojnë:

P= Trajnuar si PIC ose bashkëpilot dhe si PF dhe PM për lëshimin e kategorizimit të tipit sipas rastit

5. Trajnimi praktik kryhet të paktën në pajisjet e trajnimit të nivelit të treguar si (P) ose të kryhet deri në çdo nivel pajisjesh më të lartë të treguar nga shigjeta (—>).

6. Shkurtime të mëposhtme përdoren për të treguar pajisjet e përdorura të trajnimit:

FFS = simulues i plotë fluturimi

FTD = pajisje për trajnimin e fluturimit

OTD = pajisje të tjera trajnimi

As = airship

a) Aplikantët për testin e aftësive për lëshimin e airship-eve kalojnë seksionin 1 deri në 5, nëse është e zbatueshme, seksionin 6.



b) Aplikantët për kontrollin e aftësisë për rivlerësimin dhe rinovimin e kategorizimin e tipit të Airshipit kalojnë seksionin 1 deri në 5, dhe nëse është e zbatueshme, seksionin 6.

c) Pikat me yll (*) përdoren në fluturim vetëm me referencë në instrumente. Nëse ky kusht nuk plotësohet gjatë testit të aftësisë ose kontrolli i aftësisë, kategorizimi i tipit do të kufizohet vetëm në VFR.

7. Në kolonat e testit të aftësisë dhe kontrolli i aftësisë ku shfaqet shkronja 'M', kjo tregon një ushtrim të detyruar.

8. FSTD-të përdoren për trajnim dhe testim praktik dhe nëse ata janë pjesë e kursit të kategorizimit të tipit. Për kursin zbatohen këtë konsiderata:

a) kategorizimet e FSTD-ve siç përcaktohet në kërkesat përkatëse të shtojcës VI (Pjesa-ARA) dhe shtojca VII (pjesa ORA); dhe

b) kategorizimet e instruktorit.

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat						Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEKSIONI 1 — Përgatitjet dhe kontrollet para fluturimit								
1,1	Inspektimet para fluturimit				P			
1,2	Inspektimi i kabinës së pilotit	P	→	→	→			
1,3	Procedurat e nisjes, kontrolli i radios dhe pajisjes për lundrim, zgjedhja dhe vendosja e frekuencave të lundrimit dhe komunikimit		P	→	→		M	
1,4	Procedura e peshës ngritëse dhe manovrat në tokë			P	→		M	
1,5	Procedurat dhe kontrollet para nisjes	P	→	→	→		M	
SEKSIONI 2 — Manovrat dhe procedurat e fluturimit								
2,1	Profilat e ngritjes së VFR-së normale			P	→		M	
2,2	Ngritje me motorë të simuluar jo funksionalë			P	→		M	
2,3	Ngritje me peshë > 0 (e rëndë/O)			P	→			
2,4	Ngritje me peshë < 0 (e lehtë/TO)			P	→			
2,5	Procedurat normale të ngjitjes			P	→			
2,6	Ngjitja në presion të lartë			P	→			
2,7	Njohja e lartësisë së presionit			P	→			
2,8	Fluturimi në ose pranë lartësisë me presion			P	→		M	
2,9	Zbritja dhe afrimi normal			P	→			
2,10	Profilat e uljes së VFR-së normale			P	→		M	



2,11	Ulja me peshë > 0 (Ldg.)			P	→		M	
2,12	Ulja me peshë < 0 (E lehtë Ldg.)			P	→		M	
	E lenë bosh qëllimisht							

SEKSIONI 3 - Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme

3	Operimet normale dhe jo normale të sistemeve dhe procedurave të mëposhtme (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për ushtrimin):						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
---	--	--	--	--	--	--	---	--

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat						Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.1	Motori	P	→	→	→			
3.2	Presioni në rrugët e fluturimit	P	→	→	→			
3.3	Sistemi pitot/statik	P	→	→	→			
3.4	Sistemi i karburantit	P	→	→	→			
3.5	Sistemi elektrik	P	→	→	→			
3.6	Sistemi hidraulik	P	→	→	→			
3.7	Sistemi i kontrollit dhe i rregullimit të fluturimit	P	→	→	→			
3.8	Sistemi balonet	P	→	→	→			
3.9	Autopilot/drejtesia e fluturimit	P	→	→	→			
3.10	Pajisjet për rritjen e qëndrueshmërisë	P	→	→	→			
3.11	Radari i motit, altimetri i radios, transponderi, sistemi paralajmërues i afërsisë me tokën (nëse është i pajisur)	P	→	→	→			
3.12	Sistemi i rrotave të uljes	P	→	→	→			
3.13	APU	P	→	→	→			
3.14	Radio, pajisje lundrimi, instrumente dhe FMS	P	→	→	→			
	E lenë bosh qëllimisht							



SEKSIONI 4 — Procedurat jo normale dhe ato të emergjencës

4	Procedurat jo normale dhe të emergjencës (mund të kryhen në një FSTD nëse është e kualifikuar për këtë ushtrim)						M	Zgjidhen minimalisht me detyrim 3 artikuj nga ky seksion
4.1	Situatat e zjarrit, motori, APU, kabina e ngarkesave, kuverta e fluturimit, zjarret elektrike dhe në krahë duke përfshirë evakuimin nëse është e zbatueshme.	P	—>	—>	—>			
4.2	Kontrolli dhe luftimi i tymit	P	—>	—>	—>			
4.3	Mosfunksionimet e motorit, fikja dhe rindezja në faza të veçanta të fluturimit përfshirë prishjen e shumëfishtë të motorit.	P	—>	—>	—>			

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK					TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSISË	
Manovrat/procedurat						Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4,4	Paaftësia e anëtarëve të ekuipazhit	P	—>	—>	—>			
4,5	Keqfunksionime të transisionit/Kutia e agregateve	P	—>	—>	—>		Vetëm FFS	
4,6	Procedurat e tjera të emergjencës të detajuara në manualin e dhënë të fluturimit	P	—>	—>	—>			

SEKSIONI 5 — Procedurat e fluturimit me instrumente (performohen në IMC ose IMC të simuluar)

5,1	Ngritja me anë të instrumenteve: kalimi në fluturimin me instrumente □ kërkohet menjëherë pas ngritjes në fluturim	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Mosfunksionimi i simuluar i motorit gjatë nisjes	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5,2	Respektimi i rrugëve të nisjes dhe mbërritjes dhe udhëzimet e ATC	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5,3	Procedurat e mbajtjes	P*	—>*	—>*	—>*			
5,4	Afrimi preciz në lartësinë e përcaktuar në jo më pak se 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Manualisht, pa drejtues fluturimi	P*	—>*	—>*	—>*		M* (vetëm aftësie)	test
5.4.2.	Manualisht, me drejtues fluturimi	P*	—>*	—>*	—>*			



5.4.3.	Me përdorimin e autopilotit	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Manualisht, me një motor të simuluar jashtë funksionit, mosfunksionimi i motorit do të simulohet gjatë afrimit përfundimtar para kalimit të OM-së dhe do të vazhdojë deri në prekjen e tokës, ose deri në përfundimin e procedurave të humbura të afrimit.	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5,5	Afrimi jo preciz deri në MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5,6	Ringritja me të gjithë motorët që operojnë në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Procedura të tjera të humbura të afrimit	P*	—>*	—>*	—>*			

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK				TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLI I AFTËSISË		
Manovrat/procedurat						Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara në	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2.	Ringritja me një motor të simuluar jo operativ në arritjen e DA/H ose MDA/MDH	P*					M*	
5,7	Rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme Rimëkëmbja nga një lartësi jo e zakonshme (kjo varet nga cilësia e FFS-së)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

SEKSIONI 6 — Autorizimi shtesë për kategorizimin e tipit për afrimin instrumental deri në një lartësi të përcaktuar prej më pak se 60 m (200 ft) (CAT II/III)

6	Autorizimi shtesë për kategorizimin e tipit për afrimin me instrumente deri në një lartësi të përcaktuar prej më pak se 60 m (200 ft) (CAT II/III). Manovrat dhe procedurat e mëposhtme janë minimumi i kërkesave të trajnimit për të lejuar afrimin me instrumente deri në një DH prej më pak se 60 m (200 ft). Gjatë procedurave të mëposhtme të afrimit me instrumente dhe të afrimit të humbur, përdoren të gjitha pajisjet e Airshipit të nevojshëm për certifikimin e tipit të afrimit me instrumente deri në një DH prej më pak se 60 m.							
6,1	Ngritja e refuzuar në minimumin e autorizuar RVR		P	—>			M*	



6,2	Afrimet ILS: në kushte të simuluar të fluturimit me instrumente deri në DH e aplikueshme, duke përdorur sistemin e udhëzimit të fluturimit mbikëqyrës SOP të koordinimit të ekuipazhit.		P	—>			M*	
6,3	Ringritja Pas afrimit siç tregohet në 6.2 me arritjen e DH Trajnimi gjithashtu përfshin një ringritje për shkak të RVR të pamjaftueshme (e simuluar), drejtimit të erës, devijim të avionëve që tejkalojnë kufijtë e afrimit për një afrim të suksesshëm, mosfunksionimin e pajisjeve tokësore/ajrore para se të arrijë DH, dhe ringritjen me mosfunksionimin e simuluar të pajisjeve ajrore.		P	—>			M*	

KATEGORIA E AIRSHIP		TRAJNIMI PRAKTIK				TESTI I AFTËSISË DHE KONTROLLI I AFTËSISË		
Manovrat/procedurat						Inicialet e instruktorit kur përfundon trajnimi	Të kontrolluara	Inicialet e ekzaminuesit kur përfundon testimi
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6,4	Uljet: me referencë vizuale të përcaktuara në DH duke ndjekur afrimin me instrumente. Në varësi të sistemit specifik udhëzues të fluturimit, kryhet një ulje automatike.		P	—>			M*	
SEKSIONI 7 — Pajisjet opsionale								
7	Përdorimi i pajisjeve opsionale		P	—>				

Aneksi II

KUSHTET PËR KONVERTIMIN E LICENCAVE EKZISTUESE DHE KATEGORIZIMEVE KOMBËTARE PËR AEROPLANËT DHE HELIKOPTERËT

A.AEROPLANËT

1. Licencat e pilotit

Një licencë piloti e lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një licencë Pjesë- FCL me kusht që aplikuesi të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) Për ATPL (A) CPL dhe (A), të plotësojë si test kontroll aftësie kërkesat e rivalidimit të pjesës FCL- kategorizimin sipas tipit / klasës dhe instrumenteve, në përputhje me privilegjet e licencës mbajtur;

b) Të demonstrojë njohuri të pjesëve përkatëse kërkesave operacionale dhe pjesës FCL;

c) Të demonstrojë aftësinë e gjuhës në përputhje me FCL.055;

d) Të pajtohet me kërkesat e vendosura në tabelën e mëposhtme:



Licenca kombëtare e mbajtur	Eksperiencia e orëve totale të fluturimit	Kërkesat e mëtejshme	Zëvendësimi Pjesa-FCL licenca dhe kushtet (ku aplikohet)	Heqja e kushteve	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 si PIC në aeroplanët me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(A)	Nuk aplikohet	(a)
ATPL(A)	> 1 500 në aeroplanët me shumë pilotë	Asnjë	si në (c)(4)	si në (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 në aeroplanët me shumë pilotë	Tregon njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancën siç kërkohet nga FCL.515	ATPL(A), me kategorizimin e tipit të kufizuar në bashkëpilot	Tregon njohuri për të vepruar si PIC siç kërkohet nga Shtojca 9 në pjesën - FCL	(c)
CPL/IR(A) dhe kalon një test teorie ICAO ATPL në Vendin Anëtar të lëshimit të licencës		(i) Tregon njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancën siç kërkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b) (ii) plotëson kërkesat e mbetura të FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) me kreditin e teorisë ATPL	Nuk aplikohet	(d)
CPL/IR(A)	>500 në aeroplanët me shumë pilotë ose operacionet me shumë pilotë në aeroplanët me pilot të vetëm në kategorinë CS-23 ose ekuivalente në përputhje me kërkesat përkatëse të Pjesës-CAT dhe Pjesës-ORO për transportin ajror tregtar	(i) kalon një ekzaminim për njohuritë ATPL(A) në Vendin Anëtar të lëshimit të licencës (*) (ii) plotëson kërkesat e mbetura të FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) me kreditin e teorisë ATPL	Nuk aplikohet	(e)
CPL/IR(A)	> 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	Asnjë	CPL/IR(A) me kategorizimet e klasës dhe kategorizimet e tipit të kufizuara në aeroplanët me pilot të vetëm	Merr kategorizimin e tipit me shumë pilotë në përputhje me pjesën-FCL	(f)
CPL/IR(A)	> 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	Tregon njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancën e fluturimit për nivelin CPL/IR	Si (4)(f)	Si (5)(f)	(g)
CPL(A)	> 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	Kategorizim natën, nëse aplikohet	CPL(A), me kategorizimet e tipit/klasës e kufizuar në aeroplanët me pilot të vetëm		(h)
CPL(A)	> 500 si PIC në aeroplanët me pilot të vetëm	(i) Kategorizim natën, nëse aplikohet; (ii) tregojnë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet nga FCL.310	Si (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 në përputhje me IFR		PPL/IR(A) (e kufizuar në PPL)	Tregojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet nga FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 në aeroplanë	Tregon përdorimin e ndihmave të navigacionit radio	PPL(A)		(k)



(*) Mbajtësit e CPL që mbajnë një kategorizim të tipit për avionë me shumë pilot nuk nevojitet që të kalojnë ekzaminimin për ATPL (A) për njohuri teknike, ndërkohe që ata vazhdojnë të operojnë të njëjtin tip avioni, por nuk do t'i jepen kredite për teorinë ATPL (A), për një licencë pjesa FCL. Nëse ato kërkojnë një tjetër kategori tipi, për një avion të ndryshëm me shumë pilotë, ata duhet të jenë në përputhje me kolonën (3), rreshti (e)(i), të tabelës së mësipërme.

2. Certifikatat e instruktorëve

Një certifikatë për instruktorë e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë pjesa FCL duke u siguruar që aplikanti i plotëson kërkesat e mëposhtme:

Certifikatat kombëtare ose privilegjet e mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kërkesë tjetër	Zëvendësimi me certifikatën e pjesa-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Sic kërkohet në Pjesa- FCL N/A për certifikatën përkatëse		FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Certifikatë SFI

Një certifikatë SFI e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë pjesa-FCL duke parashtruar që mbajtësi të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

Certifikata kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kusht tjetër	Zëvendësimi i certifikatës pjesa-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 orë si pilot në MPA	(a) të mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL për avionë të lëshuara nga Shqipëria (b) të ketë përfunduar përmbajtjen e Simulatorit të fluturimit për kursin e zbatueshem të kategorizimit të tipit përfshirë MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 vjetet e fundit eksperiencë si një SFI	Të ketë përfunduar përmbajtjen e Simulatorit të fluturimit për kursin e kategorizimit të tipit të aplikueshem duke përfshirë MCC.	SFI(A)

Konvertimi do të jetë i vlefshëm për një periudhë maksimumi 3 vjet. Rivalidimi do të jetë subjekt i plotësimit të kërkesave përkatëse të përshkruara në pjesën FCL.

4. Certifikata STI

Një certifikatë STI e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare mund të konvertohet në një certifikatë pjesa FCL nëse mbajtësi plotëson kërkesat e paracaktuara në tabelën e mëposhtme:



Certifikata kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kusht tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 orë si pilotë në SPA	(c) Të mbajë ose të ketë mbajtur një licencë piloti të lëshuar nga Shqipëria; (d) Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në pjesën FCL në një FSTD të përshtashëm me instruksionet që nevojiten.	STI(A)
STI(A)	3 vjet eksperiencë së fundmi, si STI	Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 të pjesës FCL në një FSTD të përshtashëm me instruksionet që nevojiten.	STI(A)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekt i plotësimit të kërkesave përkatëse të përshkruara në pjesën FCL.

B. Helikopterët

1. Licenca e pilotit

Një licencë piloti e lëshuar nga Shqipëria në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një licencë pjesa FCL duke përcaktuar që aplikanti të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

- të plotësojë si test aftësie kriteret e rivalidimit të pjesës FCL për kategorizimin e tipit dhe instrumenteve, në përputhje me privilegjet e licencës që mban;
- të demonstrojë njohuri të pjesëve përkatëse të kërkesave operacionale dhe pjesa FCL;
- të demonstrojë aftësinë e gjuhës në përputhje me FCL.055;
- të përmbushë kërkesat e detajuara si më poshtë:

Licenca kombëtare të mbajtura	Eksperienca totale e orëve të fluturimit	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i licencës pjesa-FCL dhe kushtet (ku aplikohet)	Heqja e kushteve	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) e vlefshme	> 1 000 si PIC në helikopterë me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(H) dhe IR	E paaplikueshme	(a)
ATPL(H) pa privilegjet e IR(H)	> 1 000 si PIC në helikopterë me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) e vlefshme IR(H)	> 1 000 në helikopterë me shumë pilotë	Asnjë	ATPL(H), dhe IR me kategorizimin e tipit të kufizuar në bashkë-pilot	Të demonstrojë aftësinë për të operuar si PIC si kërkohet në shtojcën 9 të pjesës FCL.	(c)
ATPL(H) pa privilegjet e IR(H)	> 1 000 në helikopterë me shumë-pilotë	Asnjë	ATPL(H) kategorizimi sipas tipit i kufizuar në bashkëpilot	Të demonstrojë aftësinë për të vepruar si PIC siç kërkohet nga Shtojca 9 në Part-FCL	(d)



ATPL(H) e vlefshme IR(H)	> 500 në helikopterë me shumë pilotë	Të demonstrojë njohuri të planifikimit të fluturimeve si kërkohet në FCL.515 dhe FCL.615(b)	Si (4)(c)	Si (5)(c)	(e)
ATPL(H) pa privilegje IR(H)s	> 500 në helikopterë me shumë pilotë	Si (3)(c)	Si (4)(d)	si (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) dhe të ketë kaluar testin teorik për ICAO ATPL(H) në shtetin që ka lëshuar licencën		(i) Të demonstrojë njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancës si kërkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b); (ii) të plotësojë kërkesat që mbeten nga FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) me kredite në teori me kusht që testi i teorisë në ICAO ATPL(H) të jetë i vlerësuar si pjesë e nivelit ATPL Part-FCL	Nuk aplikohet	(g)
CPL/IR(H)	> 500 orë si pilotë në helikopterë me shumë pilotë	(e) Të kalojë një testim për njohuritë teorike në ATPL(H) Part-FCL në Shtetin lëshues të licencës(*) (f) Të përmbushë kriteret e mbetura të FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) me kredite në teori ATPL(H) Part-FCL	Nuk aplikohet	(h)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 si PIC në helikopter me pilot të vetëm	Asnjë	CPL/IR(H) me kategorizimin sipas tipit të kufizuar për një pilot të vetëm në helikopterë	Të përftojë kategorizimin sipas tipit për multipilotë siç kërkohet në Part-FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 si PIC në helikopterë me një pilot të vetëm	Të demonstrojë njohuri të planifikimit të fluturimit dhe performancës së fluturimit si kërkohet nga FCL.310 dhe FCL.615(b)	si (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 si PIC në helikopter me një pilot të vetëm	Kategorizimin për natën	CPL(H), me kategorizimin e tipit të kufizuar për helikopter me një pilot të vetëm		(k)
CPL(H)	< 500 si PIC në helikopter me një pilot të vetëm	Kategorizimin për natën të demonstrojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimin siç kërkohet në FCL.310	si (4) (k)		(l)



CPL(H) pa kategorizimin për natën	> 500 si PIC në helikopter me një pilot të vetëm		Si (4)(k) dhe të kufizuar për operime VFR ditën	Të përftojë kategorizimin sipas tipit të kërkuar sipas Part- FCL dhe një kategorizim për natën (m)	
CPL(H) pa kategorizimin për natë	< 500 si PIC në helikopter me një pilot të vetëm	Të demonstrojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet në FCL.310			(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 në përputhje me IFR	Kategorizimin për natën; nëse privilegjet nuk janë të përfshirë në kategorizimin për instrumente	PPL/IR(H) (IR kufizuar si PPL)	Të demonstrojë njohuri të performancës së fluturimit dhe planifikimit siç kërkohet në FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 në helikopterë	Të demonstrojë përdorimin e ndihmës së radio- lundrimit.	PPL (H)		(p)

(*) Mbajtësve të CPL që ndërkohë mbajnë një kategorizim të tipit për avionë me shumë pilotë nuk u kërkohet që të kalojnë një testim të njohurive teorike për ATPL (H) ndërkohë që ata vazhdojnë të operojnë në të njëjtin tip avioni, por nuk do t'u jepen kredite në ATPL teori për një licencë pjesa FCL. Nëse ata kërkojnë një kategorizim tjetër të tipit për një helikopter të ndryshëm me shumë pilot, ata duhet të përputhen me kërkesat e kolonës (3), rreshti (h)(i) të tabelës së mësipërme.

2. Certifikata e instruktorëve

Një certifikatë instruktori e lëshuar nga AAC-ja shqiptare në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë Part-FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:

Certifikatat kombëtare dhe privilegjet e mbajtura	Eksperiencia	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Si kërkohet në pjesën FCL për certifikatat përkatëse.		FI(H)/IRI(H)/TRI(H) (*)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekti plotësimit të kriterëve dhe kërkesave përkatëse të vendosura në pjesën FCL.

3. Certifikatë SFI

Një certifikatë SFI e lëshuar nga AAC-ja shqiptare në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë Part-FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:



Certifikatat kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 orë si MPH	(i) të mbajë ose të ketë mbajtur një CPL, MPL ose ATPL e lëshuar nga Republika e	SFI(H)
SFI(H)	3 vjet të fundit eksperiencë si një SFI	Shqipërisë (ii) të ketë zhvilluar përmbytjen e Stimulatorit të kursit të kategorizimit përkatës sipas tipit përfshirë	SFI(H)

Rivalidimi i certifikatës duhet të jetë subjekt i plotësimit të kriterëve përkatës të vendosura në PartFCL.

4. Certifikata STI

Një certifikate STI e lëshuar nga AAC-ja shqiptare në përputhje me kërkesat kombëtare duhet të konvertohet në një certifikatë sipas pjesës FCL me kusht që aplikanti të përmbushë kriteret e mëposhtme:

Certifikata kombëtare të mbajtura	Eksperienca	Ndonjë kriter tjetër	Zëvendësimi i certifikatës
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 ose si pilot në SPH	(g) Të mbajë ose të ketë mbajtur një licencë për pilotë të lëshuar nga Republika e Shqipërisë; (h) Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në Part-FCL në një FSTD të përshtatshme	STI(H)
STI(H)	3 vjetet e fundit eksperiencë si një SFI	Të ketë kryer një kontroll aftësie në përputhje me shtojcën 9 në Part-FCL në një FSTD të përshtatshme për instruksionet që kërkojnë	STI(H)

Rivalidimi i certifikatës duhet të bëhet me plotësimin e kërkesave përkatës të pjesës FCL.



ANEKSI III
KUSHTET PËR PRANIMIN E
LICENCAVE TË LËSHUARA NGA OSE
PËR INTERES TË VENDEVE TË TJERA
APO ATYRE VENDEVE QË QË S'JANË
VENDE TË BE-SË KUR RSH TË JETË E
ASOCIUAR NË EASA SIPAS
PËRCAKTIMEVE TË MARRËVESHJES
SHUMËPALËSHE

A. VALIDIMI I LICENCAVE
Të përgjithshme

1. Një licencë piloti e lëshuar në përputhje me kërkesat e aneksit 1 të Konventës së Çikagos nga ato vende që s'janë vende të BE-së ose ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund të validohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, sipas rastit.

Pilotët duhet të aplikojnë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar kur ata jetojnë ose banojnë në RSH, ose, nëse nuk qëndrojnë në territorin e Republikës së Shqipërisë, duhet të aplikojnë tek AAC, kur operatori për të cilin ata fluturojnë ose do të fluturojnë ka vendin e tij kryesor të biznesit, ose ku avioni që ata fluturojnë ose kanë qëllim të fluturojnë është regjistruar.

2. Periudha e validimit të licencës nuk duhet të kalojë periudhën 1-vjeçare, duke siguruar që licencat bazë të qëndrojnë të vlefshme.

Kjo periudhe mund të zgjatet nga Autoriteti i

Aviacionit Civil Shqiptar që e ka lëshuar vlefshmërinë, kur, gjatë periudhës së vlefshmërisë, piloti ka aplikuar, ose është duke iu nënshtruar trajnimit, për lëshimin e një licence në përputhje me pjesën- FCL. Kjo zgjatje do të mbulojë periudhën e kohës së nevojshme për lëshimin e licencës në përputhje me pjesën- FCL.

Mbajtësit e një licence të pranuar nga AAC-ja shqiptare duhet të ushtrojnë privilegjet e tyre në përputhje me pjesën-FCL.

Licencat e pilotëve për transport ajror tregtar dhe aktivitete të tjera tregtare

3. Në rastin e licencave të pilotëve për transport ajror tregtar dhe aktiviteteve të tjera tregtare, mbajtësi duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) të kryejë, si test aftësie, kërkesat për rivalidimin për kategorizimin e tipit ose klasës në përputhje me pjesën FCL përkatësisht sipas licencës që mban;

b) të demonstrojë se ai / ajo ka fituar njohuri të pjesëve përkatëse kërkesave operacionale dhe pjesën FCL;

c) të demonstrojë se ai / ajo ka fituar njohuri të gjuhës Angleze, në përputhje me FCL.055;

d) të mbajë një certifikatë të vlefshme mjekësore klasi 1, të lëshuar në përputhje me pjesën MED;

e) në rastin e avionëve, të përputhet me kërkesat e eksperiencës të përcaktuara në tabelën e mëposhtme:

Licenca të mbajtura	Eksperienca totale e orëve të fluturimit	Privilegjet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 orë si PIC në avionë me shumë pilotë	Transport ajror tregtar në avionë me shumë pilot si PIC	(a)
ATPL(A) ose CPL(A)/IR (*)	> 1 500 orë si PIC ose bashkëpilot në avionë me shumë pilotë sipas kërkesave të operimeve.	Transport ajror tregtar në avionë me shumë pilot si bashkëpilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 orë si PIC në Transportin ajror tregtar deri sa të përftojë një IR	Transport ajror tregtar në avionë me pilot-të vetëm si PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 orë si PIC ose si bashkëpilot në avionë me pilotë të vetëm sipas kërkesave të operimeve	Transportit ajror tregtar në avionë me pilot-të vetëm si bashkëpilot sipas kërkesave operacionale	(d)



ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 orë në avionë të tjerë përveç TMGs, duke përfshirë 200 orë në rolin e aktivitetit për të cilin është kërkuar pranimi, dhe 50 orë në atë rol në të paktën 12 muajt e fundit.	Ushtrimi i privilegjeve në avionë në operime të tjera përveç transportit ajror tregtar	(e)
(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 orë si PIC në Transportin ajror tregtar duke përfshirë 500 orë në operime avionë deti	Transporti Ajror Tregtar në avionë me pilotë të vetëm si PIC	(f)

(*) Mbajtësit e licencave CPL(A) IR në avionë më shumë pilotë duhet të kenë demonstruar përpara pranimit nivelin e njohurive të ICAO ATPL (A).

(f) Në rastin e helikopterëve, të përmbushë kërkesat e përvojës, të përcaktuara në tabelën e mëposhtme:

Licenca e mbajtur	Eksperiencia e orëve totale të fluturimit	Privilegjet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR e vlefshme	> 1 000 orë si PIC në helikopterët me shumë pilotë	Transporti ajror tregtar në helikopterët me shumë pilotë si PIC në operacionet VFR dhe IFR	(a)
ATPL(H) jo privilegje IR	> 1 000 orë si PIC në helikopterët me shumë pilotë	Transporti ajror tregtar në helikopterët me shumë pilotë si PIC në operacionet VFR	(b)
ATPL(H) IR e vlefshme	> 1 000 orë si pilot në helikopterët me shumë pilotë	Transporti ajror tregtar në helikopterët me shumë pilotë si bashkëpilot në operacionet VFR dhe IFR	(c)
ATPL(H) jo privilegje IR	> 1 000 orë si pilot në helikopterët me shumë pilotë	Transporti ajror tregtar në helikopterët me shumë pilotë si bashkëpilot në operacionet VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 orë si pilot në helikopterët me shumë pilotë	Transporti ajror tregtar në helikopterët me shumë pilotë si bashkëpilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 orë si PIC në transportin ajror që nga marrja e IR	Transporti ajror tregtar në helikopterët me pilot të vetëm si PIC	(f)
ATPL(H) me ose pa privilegje IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 orë në helikopterë të ndryshëm nga ato të certifikuar sipas CS-27/29 ose ekuivalente, duke përfshirë 200 orë në rolin e aktivitetit për të cilin pranimi kërkohet, dhe 50 orë në atë rol në 12 muajt e fundit	Ushtrimi i privilegjeve në helikopterët në operacione të ndryshme nga ato të transportit ajror tregtar	(g)

**Licencat e pilotëve për aktivitete jo tregtare me një kategorizim për instrumente**

4. Në rastin e licencave të pilotëve privatë, ose licencave CPL dhe ATPL me një kategorizim për instrumente dhe nëse piloti ka për qëllim vetëm për të ushtruar privilegjet e pilotit privat, mbajtësi duhet të përmbushë kriteret e mëposhtme:

a) të ketë kryer testin e aftësisë për kategorizimin e instrumenteve dhe kategorizimin e tipit apo klasë të lidhura me privilegjet e licencës së mbajtur në përputhje me shtojcën 7 dhe shtojcën 9 të Part-FCL;

b) të demonstrojë që ai/ajo ka fituar njohuri të ligjit ajror, kodet aeronautike të motit, planifikimit të fluturimit dhe performancës (IR), dhe performanca njerëzore;

c) Demonstrtojë se ai / ajo ka fituar aftësitë e gjuhës angleze në përputhje me FCL.055;

d) të mbajë të paktën një certifikatë mjekësore të klasit të 2 të lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos;

e) të ketë një përvojë minimale prej të paktën 100 orë të kohës së fluturimit me instrumente si pilot në komandë (PIC) në kategorinë përkatëse të avionit.

Licencat e pilotit për aktivitetet jotregtare pa një kategorizim të instrumenteve

5. Në rastin e licencave të pilotëve privatë, ose licencave CPL dhe ATPL pa një kategorizim për instrumente dhe nëse piloti ka për qëllim vetëm për të ushtruar privilegjet e Pilotit Privat, mbajtësi duhet të përmbushë kriteret e mëposhtme:

a) të tregojë se ai / ajo ka fituar njohuri të ligjit ajror dhe performancës njerëzore,

b) të ketë kaluar testin e aftësisë për PPL të përcaktuara në pjesën FCL;

c) të përmbushë kërkesat përkatëse të Part-FCL për lëshimin e një kategorizimi të tipit ose klasës në përputhje me privilegjet e licencës mbajtur;

d) të ketë të paktën një certifikatë mjekësore klasa 2 lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos;

e) të tregojë se ai / ajo ka fituar aftësi të gjuhës në përputhje me FCL.055;

f) të ketë një përvojë minimale prej të paktën 100 orë si pilot në kategorinë përkatëse të avionit.

Validimi i licencës së pilotit për detyra specifike me kohëzgjatje të kufizuar.

6. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafëve të mësipërm, në rastin e fluturimeve të prodhuesit,

Republika e Shqipërisë mund të pranojë një licencë të lëshuar në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos nga vende të tjera apo ato vende që s'janë vende të BE-së për një periudhë maksimale prej muaj 12 për detyra specifike me kohëzgjatje të kufizuar, të tilla si instruksionet e fluturimit për hyrjen fillestare në shërbim, demonstrimin, udhëtimet pa pasagjer, me kusht që aplikuesi të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) të mbajë një licencë të përshtatshme dhe një certifikatë mjekësore me kategorizimet përkatëse dhe kategorizimet e lëshuara në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos;

b) punësohet direkt ose indirekt, nga një prodhues avioni ose nga një autoritet aviacioni;

Në këtë rast, privilegjet e mbajtësit do të kufizohen në kryerjen e instruksioneve të fluturimeve dhe testimin për lëshimin fillestar të kategorizimeve të tipit, mbikëqyrjen e fluturimeve fillestare të linjës nga pilotët e operatorëve, fluturimet pa pasagjer, fluturimet e provës ose fluturimet e demonstrimit.

7. Pavarësisht dispozitave të paragrafëve të mësipërm, vendet anëtare, për fluturimet e kompeticionit ose fluturimet e paraqitjes me kohëzgjatje të kufizuar, mund të pranojnë një licencë të lëshuar nga një vend i tretë që lejon mbajtësin të ushtrojë privilegjet e një PPL, SPL ose BPL me kusht që:

a) para ngjarjes, organizuesi i kompeticionit ose fluturimeve të paraqitjes i siguron autoritetit kompetent dëshminë e përshtatshme se si do të sigurojë që piloti do të njihet me informacionet përkatëse të sigurisë dhe do të menaxhojë çdo rrezik të lidhur me fluturimet; dhe

b) aplikanti mban një licencë të përshtatshme dhe certifikatë mjekësore dhe vlerësimet ose kategorizimet përkatëse të lëshuara në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos.

8. Pavarësisht dispozitave të paragrafëve të mësipërm, vendet anëtare mund të pranojnë një PPL, SPL ose BPL të lëshuar në pajtim me kërkesat e aneksit I të Konventës së Çikagos nga një vend i tretë për një maksimum prej 28 ditësh për vit kalendarik për detyrat specifike jotregtare me kusht që aplikanti:

a) mban një licencë të përshtatshme dhe certifikatë mjekësore dhe vlerësimet ose kategorizimet përkatëse të lëshuara në përputhje me aneksin I të Konventës së Çikagos; dhe



b) ka përfunduar së paku një fluturim aklimatizimi me një instruktor të kualifikuar para kryerjes së detyrave specifike me kohëzgjatje të kufizuar;

B. KONVERTIMI I LICENCAVE

1. Një licencë PPL/BPL/SPL, një CPL ose ATPL e lëshuar në përputhje me kërkesat e aneksit 1 të Konventës së Çikagos nga vende që s'janë vende të BE-së, ose ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund të konvertohet në një PPL-FCL / BPL / SPL të pjesës-FCL, për pilotë në kategorizimin sipas tipit ose klasës me një pilot të vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

2. Mbajtësi i licencës duhet të përmbushë kërkesat minimale të mëposhtme, për kategorinë e avionëve përkatëse:

a) të kalojë një provim me shkrim në ligjin ajror dhe performancën njerëzore;

b) të kryejë suksesshëm testin përkatës të aftësisë PPL, BPL or SPL, në përputhje me Part-FCL;

c) të përmbushë kërkesat për lëshimin kategorizimit përkatës të klasës ose tipit, në përputhje me nënpjesën H,

d) të mbajë të paktën një certifikatë mjekësore Class 2, të lëshuar në përputhje me pjesën Mjekësore;

e) të demonstrojë se ai / ajo ka fituar aftësinë gjuhësore në përputhje me FCL.055;

f) të ketë bërë të paktën 100 orë kohë fluturimi si pilot.

C. PRANIMI I KATEGORIZIMIT TË TIPIT OSE KLASËS

1. Një kategorizim i klasës apo tipit i vlefshëm përfshirë në një licencë të lëshuar nga vende që s'janë vende të BE-së apo që nuk zbatojnë standardet sipas PART FCL e mund të futen në një licencë SIPAS PJESËS FCL me kusht që aplikuesi:

a) plotëson kërkesat e eksperiencës dhe parakushtet për lëshimin e kategorizimit të aplikueshëm të klasës ose tipit në përputhje me pjesën FCL;

b) kalon testin përkatës të aftësisë për lëshimin e kategorizimit të aplikueshëm të klasës ose tipit në përputhje me pjesën FCL;

c) është në praktikë aktuale të fluturimit;

d) Të ketë jo më pak se:

(i) Për kategorizimin e klasës për avionë, 100 orë eksperiencë si pilot në atë klase;

(ii) Për kategorizimin sipas tipit për avionë, 500 orë eksperiencë si pilot në atë tip;

(iii) Për Helikopterët me një motor të certifikuar me mase ngritje deri në 3175 kg, 100 orë eksperiencë fluturimi si pilot në atë tip;

(iv) Për të gjithë helikopterët e tjerë, 350 orë përvojë fluturimi si pilot në atë klasë.

ANEKSI IV

PJESA MJEKËSORE - MED

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SEKSIONI 1

Të përgjithshme

MED.A.001 Autoriteti kompetent

Për qëllimet e këtij aneksi (pjesa MED), autoriteti kompetent është:

a) për qendrat aeromjekësore (AeMC-të):

1) AAC, kuR AeMC ka selinë e tij kryesore të biznesit në RSH;

2) Agjencia, nëse AeMC është e vendosur në një vend të tretë, kur Shqipëria të jetë e asociuar në EASA;

b) për ekzaminuesit aeromjekësore (AME-të):

1) AAC, kur AME ka selinë e tij kryesore të praktikës në RSH

2) nëse selia kryesore e praktikës së një AME-je ndodhet në një vend të tretë, AAC kur AME aplikon për lëshimin e certifikatës së AME-së në AAC;

c) për mjekët e përgjithshëm (GMP-të), AAC kur GMP njofton veprimtarinë e tij në RSH;

d) për mjekët për shëndetin në vendin e punës (OHMP-të) që vlerësojnë përshtatshmërinë mjekësore të ekuipazhit të kabinës, AAC kur OHMP njofton veprimtarinë e tij në rsh.

MED.A.005 Objekti

Kjo Pjesë (Pjesa-MED) përcakton kërkesat për:

a) lëshimin, vlefshmërinë, rivalidimin dhe rinovimin e certifikatës mjekësore që kërkohet për ushtrimin e privilegjeve të një licence piloti ose të një piloti student;

b) përshtatshmërinë mjekësore të ekuipazhit të kabinës;

c) certifikimin e AME-ve;

d) kategorizimin e GMP-ve dhe OHMP-ve.

MED.A.010 Përkufizime

Për qëllimet e kësaj pjese (Pjesa-MED), zbatohen përkufizimet e mëposhtme:



- “kufizim” nënkupton një kusht mjekësor të shënuar në certifikatën mjekësore ose raportin mjekësor të ekuipazhit të kabinës që duhet të respektohet gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencës ose vërtetimit të ekuipazhit të kabinës;

- “ekzaminim aeromjekësor” nënkupton inspektimin, kontrollin me prekje, kontrollin me perkusion, kontrollin me stetoskop ose ndonjë instrument tjetër kontrolli për përcaktimin e aftësisë mjekësore për të ushtruar privilegjet e licencës ose për të realizuar detyrat e sigurisë së ekuipazhit të kabinës;

- “vlerësim aeromjekësor” nënkupton rezultatin e analizave për përshtatshmërinë mjekësore të një aplikanti bazuar në vlerësimin e aplikantit, siç kërkohet në këtë aneks (Pjesa-MED) dhe ekzaminimet e mëtejshme dhe analizat mjekësore siç kërkohet nga ana klinike;

- “e konsiderueshme” nënkupton një shkallë të kushteve shëndetësore, efekti i të cilës do të parandalonte ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës ose të detyrave të sigurisë së ekuipazhit të kabinës;

- “aplikant” nënkupton një person i cili aplikon, ose ka një certifikatë mjekësore që i nënshtrohet një vlerësimi aeromjekësor të përshtatshmërisë mjekësore për të ushtruar privilegjet e licencës ose për të kryer detyrat e sigurisë së ekuipazhit të kabinës;

- “historiku mjekësor” nënkupton një regjistër ose dokument të sëmundjeve, lëndimeve, trajtimeve ose fakteve të tjera mjekësore të kaluara, duke përfshirë vlerësimet si të paaftë/a për punë ose kufizimin e një certifikate mjekësore, që lidhet ose ka mundësi të lidhet me kushtet aktuale shëndetësore dhe aftësinë aeromjekësore për punë;

- “autoriteti licencues” nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të caktuar si autoritetin që ka lëshuar licencën ose ku personi ka aplikuar për lëshimin e licencës ose, kur personi nuk ka aplikuar ende për licencë, autoriteti kompetent siç përcaktohet në përputhje me FCL.001 të aneksit I (pjesa FCL);

- “dallimi i ngjyrave” nënkupton aftësinë e një aplikanti për të dalluar me lehtësi ngjyrat e përdorura në lundrimin ajror dhe për të identifikuar saktë dritat me ngjyra të aviacionit;

- “hetim” nënkupton vlerësimin e kushteve së dyshuara patologjike të një aplikanti me anë të ekzaminimeve dhe analizave, për të verifikuar

praninë ose mungesën e kushteve të pafavorshme shëndetësore;

- “konkluzion mjekësor i akredituar” nënkupton konkluzionin e arritur nga një ose më shumë ekspertë mjekësorë të pranuar nga autoriteti Licencues, në bazë të kriterëve objektive dhe jodiskriminuese, për qëllimet e rastit në fjalë, duke u konsultuar me ekspertët e operimeveve të fluturimit ose ekspertë të tjerë sipas nevojës, për të cilët ka nevojë të kryhet një vlerësim i rrezikut operacional;

- “keqpërdorimi i substancave” nënkupton përdorimin e një ose më shumë substancave psikoaktive nga ekuipazhi, që në një mënyrë alternative ose bashkërisht:

a) përbëjnë rrezik të drejtpërdrejtë për përdoruesin ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve;

b) shkaktojnë ose përkeqësojnë një problem apo çrregullim profesional, shoqëror, mendor ose fizik;

- “substancia psikoaktive” nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativet dhe hipnotikët, kokainën, psiko-timulantët e tjerë, halucinogjenet dhe tretësit e paqëndrueshëm, me përjashtim të kafeinës dhe duhanit;

- “gabim refraktiv” nënkupton devijimin nga ametropia e matur në dioptri në meridianin më ametropik, e matur kjo me metoda standarde.

MED.A.015 Konfidencialiteti mjekësor

Të gjithë personat e përfshirë në ekzaminimet, vlerësimet dhe certifikatat aeromjekësore sigurohen që konfidencialiteti mjekësor do të respektohet gjatë gjithë kohës.

MED.A.020 Përkeqësimi i përshtatshmërisë mjekësore

a) Mbajtësit e licencës nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e licencës, dhe kategorizimet ose certifikatat përkatëse dhe studentët pilotë nuk duhet të fluturojnë vetëm kur:

1) janë në dijeni të përkeqësimit të përshtatshmërisë mjekësore që mund t'i bëjë ata të paaftë për ushtrimin e sigurt të këtyre privilegjeve;

2) marrin ose përdorin mjekime me recete ose pa recetë, të cilat ka gjasa të ndikojnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi;

3) marrin trajtime mjekësore, kirurgjikale ose trajtime të tjera, të cilat ka gjasa të ndikojnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi.

b) Për më tepër, mbajtësit e certifikatës mjekësore kërkojnë, pa vonesa të panevojshme dhe



para se të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre, këshilla aeromjekësore nga AeMC, AME ose GMP, sipas rastit, në rastet kur ata:

1) kanë kryer një ndërhyrje kirurgjike ose procedurë invazive;

2) kanë filluar përdorimin e rregullt të një mjekimi;

3) kanë pësuar ndonjë dëmtim të konsiderueshëm personal që përfshin paaftësinë për të vepruar si anëtar i ekuipazhit të fluturimit;

4) kanë vuajtur nga ndonjë sëmundje e konsiderueshme që përfshin paaftësinë për të vepruar si një anëtar i ekuipazhit të fluturimit;

5) janë shtatzënë;

6) janë pranuar në spital ose një klinikë mjekësore;

7) kanë nevojë fillimisht për lente korrigjuese.

c) Në rastet e përmendura në pikën (b):

1) mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe 2 duhet të kërkojnë këshilla aeromjekësore nga një AeMC ose AME. Në këtë rast, AeMC-ja ose AME-ja vlerësojnë aftësinë e tyre për punë dhe vendosin nëse janë të aftë për të rifilluar ushtrimin e privilegjeve të tyre;

2) mbajtësit e certifikatave mjekësore të licencës së avionëve të lehtë kërkojnë këshilla aeromjekësore nga një AeMC, një AME ose GMP që ka nënshkruar certifikatën mjekësore. Në këtë rast, AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja duhet të vlerësojnë aftësinë e tyre për punë dhe të vendosin nëse janë të përshtatshëm për të rifilluar ushtrimin e privilegjeve të tyre.

d) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës nuk duhet të kryejnë detyra në një avion dhe, kur është e zbatueshme, nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e vërtetimit të ekuipazhit të tyre kur ata janë në dijeni për ndonjë përkeqësim të aftësisë së tyre për punë, në masën që këto kushte mjekësore mund t'i bëjnë ata të paaftë për të realizuar detyrat dhe përgjegjësitë e tyre të sigurisë.

e) Përveç kësaj, nëse zbatohen kushtet mjekësore të specifikuara në pikat (1) deri në (5) të pikës (b), anëtarët e ekuipazhit të kabinës, pa vonesa të panevojshme, kërkojnë këshilla nga një AME, AeMC ose OHMP, sipas rastit. Në këtë rast, AME-ja, AeMC-ja ose OHMP-ja vlerësojnë përshtatshmërinë mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës dhe vendosin nëse ata

MED.A.025 Detyrimet e AeMC, AME, GMP dhe OHMP

a) Gjatë kryerjes së ekzaminimeve aeromjekësore dhe vlerësimeve aeromjekësore siç kërkohet në këtë Aneks (Pjesa-MED), AeMC, AME, GMP dhe OHMP:

(1) sigurohen që komunikimi me aplikantin të ndodhi pa pengesa gjuhësore;

(2) vendosin në dijeni aplikantin për pasojat e dhënies së deklaratave të paplota, të pasakta ose të rreme për historikun e tyre mjekësor;

(3) njoftojnë autoritetin licencues ose, në rastin e mbajtësve të vërtetimeve të ekuipazhit të kabinës, njoftojnë autoritetin kompetent nëse aplikanti jep deklarata të paplota, të pasakta ose të rreme për historikun e tyre mjekësor;

(4) njoftojnë autoritetin e licencues nëse një aplikant tërheq aplikimin për një certifikatë mjekësore në çdo fazë të procesit.

(b) Pas përfundimit të ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore, AeMC, AME, GMP dhe OHMP:

(1) njoftojnë aplikantin nëse ai ose ajo është i papërshtatshëm ose jo ose i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues, AeMC-së ose AME-së, sipas rastit;

(2) njoftojnë aplikantin për çdo kufizim që mund të kufizojë trajnimin e fluturimit ose privilegjet e licencës së tij ose të saj ose vërtetimit të ekuipazhit të kabinës, sipas rastit;

(3) nëse aplikanti është vlerësuar si i paaftë, e njoftojnë atë për të drejtën e tij ose të saj për të shqyrtuar vendimin në përputhje me procedurat e autoritetit kompetent;

(4) në rastin e aplikantëve për një certifikatë mjekësore, dorëzojnë pa vonesë tek vlerësuesi mjekësor i autoritetit Licencues një raport të nënshkruar ose të certifikuar në mënyrë elektronike, që përmban rezultatet e hollësishme të ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore siç kërkohet për klasën e certifikatës mjekësore, si dhe një kopje të formularit të aplikimit, formularin e ekzaminimit dhe certifikatën mjekësore;

(5) njoftojnë aplikantin për përgjegjësitë e tij ose të saj në rast të përkeqësimit të përshtatshmërisë Mjekësore, siç përcaktohet në pikën MED.A.020.

c) Kur kërkohet konsultimi me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues në përputhje me këtë aneks (pjesa MED), AeMC dhe AME duhet të ndjekin procedurën e përcaktuar nga autoriteti kompetent. (d) AeMC-të, AME-të, GMP-të dhe OHMP-të mbajnë të dhëna të detajuara të



ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore të kryera në përputhje me këtë aneks (pjesa MED) dhe rezultatet e tyre për një periudhë të paktën prej 10 vitesh ose për një periudhë më të gjatë nëse përcaktohet kështu nga legjislacioni kombëtar.

e) AeMC-të, AME-të, GMP-të dhe OHMP-të dorëzojnë tek vlerësuesi mjekësor i autoritetit kompetent, sipas kërkesës, të gjitha të dhënat dhe raportet aeromjekësore, si dhe çdo informacion tjetër përkatës, kur kërkohet për:

- (1) certifikim mjekësor;
- (2) funksionet e mbikëqyrjes.

f) AeMC-të dhe AME-të regjistrojnë ose përditësojnë të dhënat e përfshira në Bazën e të Dhënave AeroMjekësore Evropiane në përputhje me pikën (d) të pikës ARA.MED.160.

SEKSIONI 2

KËRKESAT PËR CERTIFIKATAT

MJEKËSORE

MED.A.030 Certifikatat mjekësore

a) Një pilot student nuk fluturon i vetëm përveç se nëse piloti student ka një certifikatë mjekësore, siç kërkohet për licencën përkatëse.

b) Një aplikant për licencë, në përputhje me aneksin I (pjesa FCL), mban një certifikatë mjekësore të lëshuar në përputhje me këtë aneks (pjesa MED) dhe të përshtatshme për privilegjet e licencës për të cilën ka aplikuar.

c) Kur ushtrohen privilegjet e një:

(1) licencë piloti për avionë të lehtë (LAPL), piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë mjekësore të vlefshme LAPL;

(2) licencë për pilot privat (PPL), licencë piloti për planerë (SPL) ose një licencë piloti për balona (BPL), piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë mjekësore të vlefshme të klasës 2;

(3) SPL ose një BPL të përfshira në avionë lundruar tregtar ose fluturime me balona, piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë mjekësore të vlefshme të klasës 2;

(4) licencë për pilot tregtar (CPL), licencë për pilot me multiëkuipazh (MPL) ose licencë për pilot për transportin ajror (ATPL), piloti duhet të ketë një certifikatë mjekësore të vlefshme klasës 1;

d) Nëse shtohet kategorizimi për natën për një PPL ose LAPL, mbajtësi i licencës duhet të jetë i aftë të dallojë mirë ngjyrat.

e) Nëse një kategorizim instrumental ose

kategorizim instrumental në fluturim i shtohet PPL-së, mbajtësi i licencës i nënshtrohet ekzaminimeve të audiometrit me ton të pastër në përputhje me periodicitetin dhe standardin e kërkuar për mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1.

f) Mbajtësi i licencës në asnjë moment nuk duhet të mbajë më shumë se një certifikatë mjekësore të lëshuar në përputhje me këtë pjesë (pjesa MED).

MED.A.035 Aplikimi për një certifikatë mjekësore

a) Aplikimet për një certifikatë mjekësore kryhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoritetet kompetente.

b) Aplikantët për një certifikatë mjekësore i sigurojnë AeMC-së, AME-së ose GMP-së, sipas rastit:

- (1) dëshminë e tyre të identitetit;
- (2) një deklaratë të nënshkruar:

(i) të dhënat mjekësore në lidhje me historikun e tyre mjekësor;

(ii) nëse kanë aplikuar më parë për një certifikatë mjekësore ose kanë kryer një ekzaminim aeromjekësor për një certifikatë mjekësore dhe, nëse po, nga kush dhe cilat kanë qenë rezultatet;

(iii) nëse janë klasifikuar ndonjëherë si të papërshtatshëm ose u janë pezulluar ose revokuar ndonjëherë ndonjë certifikatë mjekësore.

c) Kur aplikojnë për një rivlerësim ose rinovim të certifikatës mjekësore, aplikantët paraqesin certifikatën më të fundit mjekësore tek AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja, sipas rastit, përpara ekzaminimeve përkatëse aeromjekësore.

MED.A.040 Lëshimi, rivleftësimi dhe rinovimi i certifikatave mjekësore

a) Një certifikatë mjekësore lëshohet, rivlerësohet ose rinovohet vetëm pasi të jenë kryer ekzaminimet dhe vlerësimet e nevojshme aeromjekësore, sipas rastit, dhe aplikanti të jetë vlerësuar si i përshtatshëm

b) Lëshimi për herë të parë

(1) Certifikatat mjekësore të klasës 1 lëshohen nga një AeMC.

(2) Certifikatat mjekësore të klasës 2 lëshohen nga një AeMC ose nga një AME.

(3) Certifikatat mjekësore të LALP lëshohen nga një AeMC ose nga një AME. Gjithashtu, ato mund të lëshohen edhe nga një GMP, nëse lejohet nga ligjet kombëtare të shtetit të autoritetit licencues ku



është bërë kërkesa për certifikatën mjekësore.

c) Rivlerësimi dhe rinovimi

(1) Certifikatat mjekësore të klasës 1 dhe 2 rivlerësohen dhe rinovohen nga një AeMC ose nga një AME.

(2) Certifikatat mjekësore të LALP rivlerësohen dhe rinovohen nga një AeMC ose nga një AME. Ato gjithashtu mund të rivlerësohen dhe rinovohen edhe nga një GMP, nëse lejohet nga ligjet kombëtare të shtetit të autoritetit Licencues ku është bërë kërkesa për certifikatën mjekësore.

d) AeMC, AME ose PMP do të lëshojnë, rivalidojnë rivalidimin ose rinovojnë një certifikatë mjekësore nëse plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

(1) aplikanti i ka vendosur në dispozicion një historik të plotë mjekësor dhe, nëse kërkohet nga AeMC, AME ose PMP, me rezultatet e ekzaminimeve mjekësore dhe analizave të kryera nga mjeku i aplikantit ose ndonjë specialist mjekësor;

(2) AeMC, AME ose GMP ka kryer vlerësimin aeromjekësor në bazë të ekzaminimeve dhe analizave mjekësore siç kërkohet për certifikatën përkatëse mjekësore për të verifikuar që aplikanti është në përputhje me të gjitha kërkesat përkatëse të këtij Aneksi (Pjesa-MED)

e) AME-ja, AeMC-ja ose, në rastin e një rasti të referuar, vlerësuesi mjekësor i autoritetit të licencimit mund të kërkojë nga aplikanti që t'i nënshtrohet ekzaminimeve dhe hetimeve mjekësore shtesë kur ka një tregues klinik ose epidemiologjik para lëshimit, rivalidim ose rinovimit të certifikatës mjekësore

f) Vlerësuesi mjekësor i autoritetit Licencues mund të lëshojë ose të rilëshojë një certifikatë mjekësore.

MED.A.045 Vlefshmëria, rivlerësimi dhe rinovimi i certifikatave mjekësore

a) Vlefshmëria

(1) Certifikatat mjekësore të klasës 1 janë të vlefshme për një periudhë prej 12 muajsh.

(2) Duke deroguar nga pika (1), periudha e vlefshmërisë së certifikatës mjekësore të klasës 1 bëhet 6 muaj për mbajtësit e licencës që:

(i) janë të përfshirë në operime të transportit ajror tregtar me një pilot që transporton pasagjerë dhe kanë arritur moshën 40 vjeç;

(ii) kanë arritur moshën 60 vjeç;

(3) Certifikatat mjekësore të klasës 2 janë të

vlefshme për një periudhë prej

(i) 60 muajsh, derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para se mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç, nuk është më e vlefshme pasi mbajtësi i licencës të arrijë moshën 42 vjeç;

(ii) 24 muaj, për mbajtësit e licencës nga moshja 40 deri në 50 vjet. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para se mbajtësi i licencës të arrijë moshën 50 vjeç, nuk është më e vlefshme pasi mbajtësi i licencës të arrijë moshën 51 vjeç;

(iii) 12 muaj, për mbajtësit e licencës mbi moshën 50 vjet.

(4) Certifikatat mjekësore të LAPL janë të vlefshme për një periudhë prej

(i) 60 muajsh, derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç. Një certifikatë mjekësore e lëshuar para se mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç, nuk është më e vlefshme pasi mbajtësi i licencës të arrijë moshën 42 vjeç;

(ii) 24 muaj, për mbajtësit e licencës mbi moshën 40 vjet.

(5) Periudha e vlefshmërisë së një certifikate mjekësore, duke përfshirë çdo ekzaminim në lidhje me të ose hetim të veçantë, llogaritet nga data e ekzaminimit aeromjekësor në rastin e lëshimit dhe rinovimit për herë të parë dhe nga data e skadimit të certifikatës së mëparshme mjekësore në rastin e rivlerësimit.

b) Rivlerësimi

Ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore, sipas rastit, për rivalidime certifikatës mjekësore mund të ndërmerren deri në 45 ditë përpara datës së skadimit të certifikatës mjekësore.

c) Rinovimi

(1) Nëse mbajtësi i një certifikate mjekësore nuk është në përputhje me pikën (b), kërkohet ekzaminimi dhe vlerësimi i rinovuar, sipas rastit.

(2) Në rastin e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe 2:

(i) nëse certifikata mjekësore ka skaduar nga më pak se 2 vite, kryhet një ekzaminim rivlerësimi aeromjekësor rutinë;

(ii) nëse certifikata mjekësore ka skaduar për më shumë se 2 vite, por më pak se 5 vjet, AeMC-ja ose AME-ja do të kryejnë vetëm ekzaminimin aeromjekësor të rinovimit pas vlerësimit të të dhënave aeromjekësore të aplikantit;

(iii) nëse certifikata mjekësore ka skaduar prej më shumë se 5 vitesh, zbatohen kërkesat për



ekzaminimet aeromjekësore për lëshimin për herë të parë dhe vlerësimi bazohet në kërkesat e rivlerësimit.

(3) Në rastin e certifikatave mjekësore të LAPL-së, AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja vlerësojnë historikun mjekësor të aplikantit dhe kryejnë ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore, sipas rastit, në përputhje me pikat MED.B.005 dhe MED.B.095.

MED.A.046 Pezullimi ose revokimi i certifikatave mjekësore

a) Një certifikatë mjekësore mund të pezullohet ose revokohet nga autoriteti licencues.

b) Pas pezullimit të certifikatës mjekësore, mbajtësi e kthen certifikatën mjekësore te autoriteti licencues me kërkesë të këtij autoriteti licencues.

c) Pas revokimit të certifikatës mjekësore, mbajtësi e kthen certifikatën mjekësore menjëherë te autoriteti licencues.

MED.A.050 Referimi

a) Nëse aplikanti për certifikatë mjekësore të klasës 1 ose 2 i delegohet vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues në përputhje me pikën MED.B.001, AeMC-ja ose AME-ja duhet të transferojnë dokumentacionin përkatës mjekësor tek autoriteti Licencues.

b) Nëse një aplikant për certifikatë mjekësore LAPL i përcillet një AME-je ose AeMC-je në përputhje me pikën MED. B.001, GMP-ja duhet të transferojë dokumentacionin përkatës mjekësor tek AeMC-ja ose AME-ja.

NËNPJESA B KËRKESAT PËR CERTIFIKATAT MJEKËSORE TË PILOTËVE

SEKSIONI 1

Të përgjithshme

MED.B.001 Kufizimet për certifikatat mjekësore

a) Kufizimet për certifikatat mjekësore të klasës 1 dhe 2

(1) Nëse aplikanti nuk përmbush plotësisht kërkesat për klasën përkatëse të certifikatës mjekësore por konsiderohet se nuk ka gjasa të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës në fuqi, AeMC-ja ose AME-ja:

(i) në rastin e aplikantëve për një certifikatë mjekësore të klasës 1, e referojnë vendimin për pershtashmerine mjekësore të aplikantit tek vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, siç

përcaktohet në këtë nënpjesë;

(ii) në rastet kur në këtë nënpjesë nuk tregohet se duhet të kryhet referimi tek vlerësuesi mjekësor i autoritetit Licencues, vlerësojnë nëse aplikanti është në gjendje të kryejë detyrat e tij/saj në mënyrë të sigurt kur përmbush një ose më shumë kufizime të miratuara në certifikatën mjekësore dhe lëshojnë certifikatën mjekësore me kufizimet përkatëse sipas nevojës,

(iii) në rastin e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, vlerësojnë, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues siç tregohet në këtë nënpjesë, nëse aplikanti është i aftë të kryejë detyrat e tij/saj në mënyrë të sigurt kur përmbush një ose më shumë kufizime të miratuara në certifikatën mjekësore dhe të lëshojnë certifikatën mjekësore, me kufizimet përkatëse sipas nevojës.

(2) AeMC-ja ose AME-ja mund të rivalidojnë ose rinovojnë një certifikatë mjekësore me të njëjtat kufizime pa iu referuar ose pa u këshilluar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

b) Kufizimet e certifikatave mjekësore të LAPL

(1) Nëse një GMP, pas shqyrtimit të duhur të historikut mjekësor të aplikantit arrin në përfundimin se aplikanti nuk plotëson plotësisht kërkesat për pershtatshmerinë për një certifikatë mjekësore LAPL, GMP-ja e referon aplikantin në një AeMC ose AME, përveç rastit nëse aplikanti ka nevojë vetëm për kufizime lidhur me përdorimin e lenteve korrigjuese ose për periudhën e vlefshmërisë së certifikatës mjekësore.

(2) Nëse një aplikant për certifikatë mjekësore LAPL i është deleguar Autoritetit në përputhje me pikën (1), AeMC-ja ose AME-ja shqyrtojnë si duhet pikat MED.B.005 dhe MED.B.095, vlerësojnë nëse aplikanti është në gjendje të kryejë detyrat e tij/të saj në mënyrë të sigurt kur përmbushin një apo më shumë kufizime të miratuara në certifikatën mjekësore dhe lëshojnë certifikatën mjekësore me kufizimet përkatëse sipas nevojës. AeMC-ja ose AME-ja marrin gjithmonë parasysh nevojën për të kufizuar aplikantin nga transportimi i pasagjerëve (kufizimi operacional i pasagjerëve, OPL).

(3) GMP mund të rivalidojnë ose të rinovojë një certifikatë mjekësore LAPL me të njëjtin kufizim pa e referuar aplikantin tek një AeMC ose AME.

c) Kur bëhet vlerësimi nëse një kufizim është i nevojshëm, vëmendje e veçantë i kushtohet:



(1) nëse konkluzioni mjekësor i akredituar tregon se në rrethana të veçanta aplikanti që nuk përmbush ndonjë kërkesë, qoftë numerike apo tjetër, nuk bën që ushtrimi i privilegjeve të licencës së kërkuar të ketë gjasa të rrezikojë sigurinë e fluturimit;

(2) zotësisë, aftësisë dhe përvojës së aplikantit që ka lidhje me operacionin që duhet kryer.

d) Kodet e kufizimit operacional

(1) Kufizimet operationale me shumë-pilotë (OML - vetëm klasa 1)

(i) Kur mbajtësi i një CPL, ATPL ose MPL nuk përmbush plotësisht kërkesat për një certifikatë mjekësore të klasës 1 dhe është referuar te një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues, ky vlerësues mjekësor duhet të vlerësojë nëse certifikata mjekësore mund të lëshohet me një OML “e vlefshme vetëm ose me shumë pilot të kualifikuar”.

(ii) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me një OML mund të drejtojë një avion vetëm në rastin e operimeve me shumë pilotë, kur piloti tjetër të jetë kualifikuar plotësisht në klasën përkatëse dhe tipin përkatës të avionit kur nuk është objekt i OML dhe nuk e ka arritur moshën 60 vjeç.

(iii) OML-ja për certifikatat mjekësore të klasës 1 vendoset për herë të parë dhe hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues.

(2) Kufizime operationale sigurie për pilotët (OSL - privilegjet e klasës 2 dhe të LAPL)

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me OSL duhet të drejtojë një avion vetëm në qoftë se në bord ndodhet një pilot tjetër plotësisht i kualifikuar për të vepruar si pilot në komande në klasën ose tipin përkatës të avionit, dhe nëse avioni është i pajisur me kontrolle të dyfishta dhe piloti tjetër zë një vend tek kontrolli.

(ii) OSL-ja për certifikatat mjekësore të klasës 2 mund të vendoset ose të hiqet nga një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues ose nga një AeMC ose AME, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(iii) OSL-ja për certifikatat mjekësore LAPL mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, një AeMC ose një AME.

(3) Kufizime operationale me pasagjerë (OSL – privilegjet e klasës 2 dhe të LAPL).

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me OPL mund të drejtojë vetëm një avion pa pasagjerë në bord.

(ii) OPL-ja për certifikatat mjekësore të klasës 2 mund të vendoset ose të hiqet nga një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues ose nga një AeMC ose AME, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(iii) OPL-ja për certifikatat mjekësore LAPL mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, një AeMC ose një AME.

(4) Limitimi i kufizimeve të pilotëve operacional (ORL -privilegjet e klasës 2 dhe LAPL)

(i) Mbajtësi i një certifikate mjekësore me një ORL mund të drejtojë një avion vetëm nëse plotësohen një nga dy kushtet e mëposhtme:

(A) një pilot tjetër plotësisht i kualifikuar vepron si pilot komandues në klasën përkatëse ose tipin e avionit në bordin e të cilit ndodhet dhe nëse avioni është i pajisur me kontroll të dyfishtë dhe piloti tjetër ka një vend në kontroll;

(B) në bordin e avionit nuk ka pasagjerë.

(ii) ORL-ja për certifikatë mjekësore të klasës 2 mund të vendoset ose hiqet nga një vlerësues mjekësor i autoritetit licencues ose nga një AeMC ose AME në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(iii) ORL-ja për certifikatat mjekësore LAPL mund të vendoset dhe të hiqet vetëm nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, një AeMC ose një AME.

(5) Kufizime të veçanta sipas specifikimeve (SSL)SSL në një certifikatë mjekësore pasohet nga një përshkrim i kufizimit.

e) Nëse kërkohet për të garantuar sigurinë e fluturimit, mbajtësit të një certifikate mjekësore mund t'i vendoset çdo lloj kufizimi tjetër nga vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, AeMC, AME ose GMP, sipas rastit.

f) Çdo kufizim që i vendoset mbajtësit të një certifikate mjekësore duhet të specifikohet në atë dokument.

MED.B.005 Kërkesat e përgjithshme mjekësore

Aplikantët për certifikatë mjekësore vlerësohen në përputhje me kërkesat mjekësore të detajuara të përcaktuara në seksionet 2 dhe 3.

Gjithashtu, ata klasifikohen si të papërshtatshëm kur ekziston ndonjë nga kushtet e mëposhtme



mjekësore që përfshin një shkallë të paaftësisë funksionale që ka të ngjarë të ndikojë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës për të cilën është aplikuar ose që mund të bëjë që aplikantin të bëhet papritur i/e paaftë për të ushtruar këto privilegje:

- (a) anormaliteti, qoftë i lindur ose i fituar;
- (b) sëmundje aktive, latente, akute ose kronike ose paaftësi;
- (c) plagë, lëndim ose pasoja nga operacioni;
- (d) efekti ose efektet anësore të ndonjë medikamenti terapeutik, diagnostikues ose parandalues të dhënë me recetë ose pa recetë.

SEKSIONI 2

Kërkesat mjekësore për certifikatat mjekësore për klasën 1 dhe 2

MED.B.010 Sistemi kardiovaskular

a) Ekzaminimi

(1) Duhet të kryhet një elektrokardiogramë me 12 fije në gjendje pushimi (ECG) dhe të plotësohet një raport në momentin që do të kërkohet nga ana klinike dhe në momentet si më poshtë vijon:

(i) për një certifikatë mjekësore të klasës 1, në ekzaminimin fillestar, dhe më pas çdo 5 vite deri në moshën 30 vjeç, çdo 2 vite deri në moshën 40 vjeç, çdo vit deri në moshën 50 vjeç, dhe për çdo ekzaminim të rivalidimit dhe rinovimit të mëtejshëm;

(ii) për një certifikatë mjekësore të klasës 2, në ekzaminimin fillestar, në ekzaminimin e parë pas moshës 40 vjeç dhe më pas në ekzaminimin e parë pas moshës 50 vjeç, dhe çdo dy vite më pas;

(2) Duhet të kryhet një vlerësim i detajuar kardiovaskular kur të kërkohet klinikisht.

(3) Për një certifikatë mjekësore të klasës 1, kryhet një vlerësim i detajuar kardiovaskular në ekzaminimin e parë për rivalidimin apo rinovimin pas moshës 65 vjeç dhe çdo 4 vjet më pas.

(4) Për një certifikatë mjekësore të klasës 1, vlerësimi i lipideve të serumit, duke përfshirë kolesterolin, kërkohet në ekzaminimin fillestar dhe në ekzaminimin e parë pasi të ketë arritur mosha 40 vjeç.

b) Sistemi kardiovaskular – të përgjithshme

(1) Klasifikohen si të papërshtatshëm të gjithë aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) aneurismi të aortës së krahavorit apo aortës abdominale mbiveshkore, para operacionit;

(ii) anomalitë e rënda funksionale të ndonjë prej valvuleve të zemrës;

(iii) transplant të zemrës ose të zemrës / mushkërive.

(iv) kardiomiopati hipertrofike simptomatike.

(2) Para shqyrtimit të mëtejshëm të aplikimit të tyre, aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 me një historik mjekësor të dokumentuar ose diagnozë të ndonjë prej kushteve të mëposhtme shëndetësore, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues:

(i) sëmundje periferike arteriale para ose pas operacionit;

(ii) aneurisëm të aortës së krahavorit apo aortës abdominale mbiveshkore, para ose pas operacionit;

(iii) aneurisëm të aortës abdominale mbiveshkore, para ose pas operacionit;

(iv) anomalitë e valvuleve kardiakale funksionalisht jo të rënda;

(v) pas operacionit të valvulit kardiakal;

(vi) anomalitë e perikardit, miokardit ose endokardiumit;

(vii) anomalitë e lindura të zemrës, para ose pas operacionit korrigjues;

(viii) sinkopi vasovagale nga shkaqe të pasigurta;

(ix) tromboza arteriale ose venoze;

(x) emboli pulmonare;

(xi) gjendja e anomalive kardiovaskulare që kërkon terapi sistematike me antikoagulante.

(3) Aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasës 2 me diagnozë të përcaktuar të një prej kushteve të specifikuar në pikat (1) dhe (2) vlerësohen nga një kardiolog para se të vlerësohen si të aftë për punë, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(4) Aplikantët me çrregullime të ndryshme kardiake nga ato të specifikuar në pikat (1) dhe (2) mund të vlerësohen si të aftë për punë, duke iu nënshtruar një vlerësimi të imtësishëm kardiologjik.

c) Tensioni i gjakut

(1) Tensioni i gjakut të çdo aplikanti duhet të regjistrohet në çdo ekzaminim.

(2) Aplikantët të cilët nuk e kanë tensionin e gjakut brenda kufijve normalë i nënshtrohen analizave të mëtejshme në lidhje me gjendjen kardiovaskulare dhe mjekimet, me qëllim që të përcaktohet nëse ata duhet të klasifikohen si të papërshtatshëm në përputhje me pikat 3 dhe 4.



(3) Klasifikohen si të papërshtatshëm të gjithë aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) hipotension simptomatik;

(ii) tensioni i gjakut i cili në momentin e ekzaminimit vazhdimisht tejkalon normën prej 160 systolic mmHg dhe/ose 95 mmHg diastolic, me ose pa trajtim;

(4) Aplikantët të cilët kanë filluar përdorimin e mjekimeve për kontrollin e tensionit të gjakut klasifikohen si të papërshtatshëm deri në momentin që të përcaktohet mungesa e efekteve anësore të konsiderueshme.

d) *Sëmundje të arterieve koronare*

(1) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe i nënshtrohen vlerësimit kardiologjik për të përjashtuar isheminë miokardiakë:

(i) dyshim për ishem i miokardiakë;

(ii) sëmundje minore asimptomatike koronare arteriale që nuk kërkojnë trajtim antianginal.

(2) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikën (1), i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiologjike.

(3) Klasifikohen si të papërshtatshëm aplikantët, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) ishem i miokardiakë;

(ii) sëmundje simptomatike të arteries koronare;

(iii) simptomat e sëmundjes së arteries koronare të kontrolluara me mjekim.

(4) Klasifikohen si të papërshtatshëm aplikantët që aplikojnë për herë të parë për lëshimin e certifikatës mjekësore të klasës 1 që kanë një historik ose diagnozë mjekësore të njërës prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) ishem i miokardiakë;

(ii) infarkt miokardiak;

(iii) rivaskularizimi ose me stentimi për sëmundjen e arterieve koronare.

(5) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët janë asimptomatikë ose që kanë

pësuar një infarkt miokardiak ose pas kirurgjisë për arteriet koronare, i nënshtrohen vlerësimit të imtësishëm kardiologjik, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues. Aplikantët për rivalidim një certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

e) *Çrregullimet e ritmit/përçueshmërisë*

(1) Klasifikohen si të papërshtatshëm aplikantët, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore:

(i) sëmundje sinoatriale simptomatike;

(ii) bllokim i plotë atrioventrikular;

(iii) prolongim simptomatik QT;

(iv) një sistem automatik i defibrilimit implantues;

(v) stimulues kardial ventikular kundër takikardisë.

(2) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1 të cilët kanë shqetësime të konsiderueshme të ritmit ose përçueshmërisë kardiakë, duke përfshirë pikat më poshtë, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues:

(i) çrregullimi i ritmit supraventrikular, duke përfshirë mosfunksionimin sinoatrial të ndërprerë ose të rregullt, fibrilim atrial dhe/ose vibrim dhe pauzë sinusale asimptomatike;

(ii) bllokim i plotë i krahut të majtë;

(iii) bllokim aratrioventrikular tipi I 2 Mobitz;

(iv) takikardi komplekse e gjerë dhe/ose e ngushtë;

(v) ngacmime të hershme ventrikulare;

(vi) prolongim asimptomatik QT;

(vii) modeli i Brugada në elektrokardiografi.

(3) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 të cilët kanë një nga kushtet shëndetësore të specifikuar në pikën (2), i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiologjike, në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(4) Aplikantët që vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore klasifikohen si të aftë për punë pas vlerësimeve të kënaqshme kardiologjike dhe në mungesë të ndonjë anomalie tjetër:

(i) bllokim i pjesshëm i krahut;

(ii) bllokim i plotë i krahut të djathtë;

(iii) devijim i vazhdueshëm i boshtit të majtë;



- (iv) bradikardi asimptomatike sinusale;
 - (v) takikardi asimptomatike sinusale;
 - (vi) ndërlikime uniforme të izoluara ektopike ventrikulare ose supra ventrikulare;
 - (vii) bllokim artrioventikular i shkallës së parë;
 - (viii) bllokim artrioventikular tipi 1 Mobidz.
- (5) Aplikantët me historik mjekësor të një prej kushteve të mëposhtme mjekësore i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiovaskulare para se të klasifikohen si të aftë për punë:

- (i) terapia e amputimit;
- (ii) implanti i stimuluesit kardiak.

Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues. Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit Licencues.

MED.B.015 Sistemi respirator

a) Aplikantët me dëmtime të konsiderueshme të funksionit të mushkërive klasifikohen si të papërshtatshëm. Gjithsesi, ata mund të klasifikohen si të papërshtatshëm sapo funksioni i mushkërive të jetë rikuperuar dhe të jetë i kënaqshëm.

b) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 janë të detyruar t'i nënshtrohen analizave funksionale dhe morfologjike të mushkërive në ekzaminimin fillestar dhe kur kërkohet nga ana klinike.

c) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 janë të detyruar t'i nënshtrohen analizave funksionale dhe morfologjike të mushkërive kur kërkohet nga ana klinike.

d) Aplikantët me historik mjekësor ose diagnozë të një prej kushteve të mëposhtme mjekësore i nënshtrohen analizave respiratore me një rezultat të kënaqshëm para se të klasifikohen si të papërshtatshëm:

- (1) astma që ka nevojë për mjekime;
- (2) sëmundje inflamatore aktive të sistemit respirator;
- (3) sarkoidoza aktive;
- (4) pneumotoraks;
- (5) sindroma e apnesë në gjumë;
- (6) kirurgjia kryesore e toraksit;
- (7) pneumonektomi;
- (8) sëmundje kronike obstruktive të mushkërive.

Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët me diagnozë të përcaktuar të një prej kushteve mjekësore të specifikuara në pikat (3) dhe (5) i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme kardiologjike.

e) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të specifikuara në pikën (d), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të specifikuara në pikën (d), vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

f) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 të cilët u janë nënshtrohur pneumonektomisë klasifikohen si të papërshtatshëm.

MED.B.020 Sistemi tretës

a) Aplikantët që kanë vuajtur pasoja të sëmundjes ose ndërhyrjes kirurgjike në çdo pjesë të traktit të tretës ose në adneksë, që mund të shkaktojë paaftësi gjatë fluturimit, në veçanti çdo pengesë të shkaktuar për shkak të shtrëngimit ose kompresimit, klasifikohen si të papërshtatshëm.

b) Aplikantët të cilët vuajnë nga hernie që mund të shkaktojë simptoma të paaftësisë klasifikohen si të papërshtatshëm.

c) Aplikantët që vuajnë nga ndonjë prej çrregullimeve të mëposhtme të sistemit gastrointestinal mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një vlerësimi të imtësishëm gastrointestinal pas trajtimit me sukses ose shërimit të plotë pas kirurgjisë:

(1) çrregullime të përsëritura dispeptike që kanë nevojë për mjekim;

(2) pankreatit;

(3) gurët simptomatikë në tëmth;

(4) diagnozë klinike ose historik i dokumentuar i sëmundjes kronike inflamatorë të zorrëve;

(5) pas ndërhyrjes kirurgjikale në traktin tretës ose në adneksin e tij, duke përfshirë edhe kirurgjinë me prerje të plotë ose të pjesshme apo devijim të ndonjë prej organeve;

d) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 me diagnozën e ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikat (2), (4) dhe (5) të pikës (c), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 me diagnozën e kushteve mjekësore të përcaktuara në pikën (2) të pikës (c) vlerësohet duke u konsultuar



me mjekun vlerësues të autoritetit licencues.

MED.B.025 Sistemi metabolik dhe endokrin

a) Aplikantët që vuajnë nga mosfunksionim metabolik, ushqimor ose endokrin mund të klasifikohen si jo të papërshtatshëm, sipas provave të treguara të qëndrueshmërisë së kushteve mjekësore dhe vlerësimit të imtësishëm aeromjekësor.

b) Diabeti melitius

(1) Aplikantët me diabet melitius që duhet të përdorin insulinë klasifikohen si të papërshtatshëm

(2) Aplikantët me diabet melitius që nuk duhet të përdorin insulinë klasifikohen si të paaftë përveç kur provohet se është arritur kontrolli i sheqerit në gjak dhe se ky nivel sheqeri është i qëndrueshëm.

(c) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1 që kanë nevojë për mjekim përveç insulinës për kontrollin e sheqerit në gjak, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 që përdorin mjekime përveç insulinës për kontrollin e sheqerit në gjak vlerësohet duke i konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.030 Hematologjia

a) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1 duhet t'i nënshtrohen një testi të hemoglobinës në çdo ekzaminim aeromjekësor.

b) Aplikantët me gjendje hematologjike mund të vlerësohen si të papërshtatshëm, duke iu nënshtroar një vlerësimi të imtësishëm aeromjekësor.

c) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga një prej kushteve të mëposhtme hematologjike, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues.

(1) hemoglobinë anormale, duke përfshirë por pa u kufizuar në anemi, niveli i lartë i eritrociteve ose hemoglobinopati;

(2) zmadhim limfatik madhor;

(3) zmadhim i shpretkës;

(4) koagulimi, hemorragji ose çrregullime trombike;

(5) leukemia.

(d) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët

vuajnë nga ndonjë prej kushteve hematologjike të përcaktuara në pikat (4) dhe (5) të pikës (c), vlerësohet duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.035 Sistemi urogenital

a) Analizat e urinës janë pjesë e çdo ekzaminimi aeromjekësor. Aplikantët vlerësohen si të papërshtatshëm kur urina e tyre përmban elementë anormalë që konsiderohen të jenë patologjike që mund të shkaktojnë një shkallë të paaftësisë funksionale që mund të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës ose mund të bëjë që aplikanti të jetë papritur i paaftë për të ushtruar këto privilegje.

b) Aplikantët me ndonjë pasojë të sëmundjes ose ndërhyrjes kirurgjike në sistemin urogenital ose kur adneksa e tij mund të shkaktojë paaftësi, në veçanti çdo pengesë për shkak të shtrëngimit ose ngjeshjes, klasifikohen si të papërshtatshëm.

c) Aplikantët me historik mjekësor ose diagnozë të sëmundjeve të mëposhtme mund të klasifikohen si jo të papërshtatshëm, sipas vlerësimit të imtësishëm urogenital, sipas rastit:

(1) sëmundje të veshkave;

(2) një ose më shumë gurë në rrugët urinare ose historik mjekësor të kolikut të veshkave;

d) Aplikantët që kanë kryer një ndërhyrje kirurgjikale në sistemin urogenital ose në adneksën e tij që përfshin prerjen e plotë ose të pjesshme ose devijimin e organeve klasifikohen si të papërshtatshëm. Gjithsesi, pas rikuperimit të plotë ata mund të vlerësohen si të përshtatshëm nga ana mjekësore(e). Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 të përmendur në pikat (c) dhe (d) i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.040 Sëmundjet infektive

a) Aplikantët klasifikohen si të papërshtatshëm kur ata kanë një diagnozë klinike ose historik mjekësor të ndonjë sëmundjeje infektive që mund të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Aplikantët me HIV pozitiv mund të klasifikohen si të papërshtatshëm, duke iu nënshtroar analizave të imtësishme aeromjekësore. Këta aplikantë për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.045 Obstetrika dhe Gjinekologjia

a) Aplikantët të cilët kanë kryer një operacion



gjinokologjik klasifikohen si të papërshtatshëm. Gjithsesi, ata mund të klasifikohen si të aftë për punë pas rikuperimit të plotë.

(b) Shtatzënia

(1) Në rast shtatzënie, një aplikantë mund të vazhdojë ushtrimin e privilegjeve të saj deri në fund të javës së 26 të shtatzënisë vetëm nëse një AeMC ose AME gjykon se ajo është e aftë për ta bërë këtë.

(2) Për mbajtëset e certifikatës mjekësore të klasës 1 që janë shtatzënë, aplikohet OML-ja. Pavarësisht nga pika MED.B.001, në atë rast OML-ja mund të vendoset dhe të hiqet nga një AeMC ose AME.

(3) Një aplikantë mund të rifillojë ushtrimin e privilegjeve të saj pas rikuperimit pas përfundimit të shtatzënisë.

MED.B.050 Sistemi muskoskeletor

a) Aplikantët të cilët nuk janë të gjatë mjaftueshëm kur ulen, gjatësi të krahëve ose këmbëve dhe forcë muskulore për ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, nëse lartësia kur ulët, gjatësia e krahëve dhe këmbëve dhe forca muskulore është e mjaftueshme për ushtrimin e sigurt të privilegjeve në lidhje me një lloj të caktuar avioni, çka mund të provohet sipas nevojës përmes një fluturimi mjekësor ose një testi të simulimit të fluturimit, aplikantja mund të klasifikohet si jo e papërshtatshëm dhe privilegjet e saj kufizohen në përputhje me rrethanat.

b) Aplikantët me funksion jo të kënaqshëm të sistemit muskoskeletor që i pengon ata të ushtrojnë në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës, klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, nëse përdorimi funksional i sistemit të tyre muskuloskeletor është i mjaftueshëm për ushtrimin e sigurt të privilegjeve në lidhje me një lloj të caktuar avioni, çka mund të provohet sipas nevojës përmes një fluturimi mjekësor ose një testi të simulimit të fluturimit, aplikantja mund të klasifikohet si jo e papërshtatshëm dhe privilegjet e saj kufizohen në përputhje me rrethanat.

c) Në raste kur ngrihen dyshime në kontekstin e vlerësimit të përmendur në pikat (a) dhe (b), aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.055 Shëndeti mendor

(a) Vlerësimi gjithëpërfshirës i shëndetit mendor është pjesë e ekzaminimit aeromjekësor fillestar të klasës 1.

b) Analizat për drogë dhe alkool janë pjesë e ekzaminimit aeromjekësor fillestar të klasës 1.

c) Aplikantët me çrregullime mendore ose të sjelljes për shkak të përdorimit ose keqpërdorimit të alkoolit ose substancave të tjera psikoaktive klasifikohen si të papërshtatshëm në pritje të shërimit dhe çlirimit nga përdorimi ose keqpërdorimi i substancave psikoaktive dhe duke iu nënshtruar analizave të mëtejshme të imtësishme psikiatrike pas trajtimit me sukses.

d) Aplikantët me diagnozë klinike ose historik mjekësor të dokumentuar të një prej kushteve të mëposhtme psikiatrike i nënshtrohen vlerësimeve të imtësishme psikiatrike para se të klasifikohen si të papërshtatshëm:

- (1) çrregullim i humorit;
- (2) çrregullime neurotike;
- (3) çrregullime personaliteti;
- (4) çrregullime mendore dhe në sjellje;
- (5) keqpërdorimi i substancave psikoaktive. (e)

Aplikantët me historik mjekësor të dokumentuar të akteve deliruese të vetëdëmtimit të qëllimshëm qoftë në një rast të vetëm ose të përsëritur, klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, ata mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas vlerësimit të imtësishëm psikiatrik.

f) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të specifikuara në pikën (c), (d) ose (e), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të specifikuara në pikën (c), (d) ose (e), vlerësohen duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(g) Aplikantët me një historik mjekësor të dokumentuar ose diagnozë klinike të skizofrenisë, çrregullimeve skizotipale ose delusionale klasifikohen si të papërshtatshëm.

MED.B.065 Neurologjia

a) Aplikantët me diagnozë klinike ose historik mjekësor të dokumentuar të një prej gjendjeve mjekësore të mëposhtme klasifikohen si të papërshtatshëm:



(1) epilepsi, me përjashtim të rasteve të përmendura në pikat (1) dhe (2) të pikës (b);

(2) episode të përsëritura të çrregullimeve të ndërgjegjes për shkaqe të pasigurta;

b) Aplikantët me diagnozë klinike ose me historik mjekësor të dokumentuar të një prej kushteve mjekësore të mëposhtme, i nënshtrohen vlerësimeve të mëtejshme para se të klasifikohen për përshtatshmërinë mjekësore

(1) epilepsi pa përsëritje pas moshës 5 vjeç;

(2) epilepsi pa përsëritje dhe pa trajtime për më shumë se 10 vjet;

(3) anomali të formës epilektike ËG dhe valë fokale të ngadalta;

(4) sëmundje progresive dhe jo progresive të sistemit nervor;

(5) sëmundje inflamatore të sistemit nervor qendror ose periferik;

(6) migrena;

(7) episod i vetëm të çrregullimeve të ndërgjegjes për shkaqe të pasigurta;

(8) humbje e ndërgjegjes pas lëndimit në kokë;

(9) lëndim për shkak të penetrimit në tru;

(10) lëndim nervor kurrizor ose periferik;

(11) çrregullime të sistemit nervor për shkak të defekteve vaskulare, duke përfshirë rastet e hemoragjisë dhe ishemisë.

Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues. Aftësia për punë e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit Licencues.

MED.B.070 Sistemi i shikimit

a) Ekzaminimi

(1) Për certifikatat mjekësore të klasës 1:

(i) ekzaminimi gjithëpërfshirës i syrit është pjesë e ekzaminimit fillestar dhe kryhet kur kërkohet klinikisht dhe në mënyrë periodike, në varësi të numrit dhe performancës funksionale të syrit.

(ii) ekzaminimi rutinë i syrit është pjesë e të gjitha ekzaminimeve të rivlerësimit dhe rinovimit.

(2) Për certifikatat mjekësore të klasës 2:

(i) ekzaminimi rutinë i syrit është pjesë e të gjitha ekzaminimeve fillestare të rivlerësimit dhe rinovimit.

(ii) ekzaminimi gjithëpërfshirës i syrit ndërmerret kur kërkohet klinikisht.

b) Mprehtësia e shikimit

(1) Për certifikatat mjekësore të klasës 1:

(i) Mprehtësia e shikimit në distancë, me ose pa korrigjim, duhet të jetë 6/9 (0,7) ose më e mirë në secilin sy veçmas dhe mprehtësia e shikimit me të dy sytë duhet të jetë 6/6 (1,0) ose më e mirë.

(ii) Në ekzaminimin fillestar, aplikantët me nivel të ulët shikimi në një sy klasifikohen si të papërshtatshëm.

(iii) Në ekzaminimin e rivlerësimit dhe rinovimit, pavarësisht pikës (b)(1)(i), aplikantët me nivel shikimi të fituar nën standard në një sy ose me monokularitet të fituar i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues dhe mund të klasifikohen të papërshtatshëm, në bazë të një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(2) Për certifikatat mjekësore të klasës 2:

(i) Mprehtësia e shikimit në distancë, me ose pa korrigjim, duhet të jetë 6/12 (0,5) ose më e mirë në secilin sy veçmas dhe mprehtësia e shikimit me të dy sytë duhet të jetë 6/9 (0,7) ose më e mirë.

(ii) Pavarësisht pikave (b)(2)(i), aplikantët me shikim nën standard në një sy ose me monokularitet të fituar mund të klasifikohen si të papërshtatshëm, duke u konsultuar me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues dhe pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(3) Aplikanti duhet të jetë i aftë të lexojë një tabelë N5 në 30-50 cm distancë dhe një tabelë N14 ose ekuivalenten e saj në 100 cm distancë, nëse është e nevojshme me korrigjim.

(c) Anomalia refraktive dhe anisometropia

(1) Aplikantët me anomali refraktive ose anisometropi mund të klasifikohen si të papërshtatshëm, pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(2) Pavarësisht nga pika (c)(1), aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore, i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit Licencues dhe mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik.

(i) miopi që tejkalon dioptrinë -6.0;

(ii) astigmatizmi që tejkalon dioptrinë 2.0;

(iii) anisometropi që tejkalon dioptrinë 2.0.

(3) Pavarësisht nga pika (c)(1), aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 me hipermetri që tejkalon dioptrinë +5.0 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një vlerësimi të imtësishëm oftalmologjik, me kusht që të ketë



rezerva të përshtatshme fusionale, tension normal intraokular dhe kënde anësore normale dhe të mos ketë patologji të dukshme. Pavarësisht nga pikat (b)(1)(i), mprehtësia e shikimit të korrigjuar në secilin sy duhet të jetë 6/6 ose më mirë.

(4) Aplikantët me diagnozë klinike të keratokonusit mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas një ekzaminimi të imtësishëm nga një oftamologjist. Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

d) Funkzioni binokular

(1) Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 klasifikohen si të papërshtatshëm kur nuk kanë funksione normale binokulare dhe kur kushtet shëndetësore mund të rrezikojnë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës, duke marrë parasysh masat e përshtatshme korrigjuese sipas rastit.

(2) Aplikantët me diplopi klasifikohen si të papërshtatshëm.

e) Fushat e shikimit

Aplikantët për certifikatë mjekësore të klasës 1 klasifikohen si të papërshtatshëm kur nuk kanë fushë normale shikimi dhe kushtet e tyre mjekësore mund të rrezikojnë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës, duke marrë parasysh masat e duhura korrigjuese sipas rastit.

f) Kirurgjia e syrit

Aplikantët që i janë nënshtruar një kirurgjie në sy klasifikohen si të papërshtatshëm. Megjithatë, ata mund të klasifikohen si të papërshtatshëm pas rikuperimit të plotë të funksionit të tyre të shikimit dhe pas një vlerësimi të imtësishëm oftamologjik.

g) Syzet dhe lentet e kontaktit

(1) Nëse arrihet një funksion shikimi i kënaqshëm vetëm me përdorimin e korrigjimit, syzet ose lentet e kontaktit duhet të sigurojnë funksionin optimal të shikimit, të tolerohen mirë dhe të jenë të përshtatshme për qëllime të aviacionit.

(2) Nuk duhet të përdoren më shumë se një palë syze për të plotësuar kërkesat e shikimit gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi.

(3) Për shikimin në distancë, duhet të përdoren syzet ose lentet e kontaktit gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi.

(4) Për shikimin afër, duhet të mbahen në dispozicion një palë syze gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi.

(5) Një palë syze korrigjuese rezervë të

ngjashme, për shikimin nga larg ose nga afër, sipas rastit, duhet të jenë të disponueshme për përdorim të menjëhershëm kur ushtrohen privilegjet e licencave në fuqi.

(6) Nëse përdoren lentet e kontaktit gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencave në fuqi, ato duhet të jenë për shikimin nga larg, monofokal, pa ngjyra dhe të toleruar mirë.

(7) Aplikantët me një anomali të madhe refraktive duhet të përdorin lente kontakti ose lente të syzeve me indeks të lartë.

(8) Lentet ortokeratologjike nuk përdoren.

MED.B.075 Perceptimi i ngjyrave

a) Aplikantët klasifikohen si të papërshtatshëm, kur nuk mund të tregojnë aftësi të menjëhershme të perceptimit të ngjyrave që janë të nevojshme për ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Ekzaminimi dhe vlerësimi

(1) Aplikantët duhet t'i nënshtrohen testit Ishihara kur aplikojnë për herë të parë për lëshimin e një certifikate mjekësore. Aplikantët të cilët e kalojnë këtë test mund të klasifikohen të përshtatshëm nga ana mjekësore

(2) Për certifikatat mjekësore të klasës 1:

(i) Aplikantët që nuk e kalojnë testin Ishihara i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues dhe i nënshtrohen testeve të mëtejshme të perceptimit të ngjyrave për të vendosur nëse mund t'i dallojnë mirë ngjyrat.

(ii) Aplikantët duhet të jenë trikromat normal ose t'i dallojnë mirë ngjyrat.

(iii) Aplikantët që nuk arrijnë të kalojnë testimin e mëtejshëm të perceptimit të ngjyrave klasifikohen si të papërshtatshëm.

(3) Për certifikatat mjekësore të klasës 2:

(i) Aplikantët që nuk kalojnë testin Ishihara i nënshtrohen testeve të mëtejshme të perceptimit të ngjyrave për të vendosur nëse ata mund t'i dallojnë mirë ngjyrat.

(ii) Aplikantët që nuk kanë perceptim të kënaqshëm të ngjyrave duhet të kufizohen në ushtrimin e privilegjeve të licencave në fuqi vetëm gjatë orëve të ditës.

MED.B.080 Otorinolaringologjia (ENT)

(a) Ekzaminimi

(1) Dëgjimi i aplikantëve testohet në të gjitha ekzaminimet.

(i) Në rastin e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe certifikatave mjekësore të klasës 2, kur shtohet një kategorizim instrumental ose kategorizimi



instrumental gjatë udhëtimit në licencë, dëgjimi testohet me audiometër me ton të pastër në momentin e ekzaminimit fillestar, dhe çdo 5 vjet deri kur mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç dhe çdo 2 vjet pas kësaj.

(ii) Kur kryhet testimi me audiometër me ton të pastër, aplikantët që aplikojnë për herë të parë nuk duhet të kenë humbje dëgjimi prej me shumë se 35 dB në ndonjë nga frekuencat 500,1000 ose 2000 Hz ose më shumë se 50 dB në 3000 Hz në secilin vesh veçmas. Aplikantët me humbje të madhe dëgjimi që aplikojnë për rivleftësim ose rinovim duhet të provojnë aftësi të kënaqshme të funksionit të dëgjimit.

(2) Ekzaminimi i plotë i veshit, hundës dhe fytit duhet të kryhet për lëshimin për herë të parë të certifikatës mjekësore të klasës 1 dhe periodikisht më pas kur të kërkohej klinikisht.

b) Aplikantët që vuajnë nga ndonjë prej kushteve të mëposhtme mjekësore i nënshtrohen ekzaminimeve të mëtejshme për të vendosur nëse këto kushte mjekësore nuk ndikojnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës(ve) në fuqi:

- (1) hipoakusis;
- (2) një proces patolojik aktiv i veshit të brendshëm ose të mesëm;
- (3) shpim i pashëruar ose mosfunksionim i membranës timpanike;
- (4) mosfunksionim i tubit Eustachian;
- (5) çrregullim i funksionit vestibular;
- (6) kufizim i rëndë i kanaleve nazale;
- (7) mosfunksionim i sinusit;
- (8) keqformim i rëndë ose infeksion kronik i kavitetit oral ose i traktit të sipërm respirator;
- (9) çrregullime të rënda të të folurit ose të zërit;
- (10) ndonjë pasojë kirurgjikale e veshit të brendshëm ose të mesëm;

c) Vlerësimi aeromjekësor

(1) Aplikantët që aplikojnë për certifikatat mjekësore të klasës 1, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikat (1), (4) dhe (5) të pikës (b), i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues.

(2) Përshtatshmëria mjekësore e aplikantëve që aplikojnë për një certifikatë mjekësore të klasës 2, të cilët vuajnë nga ndonjë prej kushteve mjekësore të përcaktuara në pikat (4) dhe (5) të pikës (b), vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

(3) Përshtatshmëria mjekësore e aplikantëve për

një certifikatë mjekësore të klasës 2 kur shtohet kategorizimi i instrumental ose kategorizimi i instrumental gjatë udhëtimit në licencë, me kushtet mjekësore të specifikuara në pikën (1) të pikës (b), vlerësohet në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

MED.B.085 Dermatologjia

Aplikantët klasifikohen si të paaftë kur ata kanë një gjendje dermatologjike të përcaktuar që mund të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

MED.B.090 Onkologjia

a) Para se të shqyrtohen më tej aplikimet e tyre, aplikantët me sëmundje primare ose sekondare malinje i nënshtrohen vlerësimit të imtësishëm onkologjik. Këta aplikantë për certifikatë mjekësore të klasës 1 i referohen vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues. Këta aplikantë për certifikatë mjekësore të klasës 2 vlerësohen në konsultim me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues.

b) Aplikantët me historik mjekësor të dokumentuar ose diagnozë klinike të një tumori intracerebral malinj do të klasifikohen si të papërshtatshëm.

SEKSIONI 3

Kërkesat specifike për certifikatat mjekësore LAPL

MED.B.095 Ekzaminimi mjekësor dhe/ose vlerësimi i aplikantëve për certifikatat mjekësore LAPL

a) Një aplikant që aplikon për një certifikatë mjekësore LAPL vlerësohet bazuar në praktikat më të mira aeromjekësore.

b) Vëmendje e veçantë i jepet historikut mjekësor të plotë të aplikantit.

c) Vlerësimi për herë të parë, të gjitha rivlerësimet pasuese pas moshës 50 vjeç dhe vlerësimet në rastet kur historiku mjekësor i aplikantit nuk është në dispozicion të ekzaminuesit, përfshijnë të paktën kategoritë në vijim:

- (1) ekzaminimin klinik,
- (2) tensionin e gjakut;
- (3) analizat e urinës,
- (4) shikimin;
- (5) aftësinë e të dëgjuarit;

(d) Pas vlerësimit për herë të parë, rivlerësimet pasuese derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 50 vjeç, përfshijë të paktën dy nga pikat më poshtë:



(1) një vlerësim të historikut mjekësor të mbajtësit të LAPL;

(2) zërat e specifikuar në pikën (c), siç mund të konsiderohet e nevojshme nga AeMC-ja, AME-ja ose GMP-ja në përputhje me praktikat më të mira aeromjekësore.

Nënpjesa C
KËRKESAT PËR GJENDJEN
SHËNDETËSORE TË EKUIPAZHIT
KABINËS SEKSIONI 1
Kërkesa të përbashkëta

MED.C.001 Të përgjithshme

Anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet të kryejnë vetëm detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara nga rregullat e sigurisë së aviacionit në avion, nëse ato janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjese.

MED.C.005 Vlerësimet aeromjekësore

a) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohen vlerësimeve aeromjekësore për të verifikuar nëse ata janë të lirë nga çdo sëmundje fizike ose mendore që mund të çojë në paaftësim ose paaftësi për të kryer detyrat e caktuara të sigurisë dhe përgjegjësitë e tyre.

b) Çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohen një vlerësimi aeromjekësor para se të caktohen për herë të parë në detyrë në një avion, dhe më pas në intervale prej maksimumi 60 muaj.

c) Vlerësimet aeromjekësore do të kryhen nga një AME, AeMC, ose nga një OHMP nëse janë në përputhje me kërkesat e MED.D.040.

SEKSIONI 2

Kërkesat për vlerësimin aeromjekësor të ekuipazhit të kabinës

MED.C.020 Të përgjithshme

Anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet të jenë të lirë nga cdo:

- a) anomali, kongjenitale ose të fituara;
- b) sëmundje ose paaftësi aktive, latente, akute ose kronike;
- c) plagë dëmtim ose nga operacionet; dhe
- d) efekt apo efekt anësor i ndonjë mjekimi të përshkruar ose jo të përshkruar teraupik, diagnostikues apo parandalues të marrë që do të sjellë një shkallë të paaftësisë funksionale që mund

të çojë në paaftësim ose paaftësi për të përmbushur detyrat e tyre dhe përgjegjësitë e sigurisë.

MED.C.025 Përmbajtja e vlerësimeve aeromjekësore

a) Një vlerësim fillestar aeromjekësor duhet të përfshijë të paktën:

(1) një vlerësim të historikut mjekësor të anëtarit të ekuipazhit të kabinës; dhe

(2) një ekzaminimin klinik të mëposhtëm:

- (i) të sistemit kardiovaskular;
- (ii) të sistemit respirator;
- (iii) të sistemit muskuloskeletal;
- (iv) të otorino-laringologjisë;
- (v) të sistemit vizual; dhe
- (vi) të vizionit të ngjyrës.

b) Çdo rivlerësim i mëvonshëm aeromjekësor duhet të përfshijë:

(1) një vlerësim të historikut mjekësor të anëtarit të ekuipazhit të kabinës; dhe

(2) një ekzaminim klinik, nëse konsiderohet e nevojshme, në përputhje me praktikat më të mira aeromjekësore.

c) në përputhje me paragrafin (a) dhe (b), në rast të ndonjë dyshimi apo nëse tregohet klinikisht, vlerësimi aeromjekësor i një anëtari të ekuipazhit të kabinës gjithashtu duhet të përfshijë çdo vlerësim mjekësor shtesë, test apo hetim që konsiderohen të nevojshme nga AME, AeMC ose OHMP.

SEKSIONI 3

Kërkesat shtesë për aplikantët për/ ose mbajtësit e një dëshmie të ekuipazhit kabinës

MED.C.030 Raporti mjekësor i ekuipazhit të kabinës

a) Pas përfundimit të çdo vlerësimi aeromjekësor, aplikantët për një dëshmi dhe mbajtësit e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës:

1) duhet të pajisen me një raport mjekësor të ekuipazhit të kabinës nga AeMC, AME ose OHMP; dhe

2) do të sigurojnë informacionin përkatës, ose një kopje të raportit të tyre mjekësor të ekuipazhit të kabinës tek operatori/et që ofrojnë shërbimet e tyre punëdhënëse.

b) Raporti mjekësor i ekuipazhit të kabinës:

Një raport mjekësor i ekuipazhit të kabinës duhet të tregojë datën e vlerësimit aeromjekësor, në rastet kur anëtari i ekuipazhit të kabinës është



vlerësuar si i aftë ose i paaftë, datën e vlerësimit të ardhshëm aeromjekësor të kërkuar dhe, nëse është e zbatueshme, çdo kufizim (e). Çdo element tjetër do të jetë subjekt i fshehtësisë mjekësore në përputhje me MED.A.015.

MED.C.035 Kufizimet

a) Nëse mbajtësit e një dëshmie të ekuipazhit të kabinës nuk përputhen plotësisht me kërkesat e specifikuara në seksionin 2, AME AeMC ose OHMP do të merret në konsideratë nëse ata mund të jenë në gjendje të kryejnë detyrat e ekuipazhit të kabinës në mënyrë të sigurt, nëse veprojnë në përputhje me një ose më shumë kufizime.

b) Çdo kufizim (e) për ushtrimin e privilegjeve të dhëna nga dëshmia e ekuipazhit të kabinës do të specifikohet në raportin mjekësor të ekuipazhit të kabinës dhe do të hiqet vetëm nga një AeMC, AME ose nga një OHMP në konsultim me një AME.

NËNPJESA D

EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR, MJEKËT E PËRGJITHSHËM, MJEKËT PËR SHËNDETIN NË VENDIN E PUNËS

SEKSIONI 1

Ekzaminuesit Aero Mjekësor

MED.D.001 Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësve të certifikatës si ekzaminues aeromjekësor (AME) janë të lëshojë, vleftësojë dhe rinovojë certifikatat mjekësore të klasës 2 dhe certifikatat mjekësore LAPL dhe të kryejë ekzaminimet dhe vlerësimet përkatëse mjekësore.

b) Mbajtësit e një certifikate AME mund të aplikojnë për shtrirjen e privilegjeve të tyre, duke përfshirë ekzaminimet mjekësore për rivalidim dhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 1, nëse ato përputhen me kërkesat e përcaktuara në pikën MED.D.015.

c) Privilegjet e mbajtësit të një certifikate AME të përmendur në pikat (a) dhe (b) duhet të përfshijnë privilegjet për kryerjen e kontrolleve dhe vlerësimeve aeromjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës dhe për sigurimin e raporteve mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, sipas rastit, në përputhje me këtë aneks (pjesa MED).

d) Objekti i privilegjeve të mbajtësit të një certifikate AME, dhe çdo kusht të saj, do të specifikohet në atë certifikatë.

e) Mbajtësi i një certifikate AME nuk duhet të mbajë në asnjë rast më shumë se një certifikatë AME të lëshuar në përputhje me këtë rregullorë.

f) Mbajtësit e një certifikate AME nuk duhet t'i nënshtrohen ekzaminimeve dhe vlerësimeve aeromjekësore në një shtet anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, kur AAC-ja ka lëshuar certifikatën e tyre AME, përveç në rastin kur ata kanë përmbushur të gjitha hapat e mëposhtëm:

1) u është dhënë akses nga shtet tjetër anëtar i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe për ushtrimin e aktiviteteve të tyre profesionale si mjek të specializuar;

2) kanë njoftuar autoritetin kompetent të shtetit tjetër anëtar të ZPEA-së për synimin e tyre për të kryer ekzaminime dhe vlerësime aeromjekësore dhe për të lëshuar certifikata mjekësore brenda objektit të privilegjeve të tyre si AME;

3) kanë marrë një njoftim nga autoriteti kompetent i atij shteti tjetër anëtar të ZPEA-së.

MED.D.005 Aplikimi

Aplikimi për një certifikatë AME ose për shtrirjen e privilegjeve të një certifikate AME bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

a) aplikantët për një certifikatë AME i vendosin në dispozicion autoritetit kompetent:

1) të dhënat e tyre personale dhe adresën e punës;

2) dokumentacionin që tregon se ata janë në përputhje me kërkesat e pikës MED.D.010, duke përfshirë dëshminë e përfundimit me sukses të kursit të trajnimit në mjekësinë e aviacionit që përkon me privilegjet që ata kanë aplikuar;

3) një deklaratë me shkrim që, sapo të jetë lëshuar certifikata AME, AME do të lëshojë certifikata mjekësore në bazë të kërkesave të kësaj rregulloreje.

b) Kur AME-të kryejnë ekzaminime aeromjekësore në më shumë se një vend, ata i japin autoritetit kompetent informacione përkatëse në lidhje me të gjitha vendet ku kanë kryer akzaminimet dhe lehtësirat praktike.

MED.D.010 Kërkesat për lëshimin e një certifikate AME

Certifikata AME do të lëshohet për aplikantët



kur ata plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) janë plotësisht të kualifikuar dhe kanë licencat e duhura për ushtrimin e mjekësisë dhe kanë dëshmi për përfundimin e trajnimeve mjekësore të specializuara;

b) kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi bazë në mjekësinë e aviacionit, duke përfshirë trajnimin praktik në metodat e ekzaminimit dhe vlerësimet aeromjekësore;

c) kanë demonstruar autoritetit kompetent se ata:

1) kanë ambientet e duhura, procedurat, dokumentacionin dhe pajisjet funksionale të përshtatshme për ekzaminimet aeromjekësore;

2) Kanë procedurat dhe kushtet e nevojshme për të garantuar konfidencialitetin mjekësor.

MED.D.011 Privilegjet e mbajtësit të certifikatës AME

Përmes lëshimit të një certifikate AME, mbajtësit gëzojnë privilegjet që të lëshojnë, rivalidojnë vleftesojnë dhe rinovojnë për herë të parë të gjitha pikat si më poshtë:

a) certifikatat mjekësore të klasës 2;

b) certifikatat mjekësore LAPL;

c) raportet mjekësore të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës.

MED.D.015 Kërkesat për zgjerimin e privilegjeve

Aplikantët do të marrin një certifikatë AME që i shtrin privilegjet e tyre për rivalidimin dhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 1, kur ata plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) kanë një certifikatë të vlefshme AME;

b) ata kanë kryer të paktën 30 ekzaminime për lëshimin, rivalidimin ose rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 2 ose certifikatave ekuivalente për një periudhë jo më të gjatë se 3 vjet para aplikimit;

c) ata kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi të avancuar në mjekësinë e aviacionit, duke përfshirë trajnimin praktik në metodat e ekzaminimit dhe vlerësimet aeromjekësore;

d) kanë përfunduar me sukses trajnimin praktik me kohëzgjatje prej të paktën 2 ditë, ose me një AeMC ose nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent.

MED.D.020 Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit

a) Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit të përmendura në MED.D.010 (b) dhe MED.D.015

(c) ofrohen vetëm pas miratimit paraprak të kursit nga AAC, kur organizata trajnuese ka selinë kryesore të biznesit në Shqipëri. Për të marrë këtë miratim, organizata e trajnimit duhet të provojë që programi i trajnimit përmban objektivat të të mësuarit për të fituar kompetencat e nevojshme dhe që personat përgjegjës për ofrimin e trajnimit të jenë të pajisur me njohuritë dhe përvojën e duhur.

b) Përveç rastit të trajnimit për arsye rifreskimi, në përfundim të kursit duhet të jepet një provim me shkrim për lëndët e përfshira në përmbajtjen e kursit.

c) Organizata e trajnimit duhet të lëshojë për pjesëmarrësit një certifikatë të përfundimit me sukses të kursit në rastin kur ata kanë kaluar me sukses një provim.

MED.D.025 Ndryshimet në certifikatën AME

a) Mbajtësit e një certifikate AME njoftojnë, pa vonesa të panevojshme, autoritetin kompetent për rrethanat e mëposhtme që mund të kenë ndikim në certifikatën e tyre AME:

(1) AME i nënshtrohet procedurave ose hetimeve disiplinore nga një organ rregullator mjekësor;

(2) ka ndryshime të kushteve në të cilat është dhënë certifikata, duke përfshirë përmbajtjen e deklaratave të dhëna në momentin e aplikimit;

(3) kërkesat për lëshimin e certifikatës AME nuk plotësohen më;

(4) ka një ndryshim të vendndodhjes së ushtrimit të aktivitetit të ekzaminuesit aeromjekësor ose të adresës së korrespondencës

b) Nëse autoritetet kompetente nuk njoftohen në përputhje me pikën (a), kjo mund të shkaktojë pezullimin ose revokimin e certifikatës AME në përputhje me pikën ARA.MED.250 të Pjesës ARA).

MED.D.030 Vlefshmëria e certifikatave AME

Një certifikatë AME është e vlefshme për një periudhë 3 vjeçare, përveç nëse autoriteti kompetent vendos ta reduktojë këtë periudhë për arsye të justifikuara që lidhen me rastin individual.

Me kërkesën e mbajtësit, certifikata:

a) vleftehet me kusht që mbajtësi:

1) të vazhdojë të përmbushë kushtet e përgjithshme të kërkuara për praktikën mjekësore



dhe të mbajë licencën e tij/saj për ushtrimin e mjekësisë;

2) ka marrë pjesë në trajnime për rifreskimin e mjekësisë së aviacionit brenda 3 viteve të fundit;

3) ka kryer të paktën 10 ekzaminime aeromjekësore ose të barasvlershme me to çdo vit;

4) mbetet në përputhje me kushtet e certifikatës;

5) ushtron privilegjet në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (pjesa-MED);

b) ka provuar se ai ose ajo gëzon kompetenca aeromjekësore në përputhje me procedurën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

c) vleftehet me kusht që mbajtësi të jetë në përputhje me kërkesat për rivlerësim të përcaktuara në pikën (a) ose me të gjitha kërkesat e mëposhtme:

1) të vazhdojë të përmbushë kushtet e përgjithshme të kërkuara për praktikën mjekësore dhe të mbajë licencën e tij/saj për ushtrimin e mjekësisë;

2) ka marrë pjesë në trajnime për rifreskimin e mjekësisë së aviacionit brenda vitit të fundit;

3) ka përfunduar me sukses trajnimet praktike brenda vitit të fundit, ose në një AeMC ose nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent.

4) mbetet në përputhje me kërkesat e pikës MED.D.010;

5) ka provuar se ai ose ajo gëzon kompetenca aeromjekësore në përputhje me procedurën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

SEKSIONI 2

Mjekët e përgjithshëm

MED.D.035 Kërkesat për mjekët e përgjithshëm

Mjekët e përgjithshëm (GMP-të) mund të veprojnë si AME për lëshimin e certifikatave mjekësore LAPL, kur plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) ushtrojnë veprimtarinë e tyre në një RSH ku GMP-të kanë akses në të dhënat e plota mjekësore të aplikantëve;

b) ushtrojnë veprimtarinë e tyre në përputhje me çdo kërkesë shtesë të përcaktuar në të drejtën kombëtare;

c) janë plotësisht të kualifikuar dhe të licencuar për ushtrimin e mjekësisë në përputhje me ligjin kombëtar;

d) kanë njoftuar autoritetin kompetent para se të nisin këtë veprimtari.

SEKSIONI 3

Praktikuesit e shëndetit profesional mjekësorë

MED.D.040 Kërkesat për praktikuesit e shëndetit profesional mjekësorë

Kur AAC është i kënaqur që kërkesat e sistemit shëndetësor kombëtar të zbatueshëm për **Praktikuesit e shëndetit profesional mjekësorë** (OHMP-të) janë të tilla që garantojnë pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj Aneksi (Pjesa-MED) të zbatueshme për OHMP-të, OMPH-të mund të kryejnë vlerësime aeromjekësore të ekuipazhit të kabinës, me kusht që:

a) të jenë plotësisht të kualifikuar dhe të kenë licencat e duhura në mjekësi dhe të jenë të kualifikuar për **shëndetin mjekësorë profesional**;

b) mjedisi i punës në fluturim dhe detyrat e sigurisë të ekuipazhit të kabinës të jenë të përfshira në programin mësimor të kualifikimit për **shëndetin profesional mjekësorë** ose të ketë trajnime apo përvoja të tjera profesionale;

c) të ketë njoftuar autoritetin kompetent para fillimit të kësaj veprimtarie.

ANEKSI V

Kategorizimi i ekuipazhit të kabinës i përfshirë në operacione të transportit ajror tregtar PJESA-CC Nënpjesa GEN

KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CC.GEN.001 Autoriteti kompetent

Për qëllim të kësaj pjese, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të jetë autoriteti kompetent i caktuar nga Republika e Shqipërisë, ku një person aplikon për lëshimin e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës.

CC.GEN.005 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për lëshimin e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës, kushtet për vlefshmërinë e tyre dhe përdorimin nga ana e mbajtësve të tyre.

CC.GEN.015 Aplikimi për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës

Kërkesa për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës do të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

**CC.GEN.020 Mosha minimale**

Aplikuesi për një vërtetim të ekuipazhit të kabinës duhet të jetë të paktën 18 vjeç.

CC.GEN.025 Privilegjet dhe kushtet

a) Privilegjet e mbajtësit të një vërtetimi të ekuipazhit të kabinës janë për të vepruar si anëtarë të ekuipazhit kabinës në transportin ajror tregtar të aeroplanëve referuar Udhëzimit të ministrit Nr.3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës mund të ushtrojnë privilegjet e specifikuar në pikën (a) vetëm nëse ata:

1) mbajnë një vërtetim të vlefshëm të ekuipazhit të kabinës siç përcaktohet në CC.CCA.105; dhe

2) janë në përputhje me CC.GEN.030, CC.TRA.225 dhe kërkesat e zbatueshme të Pjesës-Med.

CC.GEN.030 Dokumentet dhe mbajtja e të dhënave

Për të treguar përputhshmëri me kërkesat e aplikuar siç specifikohet në CC.GEN.025 (b), çdo mbajtës do të mbajë dhe do të ketë sipas kërkesës, vërtetimin e ekuipazhit të kabinës, listën, të dhënat e trajnimit dhe kontrollit në tipin e avionit tij/saj apo tipin e kategorizimit, gjithashtu dhe nëse garantohet që operatori që i ka punësuar i mban këto të dhëna dhe nëse mund t'i bëjë ato lehtësisht të disponueshme sipas kërkesës nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose nga mbajtësi.

Nënpjesa CCA

Kërkesat specifike për dëshminë e ekuipazhit të kabinës

CC.CCA.100 Lëshimi i dëshmisë të ekuipazhit të kabinës

a) Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës do të lëshohen vetëm për aplikantët të cilët kanë kaluar provimin pas përfundimit të kursit të trajnimit fillestar në përputhje me këtë pjesë.

b) Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës do të lëshohen:

1) nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar; dhe / ose

2) nga një organizatë e aprovuar për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

CC.CCA.105 Vlefshmëria e dëshmisë së ekuipazhit të kabinës

Dëshmia i Ekuipazhit të kabinës duhet të lëshohet me kohëzgjatje të pakufizuar dhe do të mbetet i vlefshëm përveç nëse:

a) pezullohet ose revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar; ose

b) mbajtësi i tij nuk ka ushtruar privilegjet të shoqëruara gjatë 60 muajve paraardhës mbi të paktën një tip avioni.

CC.CCA.110 Pezullimi dhe revokimi i dëshmisë së ekuipazhit të kabinës

a) Në qoftë se mbajtësit nuk përputhen me këtë pjesë, dëshmia e ekuipazhit të kabinës mund të pezullohet ose revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

b) Në rast të pezullimit ose anulimit të dëshmisë së ekuipazhit të kabinës nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, mbajtësit duhet të:

1) të informohen me shkrim për këtë vendim dhe mbi të drejtën e tyre për ankesë në përputhje me ligjin kombëtar;

2) nuk do të ushtrojnë privilegjet e dhëna nga dëshmia e ekuipazhit të kabinës;

3) të njoftojnë pa vonesë të pajustificuar operatorin që i ka punësuar; dhe

4) të kthejnë dëshminë e tyre në përputhje me procedurën në fuqi të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

NËNPJESA TRA**KËRKESAT E TRAJNIMIT PËR APLIKANTËT DHE MBAJTËSIT E DËSHMISË SË EKIPIZHIT TË KABINËS****CC.TRA.215 Dispozitat e trajnimeve**

Trajnimi i kërkuar në këtë pjesë duhet të:

a) sigurohet nga organizatat trajnuese ose operatorët e transportit ajror tregtar të aprovuar për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar;

b) kryhet nga një personel i përshtatshëm, me përvojë dhe i kualifikuar për elementet e trajnimit që do të mbulohen;

c) zhvillohet në bazë të një programi të trajnimit dhe programeve të dokumentuara në aprovimin e organizatës.

CC.TRA.220 Kurs trajnimi fillestar dhe ekzaminimi

a) Aplikantët për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës, duhet të kryejnë një kurs trajnimi fillestar për t'u familiarizuar me mjedisin e aviacionit dhe për të fituar njohuri të mjaftueshme, të përgjithshme dhe aftësi bazike e nevojshme për të



kryer detyrat dhe për të ushtruar përgjegjësitë që lidhen me sigurinë e pasagjerëve dhe të fluturimit gjatë operimeve normale, jonormale dhe të emergjencës.

b) Programi i kursit të trajnimit fillestar duhet të mbulojë të paktën elementet e specifikuara në shtojcën 1 të kësaj pjese. Ai do të përfshijë trajnime teorike dhe praktike.

c) Aplikantët për një dëshmi të ekuipazhit të kabinës, duhet t'i nënshtrohen një provimi që mbulon të gjitha elementet e programit të trajnimit të specifikuar në pikën (b), përveç trajnimit CRM, për të demonstruar se ata e kanë arritur nivelin e njohurive dhe aftësive të kërkuara nga paragrafi (a).

CC.TRA.225 Kategorizimi i tipit apo variantit të avionit.

a) Mbajtësit e një dëshmie të vlefshme të ekuipazhit të kabinës, duhet të veprojnë vetëm në një avion në qoftë se ata janë të kualifikuar në përputhje me kërkesat e aplikuar të pjesës ORO.

b) Për t'u kualifikuar për një tip ose një variant avioni, mbajtësit:

(1) duhet të përputhen me trajnimin e aplikuar, kontrollin dhe kërkesat e vlefshmërisë, që konsiderohen si të përshtatshme për avionët që do të operohet siç janë:

- (i) trajnimi specifik për tipin e avionit,
- (i) trajnimi konvertues i operatorit dhe familjarizimi;
- (ii) trajnimi diferencues;
- (iii) trajnimi periodik; dhe
- (2) duhet që të kenë operuar brenda 6 muajve paraprakë në tipin a avionit, ose duhet të kenë kryer trajnimin përkatës rinfreskues dhe kontrollin para se të operojnë përsëri në atë tip avioni.

Shtojca 1 e pjesës-CC Kursi i trajnimit fillestar dhe provimi

PROGRAMI I TRAJNIMIT

Programi i kursit të trajnimit fillestar duhet të përfshijë të paktën:

1. Njohuritë e përgjithshme teorike të aviacionit dhe rregulloret të aviacionit që mbulon të gjitha elementet e rëndësishëm mbi detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara të ekuipazhit të kabinës siç janë:

Terminologjia e aviacionit, teoria e fluturimit, shpërndarja e pasagjerëve, zonat e operimit,

meteorologjia dhe efektet e ndotjes së sipërfaqes së avionit;

1.1. Rregulloret përkatëse të aviacionit për ekuipazhin e kabinës dhe rolin e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar;

1.2. Detyrat dhe përgjegjësitë e ekuipazhit të kabinës gjatë operimeve dhe nevojën për t'u përgjigjur menjëherë dhe në mënyrë efektive situatave emergjente;

1.3. Vazhdueshmëria e kompetencës dhe përshtatshmëria për të vepruar si një anëtar i ekuipazhit të kabinës, në lidhje me fluturimin, kufizimin e kohës së detyrës dhe kërkesat e pushimit.

1.4. Rëndësia e sigurimit të mbajtjes së përditësuar të dokumentacioneve përkatëse dhe manualeve, me amendamentet e ofruara nga operatori si të zbatueshme;

1.5. Rëndësia e ekuipazhit të kabinës në kryerjen e detyrave të tyre në përputhje me manualin e operimeve të operatorit;

1.6. Rëndësia e informacionit para fluturimit të ekuipazhit të kabinës dhe përgatitja e informacionit të nevojshëm të sigurisë lidhur me detyrat e tyre të veçanta;

1.7. Rëndësia e identifikimit, kur anëtarët e ekuipazhit të kabinës kanë autoritetin dhe përgjegjësinë për të filluar një evakuim dhe procedurat e tjera të emergjencës.

2. Komunikimi:

Gjatë trajnimit, theksi do të vendoset në rëndësinë e komunikimit efektiv midis ekuipazhit të kabinës dhe ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë teknikat e komunikimit, gjuhën e përbashkët dhe terminologjinë.

3. Kurs Hyrjeje në faktorët human (HF) në aviacionin dhe menaxhimin e burimeve të ekuipazhit (CRM)

Ky kurs do të bëhet nga të paktën një instruktor i ekuipazhit të kabinës CRM. Elementet e trajnimit do të mbulohen në thellësi dhe duhet të përfshijnë të paktën si vijon:

3.1 Të përgjithshme: Faktorët njerëzorë në aviacion, udhëzimet e përgjithshme mbi parimet dhe objektivat CRM, performancën e njeriut dhe kufizimet;

3.2 E përshtatshme për anëtarët individë të ekuipazhit të kabinës: Ndërgjegjësimi mbi personalitetin, gabimi njerëzor, besueshmëria, qëndrimi, sjellja, vetëvlerësimi; stresi, menaxhimi i



stresit; lodhja dhe vigilenca, këmbëngulja, ndërgjegjësimi mbi situatën, marrja dhe përpunimi i informacionit.

4. Trajtimi i pasagjerëve dhe mbikëqyrja e kabinës:

4.1 Rëndësia e ndarjes së saktë të vendeve duke iu referuar masës dhe balancës së aeroplani, kategoritë e veçanta të pasagjerëve të fuqishëm fizikisht ngjitur me daljet pa mbikëqyrje;

4.2 Rregullat që mbulojnë vendosjen e sigurte të bagazhit të kabinës dhe sendeve të shërbimit të kabinës dhe rrezikut që ato përbëjnë për ata që qëndrojnë në kabinën e pasagjerëve ose janë pengese apo dëmtues për pajisjet ose daljet e emergjencës;

4.3 Këshillat për njohjen dhe menaxhimin e pasagjerëve të cilët janë të dehur me alkool, janë nën ndikimin e ilaçeve ose janë agresivë;

4.4 Masat që duhen ndërmarrë kur kafshët e gjalla janë futur në seksionin e pasagjerëve;

4.5 Detyrat që duhet të ndërmerren në rast të turbulencave, duke përfshirë sigurimin e kabinës së pasagjerëve; dhe

4.6 Metodatat e përdorura për të motivuar pasagjerët dhe kontrollin e turmës e nevojshme për të përshpejtuar një evakuim emergjence.

5. Aspektet Aeromjekësor dhe ndihma e parë:

5.1 Udhëzime të përgjithshme në aspektet aeromjekësor dhe mbijetesë;

5.2 Efektet fiziologjike të fluturimit me theks të veçantë tek hipoksia, kërkesat për oksigjen, funksionin e tubave Eustachian dhe barotraumasit;

5.3 Ndihma e parë themelore, përfshirë kujdesin e:

- (a) Shqetësimeve ajrore;
- (b) Çrregullimet gastro-intestinale;
- (c) Hiperventilimi;
- (d) Djegiet;
- (e) Plagët;
- (f) Të fikët; dhe
- (g) Thyerjet dhe lëndimet e indeve të buta;

5.4 Në fluturim urgjencat mjekësore dhe ndihma e parë që mbulon të paktën:

- (a) azmen;
- (b) stresin dhe reagimet alergjike;
- (c) shokun;
- (d) diabetin;
- (e) mbytjen;
- (f) epilepsinë;

(g) lindjen e femijes;

(h) goditjet; dhe

(i) atakun e zemrës;

5.5 Përdorimi i pajisjeve të përshtatshme duke përfshirë ndihmën e parë me oksigjen, ndihmën e shpejte me pajisje të ndihmës së parë dhe me pajisje mjekësore të emergjencës dhe përmbajtja e tyre;

5.6 Trajnimi praktik i reanimimit kardio-pulmonar nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës duke përdorur një manekin të projektuar posaçërisht dhe duke marrë parasysh karakteristikat e një mjedisi të avionit; dhe

5.7 Shëndetin dhe higjienën e udhëtimit, duke përfshirë:

(a) Higjienën në bord.

(b) Rrezikun e kontaktit me sëmundjet infektive dhe mjetet për të zvogëluar rreziqet e tilla;

(c) Trajtimin e mbetjeve klinike;

(d) Dizinfektimin e avionit;

(e) Trajtimin e vdekjes në bord; dhe

(f) Menaxhimin e vigjencës, efektet fiziologjike të lodhjes, gjumin fiziologjik, ritmin ditor dhe ndryshimet e zonave kohore.

6. Mallrat e rrezikshme në përputhje me instruksionet teknike të aplikuarat të ICAO-s.

7. Aspekte të përgjithshme të sigurisë në aviacion, duke përfshirë ndërgjegjësimin mbi dispozitat e përcaktuara në urdhrin e ministrit nr. 26/2010 për miratimin e rregullores mbi rregullat e përgjithshme bazë në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil.

8. Trajnimi mbi zjarrin dhe tymin

8.1 Rëndësia mbi përgjegjësinë e ekuipazhit të kabinës që të merret menjëherë me emergjencat që përfshijnë zjarrin dhe tymin dhe në veçanti, rëndësia e identifikimit të burimit të vërtetë të zjarrit;

8.2 Rëndësia e informimit të ekuipazhit të fluturimit menjëherë, si edhe veprimet specifike të nevojshme për koordinimin dhe ndihmën, kur zjarri ose tymi është zbuluar;

8.3 Domosdoshmëria për kontrolle të shpeshta të zonave me rrezik potencial të zjarrit, duke përfshirë tualetet dhe detektorët e tymit;

8.4 Klasifikimi i zjarreve dhe tipi i duhur i përbërësve të shuarjes dhe procedurat për situatat e veçanta të zjarrit;

1.5 Teknikat e aplikimit të përbërësve të shuarjes, pasojat e keqpërdorimit dhe të përdorimit



në një hapësirë të mbyllur, duke përfshirë trajnimin praktik në luftimin e zjarrit, e veshjet dhe përdorimin e aparateve të mbrojtjes ndaj tymit të përdorur në aviacionin; dhe

1.6 Procedurat e përgjithshme të shërbimeve emergjente të bazuara në terrenin e aerodromeve.

9. Trajnimi i mbijetesës:

9.1 Parimet e mbijetesës në mjedise armiqësore (p.sh. polare, shkretëtirë, xhungël, det); dhe

9.2 Trajnimi i mbijetesës në ujë që do të përfshijë veshjen dhe përdorimin e pajisjeve reale lundruese personale në ujë dhe përdorimin e barkave të gomës ose pajisje të ngjashme, si dhe praktikën reale në ujë.

ANEKSI VI KËRKESAT E AUTORITETIT PËR PERSONELIN AJROR PART-ARA NËNPJESA GEN

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SEKSIONI I Të përgjithshme

ARA.GEN.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të sigurojë të gjitha aktet legjislative, standardet, rregullat teknike, publikimet dhe dokumentet që lidhen me personelin përkatës në mënyrë që të lejojë që ata të kryejnë dhe të përmbushin detyrat e tyre.

ARA.GEN.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia do të zhvillojë Mjetet e Pranueshme të Përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me Rregulloren (EC) nr. 216/2008 dhe Rregullat Implementuese të saj. AAC pranon AMC e Agjencisë për të përcaktuar përputhshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil. Kur përmbushen AMC, Rregullat Implementuese janë përmbushur gjithashtu.

b) Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të krijuar përputhshmëri me Rregullat Implementuese.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përcaktojë një sistem që vazhdimisht do të

vlerësojë të gjithë mjetet e përputhshmërisë së përdorur nga ai vetë ose nga organizatat dhe personat nën mbikëqyrjen e tij që mundësojnë krijimin e përputhshmërisë me udhëzimin e ministrit nr. 3/2011 dhe Rregullat Implementuese të tij.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të vlerësojë të gjitha mjetet alternative të propozuara nga një organizatë në përputhshmëri me ORA.GEN.120 duke analizuar dokumentacionin e siguruar dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, kryen një inspektim të organizatës.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar gjen se mjetet alternative të përputhshmërisë janë në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3/2011 dhe Rregullat Implementuese të tij, ai pa vonesa të pajustifikuara duhet të:

(1) njoftojë aplikantin se mjetet alternative të përputhshmërisë janë në përputhje me Rregullat Implementuese;

(2) njoftojë Agjencinë për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse

(3) informojë nëpërmjet institucioneve përkatëse shtetet anëtare të BE-së dhe ZPEA-së rreth mjeteve alternative të përputhshmërisë që janë pranuar.

(e) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nga ana e tij përdor mjete alternative të përputhshmërisë për të arritur pajtueshmëri me udhëzimin e ministrit nr. 3/2011, ai duhet:

(1) t'i vërë ato në dispozicion të të gjitha organizatave dhe personave nën mbikëqyrjen e tij; dhe

(2) të njoftojë pa vonesë Agjencinë, duke respektuar parashikimet e Marrëveshjes së Punës me të.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet t'i sigurojë Agjencisë një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të përputhshmërisë, përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të përshtatshme, si dhe një vlerësim që demonstroi se Rregullat Implementuese janë përmbushur.

ARA.GEN.125 Informacion mbi Agjencinë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftojë pa vonesë Agjencinë, në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm në implemtimin e udhëzimit të ministrit nr. 3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij.



b) Duke konsideruar e parashikimet e Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do t'i japë Agjencisë informacionin domethënës të sigurisë që rrjedh nga raportet e ngjarjeve që janë marrë.

RA.GEN.135 Reagim të menjëhershëm për një problem të sigurisë

a) Pa cenuar urdhrin e ministrit nr. 68, datë 10.6.2011 — Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 —Adoptimi i rregullores për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të zbatojë një sistem të përshtatshëm për të mbledhur, analizuar dhe shpërndarë informacionin e sigurisë.

b) Agjencia do të zbatojë një sistem të duhur për të analizuar çdo informatë të rëndësishme të sigurisë së marrë, dhe Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, në respektim të parashikimeve të Marrëveshjes së Punës do të informohet, duke përfshirë rekomandimet apo veprimet korrigjuese të marra dhe të nevojshme për te, në mënyrë që të reagojë në kohën e duhur për një problem të sigurisë, që përbën problem për sigurinë, pjesët, pajisjet, organizatat ose personat që i nënshtrohen udhëzimit të ministrit nr. 3/2011.

c) Pas marrjes së informacionit të referuar në pikën (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të marrë masat e duhura për të adresuar problemin e sigurisë.

d) Masat e marra sipas pikës (c) duhet t'u njoftohen menjëherë të gjithë personave apo organizatave të cilat duhet të pajtohen me ta në bazë të udhëzimit të ministrit nr. 3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftojë gjithashtu Agjencinë dhe, kur veprimi i kombinuar është i nevojshëm, do të njoftohen nëpërmjet institucioneve përkatëse, duke zbatuar parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjen e Punës me Agjencinë, shtetet e ZPEA-së dhe të BE-së, sipas rastit.

SEKSIONI II Menaxhimi

ARA.GEN.200 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përcaktojë dhe mirëmbajë një sistem të menaxhimit, duke përfshirë minimalisht:

(1) Politikat dhe procedurat e dokumentuara që përshkruajnë organizimin e tij, mjetet dhe metodat për të arritur pajtueshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil” dhe Rregullat Zbatuese të tij. Procedurat duhet të mbahen të përditësuara dhe do të shërbejnë si dokumente themelore të punës brenda AAC-së për të gjitha detyrat e ndërlidhura;

(2) Një numër të mjaftueshëm të personelit për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e veta. Një personel i tillë duhet të jetë i kualifikuar për të kryer detyrat e nevojshme dhe duhet të ketë njohuri, përvojë, trajnim fillestar dhe periodik për të siguruar kompetencë të vazhdueshme. Duhet përcaktuar një sistem që të planifikojë disponueshmërinë e personelit, në mënyrë që të sigurojë përfundimin e duhur të të gjitha detyrave;

(3) Objektet e përshtatshme dhe akomodimin në zyra për të kryerjen e detyrave të caktuara;

(4) Një funksion për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe mjaftueshmërinë e procedurave, duke përfshirë ngritjen e një procesi të auditimit të brendshëm dhe një proces të menaxhimit të rrezikut të sigurisë. Monitorimi i pajtueshmërisë do të përfshijë një sistem reagimi të gjetjeve të auditimit tek menaxhimi i lartë i AAC-së për të siguruar zbatimin e veprimeve korrigjuese sipas nevojës.

(5) Një person ose grup personash, që janë përgjegjës për menaxhimin e lartë të AAC-së dhe për funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, për çdo fushë të aktivitetit, duke përfshirë sistemin e menaxhimit, duhet të emërojë një ose më shumë persona me përgjegjësinë e përgjithshme për menaxhimin e detyrës përkatëse (s).

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton procedurat për pjesëmarrjen në shkëmbimin të ndërsjellë të të gjithë informacionit dhe ndihmës së nevojshme nga autoritetet e tjera kompetente përkatëse, duke përfshirë informacionin për të



gjitha gjetjet e konstatuara, veprimet korrigjuese të ndërmarra në përputhje me këto gjetje dhe masat zbatuese të ndërmarra si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari në Shqipëri, por të certifikuar nga/ose që kanë dhënë deklaratë tek autoriteti kompetent i një shteti tjetër anëtar të ZPEA_sse ose tek Agjencia, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose anasjellas;

d) Një kopje e procedurave të lidhura me sistemin e menaxhimit dhe shtesa të tyre do të vihen në dispozicion të Agjencisë për qëllimin e standardizimit.

ARA.GEN.205 Shpërndarja e detyrave për subjektet e kualifikuara

a) Detyrat që lidhen me certifikimin fillestar apo mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave ose organizatave që i nënshtrohen udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 —Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullave implementuese të tij, do t'i caktohen vetëm personit të kualifikuar nga Republika e Shqipërisë dhe konkretisht i janë caktuar Autoritetit të Aviacionit Civil. Kur caktohen detyrat, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të sigurohet që:

(1) është vendosur një sistem që vlerëson fillimisht dhe vazhdimisht se entiteti i kualifikuar përputhet me aneksin V, të udhëzimit të ministrit nr. 3/2011. Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve do të dokumentohen.

(2) do të përcaktojë një marrëveshje të dokumentuar me një entitet të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e duhur të menaxhimit, të cilat në mënyrë të qartë të përcaktojnë:

- (i) detyrat që do të kryen;
- (ii) deklaratimet, raportet dhe të dhënat që do të ofrohen;
- (iii) kushtet teknike që duhet të përmbushën në kryerjen e detyrave të tilla;
- (iv) mbulimin përkatës të sigurisë; dhe
- (v) mbrojtjen e dhënë ndaj informacionit të përftuar në kryerjen e detyrave të tilla.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të sigurojë se procesi i auditimit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të rrezikut të sigurisë që kërkohet nga ARA.GEN.200 (a) (4) mbulon të gjithë certifikimin ose mbikëqyrjen e vazhdueshme të detyrave të kryera në emër të tij.

ARA.GEN.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të vendosë një sistem për të identifikuar ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat e veta dhe përgjegjësitë e veta siç është përcaktuar në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullat implementuese të tij. Ky sistem do të mundësojë që ai të marrë masa sa më të përshtatshme për të siguruar që sistemi i tij të mbetet menaxhimi i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të marrë masa për rinovimin e sistemit të tij të menaxhimit për të reflektuar ndonjë ndryshim në udhëzimin e ministrit nr. 3/2011 dhe në Rregullat Implementuese të tij në kohën e duhur, në mënyrë që të sigurohet zbatimi efektiv.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftojë Agjencinë për ndryshimet që ndikojnë në aftësinë e tij për të kryer detyrat e veta dhe përgjegjësitë e veta siç është përcaktuar në udhëzimin e ministrit nr. 3/2011.

ARA.GEN.220 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të krijojë një sistem të ruajtjes së të dhënave duke siguruar një ruajtje të përshtatshme, mundësi hyrjeje dhe gjurmueshmëri të besueshme të:

(1) politikave të dokumentuara të sistemit të menaxhimit dhe të procedurave;

(2) trajnimeve, kualifikimeve dhe autorizimeve të personelit të saj;

(3) shpërndarjes së detyrave, që mbulon elementet e kërkuara nga ARA.GEN.205, si dhe detaje të detyrave të shpërndara;

4.(4) proceset e certifikimit dhe deklaratimit, si dhe mbikëqyrja e organizatave të certifikuar dhe të deklaruara;

(5) procesit për lëshimin e licencave të personelit, kategorizimeve, certifikatave dhe dëshmive dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshme të bartësve të këtyre licencave, kategorizimeve, certifikatave dhe dëshmive;

(6) proceseve për lëshimin e certifikatave të kualifikimit FSTD dhe për mbikëqyrjen e vazhdueshme të FSTD dhe të organizatave që operojnë me atë;

(7) mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, por të mbikëqyrura ose të



certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose Agjencia, siç është rënë dakord ndërmjet këtyre organeve;

(8) vlerësimit dhe njoftimit tek Agjencia për mjetet alternative të përputhshmërisë të propozuara nga organizatat dhe vlerësimin e mjeteve alternative të përputhshmërisë të përdorura nga vetë Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar;

(9) gjetjeve, veprimeve korrigjuese dhe datave të mbylljes së veprimit korrigjues;

(10) masave të ndërmarra detyruese;

(11) informacioneve të sigurisë dhe masave ndjekëse;

(12) përdorimit të dispozitave fleksibile në përputhje me nenin 14 të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil.

b) Autoriteti kompetent krijon dhe përditëson listën e të gjitha certifikatave të organizatës, certifikatave të kualifikimit të FSTD-së dhe licencave të personelit, certifikatave dhe vërtetimeve të lëshuara, deklaratave që ka marrë nga DTO dhe programet e trajnimit të DTO që i ka vërtetuar ose miratuar në përputhje me aneksin I (pjesa FCL);

c) Të gjitha të dhënat do të mbahen për periudhën minimale të përcaktuar në këtë rregullore. Në mungesë të një treguesi të tillë, të dhënat do të mbahen për një periudhë minimale prej 5 vitesh, në varësitë ligjit të aplikueshëm për mbrojtjen e të dhënave.

SEKSIONI III

Mbikëqyrja, certifikimi dhe zbatimit

ARA.GEN.300 Mbikëqyrja

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të verifikojë:

(1) përputhshmërinë me kërkesat e aplikueshme të organizatës, apo të personave para lëshimit të një certifikate të organizatës, apo aprovimit të certifikatës së kualifikimit FSTD, ose licencës së personelit, certifikatën, ose dëshminë e kategorizimit, siç është e aplikueshme;

(2) përputhshmëria e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme për personat që mbajnë licenca, kualifikime dhe certifikata, organizatat që i kanë certifikuar, mbajtësit e një kualifikimi FSTD dhe organizatat nga të cilat ka marrë një deklaratë;

(3) zbatimin e masave të përshtatshme të sigurisë të mandatuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, siç përcaktohet në ARA.GEN.135 pika (c) dhe pika (d).

b) Ky verifikim duhet të:

(1) mbështetet me dokumentacionin specifik, që do të përdoret si udhëzim për kryerjen e funksioneve të mbikëqyrjes së sigurisë nga ana e personelit përgjegjës;

(2) sigurojë personat dhe organizatat që merren me rezultatet e aktivitetit të mbikëqyrjes të sigurisë;

(3) bazohet në auditimet dhe inspektimet, duke përfshirë inspektimet në ramp dhe inspektimet e panjoftuara; dhe

(4) sigurojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar me provat e nevojshme në rast se kërkohet veprim i mëtejshëm, duke përfshirë edhe masat e parashikuara nga ARA.GEN.350 dhe ARA.GEN.355.

© Fushëveprimi i mbikëqyrjes së përcaktuar në nënparagrafin (a) dhe (b) do të marrë parasysh rezultatet e aktiviteteve mbikëqyrëse të kaluara dhe prioritetet e sigurisë.

d) Pa paragjykuar kompetencat e shteteve të tjera të BE-së ose të ZPEA-së sipas përcaktimit të Marrëveshjes shumëpalëshe, gjithashtu dhe detyrimet e tyre siç është përcaktuar në ARO.RAMP, fushëveprimi i mbikëqyrjes së aktiviteteve të kryera në territorin e një shteti tjetër nga persona ose organizata të themeluara ose që kanë vendndodhjen në Shqipëri, do të përcaktohet në bazë të prioriteteve të sigurisë, si dhe të aktiviteteve të kaluara të mbikëqyrjes.

e) Kur veprimtaria e një personi ose organizate përfshin më shumë se një vend anëtar të BE-së, ose ZPEA-së duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe, ose Agjencisë, autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen sipas pikës (a) mund të bjere dakord që detyrat e mbikëqyrjes të ushtrohen nga shteti i BE-së ku zhvillohet aktiviteti ose vete Agjencia. Çdo person ose organizatë që është subjekt i një marrëveshje të tillë duhet të jetë i informuar për ekzistencën dhe e fushëveprimin e saj.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të mbledhë dhe do të përpunojë çdo informacion që e konsideron të dobishëm për mbikëqyrje, duke përfshirë inspektimin në Ramp dhe inspektimet pa paralajmërim.

**ARA.GEN.305 Programi i mbikëqyrjes**

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të krijojë dhe mirëmbajë një program të mbikëqyrjes që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes të kërkuara nga ARA.GEN.300 dhe nga ARO.RAMP.

b) Për organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe bartësit e certifikatës së kualifikimit FSTD programi i mbikëqyrjes do të zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj, rezultatet e certifikimit të kaluar dhe / ose aktivitetet mbikëqyrëse dhe do të bazohet në vlerësimin e rreziqeve të lidhura me të. Ai do të përfshihet brenda çdo cikli të planifikimit të mbikëqyrjes:

1) Auditime dhe inspektime, duke përfshirë inspektimin Ramp dhe inspektime të paparalajmëruara sipas rastit.

2) Mbledhjet bëhen ndërmjet menaxherit të përgjithshëm dhe Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar për të siguruar që do të mbeten të informuar për çështje të rëndësishme.

c) Për Organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe bartësit e certifikatës të kualifikimit FSTD një cikël planifikimi i mbikëqyrjes do të tejkalojë 24 muaj nga aplikimi.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të reduktohet nëse ka dëshmi që performanca e sigurisë së organizatës ose certifikata e mbajtësit të kualifikimit FTSD ka rënë.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet në një maksimum prej 36 muajsh, nëse Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ka vendosur se, gjatë 24 muajve të mëparshëm:

(1) Organizata ka treguar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe menaxhimin të rreziqeve që lidhen;

(2) Organizata ka demonstruar vazhdimisht nën ORA.GEN.130 që ai ka kontroll të plotë mbi të gjitha ndryshimet;

(3) Nuk janë lëshuar gjetje të nivelit të parë; dhe

(4) Të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar apo të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, siç përcaktohet në ARA.GEN.350 (d) (2).

Cikli i Planifikimit të mbikëqyrjes mund të shtrihet më tej në një maksimum prej 48 muajsh, nëse, përveç sa më sipër, organizata ka krijuar dhe Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ka aprovuar, një sistem efektiv të vazhdueshëm të raportimit në

AAC mbi performancën e sigurisë dhe përputhshmërinë rregullative të vetë organizatës.

(ca) Pavarësisht (c), për organizatat që ofrojnë vetëm trajnime kundrejt LAPL, PPL, SPL OSE BPL dhe vlerësimeve dhe certifikatave përkatëse, një cikël i planifikimit të mbikëqyrjes që nuk kalon 48 muaj do të aplikohet. Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes do të reduktohet nëse ka prova që performanca e sigurisë së mbajtësit të organizatës ka rënë.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të shtrihet në një maksimum prej 72 muajsh, nëse autoriteti kompetent ka vendosur që, gjatë 48 muajve të mëparshëm:

(1) organizata ka treguar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe menaxhimin e rreziqeve përkatëse, siç tregohet nga rezultatet e shqyrtimit vjetor në përputhje me ORA.GEN.200(c);

(2) organizata ka mbajtur në mënyrë të vazhdueshme kontroll mbi të gjitha ndryshimet në përputhje me ORA.GEN.130 siç tregohet nga rezultatet e shqyrtimit vjetor në përputhje me ORA.GEN.200(c);

(3) nuk janë lëshuar gjetje të nivelit 1; dhe

(4) të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar ose zgjeruar nga autoriteti kompetent siç përcaktohet në ARA.GEN.350(d)(2);

d) Për personat që mbajnë një licencë, certifikatë, kategorizim, ose dëshmi të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar programi i mbikëqyrjes do të përfshijë inspektimet në përgjithësi dhe inspektimet e pa paralajmëruara, kjo sipas rastit.

e) Programi i Mbikëqyrjes duhet të përfshijë të dhënat e datave kur auditimet, inspektimet dhe takimet janë të pritshme dhe kur auditime të tilla, inspektime dhe takime janë kryer.

(f) Pavarësisht nga pikat (b), (c) dhe (ca), programi i mbikëqyrjes së DTO-së zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj dhe rezultatet e aktiviteteve të kaluara të mbikëqyrjes dhe bazohet në vlerësimin e rreziqeve që lidhen me llojin e trajnimit të ofruar. Aktivitetet e mbikëqyrjes përfshijnë inspektime, duke përfshirë inspektimet pa paralajmërim dhe mund të përfshijnë gjithashtu auditime, nëse konsiderohet e nevojshme nga autoriteti kompetent;

**ARA.GEN.310 Procedura e certifikimit fillestar - Organizatat**

a) Pas marrjes së aplikimit për lëshimin fillestar të një certifikate për një organizatë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të verifikojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e aplikuar.

b) Kur është i kënaqur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikuar, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do t'i lëshojë certifikatat siç përcaktohet në anekset III dhe V të kësaj pjese. Certifikata do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Privilegjet dhe fushëveprimi i aktiviteteve që organizata është aprovuar për të kryer do të specifikohen në kushtet e aprovimit bashkangjitur certifikatës.

c) Për të mundësuar që një organizatë do të zbatojë ndryshimet pa aprovimin paraprak të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar në përputhje me ORA.GEN.130AAC do të aprovojë procedurën e paraqitur nga organizata që përkufizon shtrirjen e ndryshimeve të tilla dhe duke përshkruar se si këto ndryshime do të menaxhohen dhe komunikohen.

ARA.GEN.315, Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e licencave, kategorizimeve, certifikatave ose dëshmime të subjekteve

a) Pas marrjes së kërkesës për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e licencave, kategorizimeve, certifikatave ose dëshmime dhe të çdo dokumentacioni mbështetës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të verifikojë nëse aplikanti plotëson kërkesat e zbatueshme.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të lëshojë, rivlerësojë, rinovojë ose ndryshojë licencën, certifikatën, kategorizimin, ose dëshminë, pasi të mbetet i kënaqur që aplikanti i përmbush kërkesat e zbatueshme.

ARA.GEN.330 Ndryshimet - organizatat

a) Pas marrjes së kërkesës për një ndryshim që kërkon aprovim paraprak, kur mbetet i kënaqur se aplikanti i plotëson kërkesat e zbatueshme do të verifikojë përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara dhënies së aprovimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përshkruajë kushtet nën të cilat organizata mund të operojë gjatë ndryshimit, deri kur AAC të

përcaktojë se certifikata e organizatës duhet të pezullohet.

Kur mbetet i kënaqur se organizata është në përputhje me kërkesat e aplikuar, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të aprovojë ndryshimin,

b) Pa paragjykuar masat shitesë të zbatimit, kur organizata implementon ndryshimet e kërkuara para aprovimit të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, siç është përcaktuar në pikën (a), AAC do të pezullojë, kufizojë ose të revokojë certifikatën e organizatës.

c) Për ndryshimet që nuk kërkojnë aprovimin paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të vlerësojë informacionin e siguruar në njoftimin e dërguar nga ana e organizatës në përputhje me ORA.GEN.130 për të verifikuar përputhshmërinë me kërkesat e aplikuar. Në rast të ndonjë mospërputhjeje, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të:

(1) njoftojë organizatën rreth mospërputhshmërisë dhe kërkesës për ndryshime të mëtejshme; dhe

(2) në rast të gjetjeve të nivelit 1 ose nivel 2 duhet të veprojë në përputhje me ARA.GEN.350.

(d) Pavarësisht nga pikat (a), (b) dhe (c), në rastin e ndryshimeve në informacionin e përfshirë në deklaratat e marra nga një DTO ose në programin e trajnimit të përdorur nga DTO, që i është njoftuar atij në përputhje me pikën DTO.GEN.116 të aneksit VIII (Pjesa- DTO), autoriteti kompetent vepron sipas rastit në përputhje me kërkesat e pikave ARA.DTO.105 dhe ARA.DTO.110, sipas rastit;

ARA.GEN.350 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese - organizatat

a) Organi kompetent për mbikëqyrjen në përputhje me ARA.GEN.300 pika (a), duhet të ketë një sistem të analizimit të gjetjeve për rëndësinë e tyre të sigurisë.

b) Një gjetje e nivelit të 1-rë do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur është zbuluar ndonjë mospërputhshmëri e rëndësishme me kërkesat e aplikuar të udhëzimit të ministrit nr. 3/2011 dhe Rregullave Implementuese të tij, me procedurat e organizatës dhe manualët ose me termat e aprovimit ose certifikatës e cila ul sigurinë ose dëmton seriozisht sigurinë e fluturimit.



Gjetjet e nivelit 1 duhet të përfshijnë:

(1) dështimin për t'i dhënë akses Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar mbi objektet e organizatës të përcaktuara në ORA.GEN.140 gjatë orëve normale të operimit dhe pas dy kërkesave me shkrim;

(2) marrjen ose mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së organizatës përmes falsifikimit të provave të dokumenteve të dorëzuara;

(3) provën e keqpërdorimit ose përdorimit me mashtrim të certifikatës së organizatës; dhe

(4) mungesën e një menaxheri të përgjegjshëm.

c) Një gjetje e niveli të 2-të do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur është zbuluar ndonjë mospërputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të udhëzimit të ministrit nr. 3/2011 dhe rregullave implementuese të tij, me procedurat e organizatës dhe manualët, me kushtet e një aprovimi ose të një certifikatë që mund të ulin sigurinë e fluturimit ose të rrezikojnë sigurinë e fluturimit.

d) Kur një gjetje është zbuluar gjatë mbikëqyrjes ose me çdo mjet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar pa cenuar ndonjë veprim shtesë të kërkuar nga udhëzimi i ministrit nr. 3/2011 dhe Rregullat Implementuese të tij, do t'ia komunikojë me shkrim gjetjen organizatës dhe kërkesën për veprimet korrigjuese për të zgjidhur mospërputhshmërinë(-të) e identifikuar/a. Aty ku është e nevojshme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të informojë shtetin në të cilin është regjistruar avioni.

(1) Në rast të gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të marrë masa të menjëhershme dhe të përshtatshme që të ndalojë ose kufizojë aktivitetet dhe, nëse është e përshtatshme, ai do të marrë masa për revokimin e certifikatës apo aprovimit të veçantë ose të kufizojë, pezullojë atë në tërësi ose pjesërisht, në varësi të masës së nivelit 1 të gjetjes, derisa veprimi i suksesshëm korrigjues të jetë ndërmarrë nga organizata.

(2) Në rastin gjetjeve të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar:

(i) duhet t'i japë një organizate një periudhë të zbatimit të veprimit korrigjues e përshtatshme me natyrën e gjetjes e në çdo rast, fillimisht nuk do të jetë më shumë se 3 muaj. Në fund të kësaj periudhe dhe në varësi të natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të

zgjasë periudhën 3-mujore si rezultat i planit të veprimit korrigjues të kënaqshëm duke rënë dakord me vetë Autoritetin.

(ii) duhet të vlerësojë veprimet korrigjuese dhe planin e implementimit të propozuar nga organizata dhe, nëse rezultati i vlerësimit është se ato janë të mjaftueshme për të trajtuar mospërputhshmërinë, AAC duhet t'i pranojë ato.

(3) Kur një organizatë dështon në paraqitjen e një plani veprimi korrigjues të pranueshëm, ose të kryejë veprime korrigjuese brenda afatit të pranuar ose të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, gjetja do të jetë ngritur në një nivel 1 dhe do të ndërmerren veprimet, në përputhje me paragrafin (d) pika(1).

(4) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet që ai ka ngritur apo që i janë komunikuar atij dhe, ku është e aplikueshme, do të zbatojë masat, të gjitha veprimet korrigjuese dhe datën e mbylljes së veprimit për mbylljen e gjetjeve.

(da) Pavarësisht nga pikat (a) deri (d), në rastin e DTO-ve, nëse gjatë mbikëqyrjes ose në ndonjë formë tjetër, autoriteti kompetent gjen prova që tregojnë mospërmbushjen e kërkesave thelbësore të përcaktuara në aneksin III të UM nr. 3/2011 apo rishikimeve të tij ose të kërkesave të aneksit I (pjesa-FCL) dhe aneksit VIII (Pjesa DTO) të kësaj rregulloreje nga një DTO, autoriteti kompetent:

(1) konstaton ngrejë një gjetje, e regjistron, dhe e komunikon atë me shkrim tek përfaqësuesi i DTO-së dhe përcakton një periudhë të arsyeshme kohe brenda së cilës DTO do të ndërmarrë hapat e specifikuar në pikën DTO.GEN.150 të aneksit VIII (Pjesa DTO);

(2) ndërmerr veprime të menjëhershme dhe të nevojshme për kufizimin kufizuar ose ndalimin ndaluar e aktiviteve të aktivitetet e trajnimit të prekura ndikuara nga kjo mospërmbushje, mospërputhje derisa DTO të ndërmarrë veprimin korrigjues të përmendur në pikën 1, kur ndodh një nga situatat e mëposhtme:

(i) është identifikuar një problem sigurie;

(ii) DTO nuk arrin të marrë masa korrigjuese në përputhje me pikën DTO.GEN.150;

(3) në lidhje me programet e trajnimit të përmendura në pikën DTO.GEN.230(c) të aneksit VIII (Pjesa-DTO), është kufizuar, pezulluar, ose revokuar miratimi i programeve të trajnimit;

(4) merr masa të tjera zbatuese të nevojshme për



të garantuar përputhshmërinë dhe, kur është e nevojshme, të korrigjohen pasojat e saj;

(e) Pa cenuar ndonjë masë shtesë zbatuese, kur AAC i cili vepron në përputhje me pikën ARA.GEN.300 (d) identifikon ndonjë mospërmbushje të kërkesave thelbësore të përcaktuara në aneksin III të UM nr. 3/2011, i ndryshuar ose të kërkesave të aneksit I (Pjesa-FCL) dhe aneksit VIII (Pjesa DTO) të kësaj rregulloreje nga një organizatë e certifikuar nga, ose që ka bërë deklaratë në një autoriteti kompetent të një shteti tjetër anëtar ose i Agjencisë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, informojnë autoritetin kompetent që preket nga kjo mospërmbushje.

ARA.GEN.355 Gjetjet dhe masat e zbatimit - personat

a) Nëse gjatë mbikëqyrjes ose me çdo mjet tjetër, është gjetur dëshmi nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar përgjegjës për mbikëqyrjen në përputhje me ARA.GEN.300 pika (a) që tregon një mospërputhje me kërkesat e aplikuara nga një person që mban një licencë, certifikatë ose dëshmi të lëshuar në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3/2011 dhe rregullave implementuese të tij,

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të ngrejë një gjetje, do ta regjistrojë atë, dhe t'ia komunikojë me shkrim mbajtësit të licencës, certifikatës, kategorizimit ose dëshmisë.

b) Kur një gjetje e tillë është ngritur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kryejë një hetim. Nëse gjetja është e konfirmuar, ai duhet të:

(1) kufizojë, pezullojë ose revokojë licencën, certifikatën, ose dëshminë si të aplikueshme, kur një çështje e sigurisë ka qenë e identifikuar; dhe

(2) marrë masa të mëtejshme për zbatimin e nevojshëm të parandalimit të vazhdueshmërisë së mos përputhshmërisë.

c) Kur është e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të informojë personin apo organizatën që ka lëshuar certifikatën mjekësore ose dëshminë.

d) Pa cenuar masat shtesë të zbatimit, kur autoriteti i Republikës së Shqipërisë vepron sipas dispozitave të ARA.GEN.300 pika (d) dhe gjen prova që tregojnë një mospërputhje me kërkesat e aplikuara nga një person që mban një licencë, certifikatë, kategorizim ose dëshmi të lëshuar nga AAC, ai do të ngrejë një gjetje, do ta ruajë dhe do t'ia komunikojë subjektit.

e) Nëse gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet është gjetur një prove mospërputhjeje me kërkesat e zbatueshme nga ana e një personi që i nënshtrohet kërkesave të përcaktuara në Udhëzimin e Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, i cili nuk mban një licencë, certifikatë, kategorizim apo dëshmi që lëshohet në përputhje me këtë Rregullore dhe Rregullat Implementuese të saj, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që identifikon mospërputhshmërinë do të marrë masat e nevojshme zbatuese për të parandaluar vazhdimin e kësaj mospërputhshmërie.

NËNPJESA FCL KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME LICENCIMIN E EKIUPAZHIT TË FLUTURIMIT SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.FCL.120 Ruajtja e të dhënave

Përveç të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220 (a), Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së të dhënave, rezultatet e provimeve dhe vlerësimet e testeve të aftësisë.

SEKSIONI II Licencat, kategorizimet dhe certifikatat

ARA.FCL.200, Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një licence, kategorizimi ose certifikate

a) Lëshimi i licencave dhe kategorizimeve. Autoriteti kompetent lëshon licencën për ekuipazhin e fluturimit dhe kategorizimet përkatëse, duke përdorur formën e përcaktuar në shtojcën I të kësaj pjese.

Nëse piloti që ka për qëllim të fluturojë jashtë territorit të RSH me një avion të regjistruar në një Shtet Anëtar, kur AAC ka lëshuar licencën e fluturimit për ekuipazhin, AAC:

(1) shton shënimin e mëposhtëm për licencën e ekuipazhit të fluturimit sipas pikës XIII: “Kjo licencë vërtetohet automatikisht sipas bashkëlidhjes së ICAO-s për këtë licencë”; dhe

(2) e vendos këtë bashkëlidhje në dispozicion të pilotit në formë të shtypur ose elektronike

b) Lëshimi i certifikatave të instruktorëve dhe ekzaminuesve. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar



do të lëshojë një certifikatë instruktori apo ekzaminuesi si:

(1) një futje të privilegjeve përkatëse në licencën e pilotit siç përcaktohet në shtojcën I të kësaj pjese, ose

(2) një dokument i veçantë, në një forme dhe mënyrë të specifikuar nga AAC.

c) Lëshim i licencës nga ekzaminuesi. Para autorizimit të veçantë të disa ekzaminuesve për të rivlerësuar ose rinovuar kategorizimet ose certifikatat, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të zhvillojë procedurat e duhura.

d) Miratimi i licencës nga instruktorët. Para se të autorizojë në mënyrë specifike instruktorët e caktuar për të rivlerësuar një kategorizim të klasës së pistonit me motor të vetëm ose TMG, autoriteti kompetent do të zhvillojë procedurat e përshtatshme;

ARA.FCL.205 Monitorimi i ekzaminuesve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të zhvillojë një program të mbikëqyrjes për të monitoruar sjelljen dhe performancën e ekzaminuesve duke marrë parasysh:

(1) numrin e ekzaminuesve që ai ka certifikuar; dhe

(2) numrin e ekzaminuesve të certifikuar nga autoritetet e tjera kompetente që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ushtron aktivitetin e tij mbikëqyrës.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të mbajë një listë të ekzaminuesve që ai ka certifikuar. Lista do të deklarojë privilegjet e ekzaminuesve dhe do të publikohet dhe përditësohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

© Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të hartojë procedurat për të caktuar ekzaminuesit për kryerjen e testeve të aftësive.

ARA.FCL.210 Informacion për ekzaminuesit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të njoftojë Agjencinë për procedurat kombëtare administrative, kërkesat për mbrojtjen e të dhënave personale, përgjegjësinë, siguracionin për aksidentet dhe tarifat e aplikuar në vendin tonë, të cilat do të përdoren nga ekzaminuesit kur kryejnë teste të aftësive, kontrolle të mjeshtërive ose vlerësime të kompetencës të një aplikanti për të cilin nuk ka qenë AAC lëshuesi i certifikatës së ekzaminuesit mjekësor.

b) Për të lehtësuar shpërndarjen dhe aksesin në informacion e marrë nga autoritete kompetente sipas pikës (a), Agjencia do të publikojë këtë informacion sipas formatit të përshtatshëm prej saj.

c) AAC mund të lejojë ekzaminuesit që ai ka certifikuar dhe ekzaminuesit të certifikuar nga autoritetet e tjera kompetente, që të ushtrojnë privilegjet e tyre në territorin e tij, me kriteret e sigurisë që duhet të respektohen, kur kryhen testet e aftësisë dhe kontrollet e mjeshtërisë në një avion.

ARA.FCL.215 Periudha e vlefshmërisë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur lëshon, rinovon një kategorizim ose certifikatë, të një ekzaminuesi veçanërisht të autorizuar nga AAC, duhet ta zgjasë periudhën e vlefshmërisë, deri në fund të muajit përkatës.

b) Kur rivleftehet një kategorizim, një certifikatë të një instruktori apo ekzaminuesi, veçanërisht të autorizuar nga AAC, duhet ta zgjasë periudhën e vlefshmërisë së kategorizimit ose certifikatës deri në fund të muajit përkatës.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, apo një ekzaminues i autorizuar posaçërisht për këtë qëllim nga AAC-ja, duhet të fusë datën e skadimit në licencë ose certifikatë.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të zhvillojë procedurat për të lejuar privilegjet që do të ushtrohen nga mbajtësi i licencës ose certifikatës për një periudhë maksimale prej 8 javësh pas përfundimit të suksesshëm të provimit(ve) të aplikueshëm, derisa të futen në licencë apo certifikatë.

ARA.FCL.220 Procedura për rilëshimin e një licence piloti

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të rilëshojë një licencë kur është e nevojshme për arsye administrative dhe:

(1) pas lëshimit fillestar të një kategorizimi; ose

(2) kur paragrafi XII i licencës së përcaktuar në shtojcën I të kësaj pjese është plotësuar dhe nuk kanë mbetur hapësira të mëtejshme.

b) Vetëm kategorizimet dhe certifikatat e vlefshme do të transferohen në dokumentin e ri të licencës.

ARA.FCL.250 Kufizimi, pezullimi ose revokimi i licencave, kategorizimeve dhe certifikatave

(a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë siç është e aplikueshme licencën e një piloti dhe kategorizimet



ose certifikatat shoqëruese, në përputhje me ARA.GEN.355, por mes të tjerash, në rrethanat e mëposhtme:

1) marrje e licencës së pilotit, kategorizimit apo certifikatës, me falsifikim të provave të dokumentuara të dorëzuara;

2) falsifikim në ditarin e udhëtimit si dhe në të dhënat e licencës ose certifikatës;

3) mbajtësi i licencës nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme të pjesës FCL;

4) ushtrim i privilegjeve të një licence, kategorizimi apo certifikate, kur janë nën ndikimin negativ të alkoolit ose drogës;

5) mospajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme operacionale;

6) dëshmi e keqpërdorimeve ose përdorimit mashtrues të certifikatës; ose

7) performance e papranueshme në çdo fazë të detyrave apo përgjegjësi të ekzaminuesit të fluturimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të kufizojë, të pezullojë ose revokojë një klasifikim, licencë ose certifikatë në bazë të kërkesës me shkrim të mbajtësit të licencës ose certifikatës.

c) Të gjitha testet e aftësisë, kontrollet e aftësisë apo vlerësimet e kompetencës të kryera gjatë pezullimit ose pas revokimit të certifikatës së një ekzaminuesi do të jenë të pavlefshme.

SEKSIONI III

Provimet e njohurive teorike

ARA.FCL.300 Procedurat e provimeve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë masat dhe procedurat e nevojshme për të lejuar aplikantët që t'i nënshtrohen provimeve të njohurive teorike në përputhje me kërkesat e zbatueshme të pjesës FCL.

b) Në rastin e ATPL, MPL, licencës për pilot-tregtar (CPL), dhe kategorizimeve për instrumente, këto procedura duhet të përputhen me të gjitha kategoritë e mëposhtme:

(1) Provimet duhet të bëhen me shkrim apo në formë kompjuter-bazë.

(2) Pyetjet për provimin duhet të përzgjidhen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, sipas një metode të përbashkët e cila lejon mbulimin e tërë planit mësimor në çdo lëndë, nga Banka Evropiane Qendrore e Pyetjeve (ECQB). ECQB është një bazë të dhënash e pyetjeve me alternativa të

shumta të mbajtura nga ana e Agjencisë. AAC duhet të marrë masa për aksesin në ECQB.

(3) Provimi në fushën e komunikimit mund të ofrohet veçmas nga ato të lëndëve të tjera. Një aplikant i cili ka kaluar më parë një ose të dyja provimet për rregullat e komunikimeve të fluturimit vizual (VFR) dhe rregullat e fluturimit instrumental (IFR) nuk do të riekzaminohet në seksionet përkatëse.

© Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të informojë aplikantët për gjuhët në dispozicion për provimet.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të vendosë procedurat e duhura për të siguruar integritetin e provimeve.

d) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar konstaton se aplikuesi nuk është në përputhje me procedurat gjatë provimeve, kjo do të vlerësohet me synim dështimin e aplikantit, qoftë në provimin për një lende të vetme ose në provimin si një i tërë.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të ndalojë aplikantët për cilët ka prova se kanë kopjuar në ndonjë provim të mëtejshëm për një periudhë prej së paku 12 muaj nga data e provimit, në të cilin ata janë gjetur duke kopjuar.

NËNPJESA CC

KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN E KABINËS

SEKSIONI I

Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

ARA.CC.100 Procedurat për dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë procedurat për, lëshimin, ruajtjen e evidencave dhe mbikëqyrjen e dëshmimeve të ekuipazhit të kabinës në përputhje me respektivisht ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 dhe ARA.GEN.300.

b) Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës duhet të lëshohen, duke përdorur format dhe specifikimet e përcaktuara në shtojcën II të kësaj pjese; ose

(1) nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar; dhe / ose, nëse vendoset kështu nga Republika e Shqipërisë

(2) nga një organizatë e aprovuar për të vepruar kështu nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të bëjë publikisht të disponueshme:



(1) se cili organ i lëshon dëshmitë e ekuipazhit të kabinës në territorin e tyre; dhe

(2) nëse organizatat janë miratuar për të vepruar kështu, nevojitet lista e këtyre organizatave.

ARA.CC.105 Pezullimi ose revokimi i dëshmimeve të ekuipazhit të kabinës

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të marrë masa në përputhje me ARA.GEN.355, duke përfshirë pezullimin ose revokimin e dëshmimeve të ekuipazhit të kabinës, të paktën në rastet e mëposhtme:

a) mospërputhje me Part-CC ose me kërkesat e zbatueshme të ORO dhe Part- CAT, ku është identifikuar një problem i sigurisë;

b) marrje ose ruajtje e vlefshmërinë se dëshmisë së ekuipazhit të kabinës me falsifikime të provave të dokumentuara të dorëzuara;

c) ushtrim i të gjitha privilegjeve të ekuipazhit të kabinës, kur janë nën ndikimin negativ të alkoolit ose drogës; dhe

d) provë e shpërdorimit ose përdorimit mashtrues të dëshmisë së ekuipazhit kabinës.

SEKSIONI II

Organizatat që ofrojnë trajnime të ekuipazhit të kabinës ose lëshojnë dëshmitë e ekuipazhit kabinës

ARA.CC.200 Miratimi i organizatave për sigurimin dhe trajnimin e ekuipazhit të kabinës ose lëshimin e dëshmimeve të ekuipazhit kabinës

a) Përpara lëshimit të një miratimi, një organizatë trajnimi ose një operatori të transportit ajror tregtar që ofrojnë trajnime të ekuipazhit të kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të verifikojë që:

(1) zhvillimi, planet mësimore dhe programet shoqëruese të kurseve të trajnimit të ofruara nga organizata përputhen me kërkesat përkatëse të Part-CC;

(2) pajisjet e trajnimit të përdorura nga organizata përfaqësojnë realisht ambientin e pasagjerëve të tipit të avionit dhe karakteristikat teknike të pajisjeve që do të operohen nga ana e ekuipazhit të kabinës;

(3) trajnerët dhe instruktorët që zhvillojnë seksione trajnuese të jenë me përvojën dhe kualifikimin e përshtatshëm për mbulimin e temave të trajnimit.

b) Në qoftë se një organizatë e Republikës së Shqipërisë është miratuar për të lëshuar dëshmitë e ekuipazhit të kabinës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të japë vetëm miratimet për organizata të tilla që veprojnë në përputhje me kërkesat e paragrafit (a). Para dhënies së një miratimi të tillë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të:

(1) vlerësojë aftësinë dhe përgjegjësinë e organizatës për të kryer detyrat përkatëse;

(2) sigurojë se organizata ka krijuar procedura të dokumentuara për kryerjen e detyrave përkatëse, përfshirë kryerjen e provimit(ve) nga një personel i kualifikuar për këtë qëllim dhe të çliruar nga konfliktet e interesit, si dhe ka lëshuar dëshmi të ekuipazhit të kabinës në përputhje me ARA.GEN.315 dhe ARA.CC.100 (b);dhe

(3) kërkojë nga organizata që të sigurojë informatat dhe dokumentet që lidhen me dëshmitë që lëshon të ekuipazhit të kabinës dhe mbajtësve të tyre, si të nevojshme për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për kryerjen e ruajtjes së evidencave, mbikëqyrjes dhe zbatimin e detyrave.

NËNPJESA ATO

KËRKESAT SPECIFIKE QË LIDHEN ME ORGANIZATAT E MIRATUARA TË TRAJNIMIT (ATO-t) SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.ATO.105 Programi i mbikëqyrjes

Programi mbikëqyrës për ATO-t duhet të përfshijë monitorimin e standardeve të kurseve, duke përfshirë vëzhgimin e trajnimit të fluturimeve me nxënësit, nëse janë të përshtatshme për avionët e përdorur.

ARA.ATO.120 Ruajtja e të dhënave të regjistruara

Përveç regjistrat të të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përfshijë në sistemin e tij për mbajtjen e regjistrave, detaje të kurseve të ofruara nga ATO dhe nëse është e aplikueshme, të dhënat në lidhje me FSTD- të e përdorura për trajnim.

**NËNPJESA FSTD****KËRKESAT E VEÇANTA LIDHUR ME
KUALIFIKIMIN E PAJISJEVE PËR
TRAJNIME
SIMULUESE TË FLUTURIMIT
(FSTD-të)
SEKSIONI I****Të përgjithshme****ARA.FSTD.100 Procedura e vlerësimit
fillestar**

a) Me marrjen e një aplikimi për një certifikatë të kualifikimit për një FSTD, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të:

(1) vlerësojë FSTD-të e paraqitura për vlerësimin fillestar ose për përmirësimin e kualifikimit bazë të aplikueshëm;

(2) të vlerësojë FSTD-te në ato zona që janë thelbësore për kryerjen e trajnimit të anëtareve të ekuipazhit të fluturimit, procesin e testimit dhe kontrollit, sipas rastit;

(3) të kryejë teste objektive, subjektive dhe funksionimi në përputhje me bazat e kualifikimit dhe të rishikojë rezultatin e testeve të tilla për përcaktimin e udhëzimeve të testit të kualifikimit (QTG); dhe

(4) të verifikojë nëse organizata që operon FSTD është në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Kjo nuk zbatohet për vlerësimin fillestar të pajisjeve themelore të trajnimit instrumental (BITD-ve).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të miratojë QTG-ne vetëm pas përfundimit të vlerësimit fillestar të FSTD dhe kur të gjitha mospërputhjet në QTG të jenë adresuar tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe QTG-ja që ka rezultuar nga procedurat e vlerësimit fillestar duhet të jetë master QTG (MQTG), i cili do të jetë baza për kualifikimin e FSTD dhe vlerësimet periodike të mëtejshme të FSTD.

c) Bazat e kualifikimit dhe kushtet e veçanta.

(1) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të vendosë kushte të veçanta për bazën e kualifikimit FSTD, kur kërkesat ORA.FSTD.210 pika (a) të jenë plotësuar dhe kur të jetë vërtetuar se kushtet e veçanta sigurojnë një nivel sigurie të barasvlershëm me atë të përcaktuar në specifikimet e zbatueshme të certifikimit.

(2) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, ndryshe nga Agjencia ka përcaktuar kushte të veçanta për bazat e kualifikimit të një FSTD-je, ai duhet të njoftojë pa vonesë Agjencinë. Njoftimi duhet të shoqërohet me një përshkrim të plotë të kushteve të veçanta të përcaktuara dhe një vlerësim të sigurisë, duke demonstruar se është përmbushur një nivel sigurie ekuivalent me atë të përcaktuar në specifikimet e zbatueshme të certifikimit.

**ARA.FSTD.110 Lëshimi i një certifikate të
kualifikimit FSTD**

a) Pas përfundimit të një vlerësimi të FSTD dhe kur konsiderohet që FSTD plotëson bazat e kualifikimit të zbatueshëm në përputhje me ORA.FSTD.210 dhe se organizata që operon atë i plotëson kërkesat e aplikueshme për ruajtjen e kualifikimit të FSTD në përputhje me ORA.FSTD.100, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të nxjerrë certifikatën e kualifikimit FSTD për një periudhë të pakufizuar, duke përdorur formularin e përcaktuar në shtojcën IV të kësaj pjese.

**ARA.FSTD.115 Kualifikimi i përkohshëm i
FSTD**

a) Në rastin e futjes së programeve të reja të avionit, kur pajtueshmëria me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë për kualifikim për FSTD nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të lëshojë një kualifikim të përkohshëm të nivelit FSTD.

b) Për simulatore të plotë të fluturimit (FFS) një nivel i përkohshëm kualifikimi duhet të jepet vetëm në nivelin A, B ose C.

c) Ky nivel i përkohshëm kualifikimi duhet të jetë i vlefshëm derisa një nivel kualifikimi përfundimtar mund të lëshohet dhe, në çdo rast, nuk duhet të kalojë 3 vjet.

**ARA.FSTD.120 Vazhdimi i një kualifikimi
FSTD**

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të monitorojë vazhdimisht organizatën që operon FSTD për të verifikuar se:

(1) Seti i plotë i testeve në MQTG është përsëritur edhe njëherë në mënyrë progresive gjatë një periudhe 12-mujore;

(2) rezultatet e vlerësimeve periodike vazhdojnë në përputhje me standardet e kualifikimit dhe janë datuar dhe ruajtur; dhe

(3) një konfigurim i sistemit të kontrollit është përcaktuar për të siguruar integritetin e



vazhdueshëm të hardware dhe software të FSTD se kualifikuar.

(b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kryejë vlerësime periodike të FSTD në përputhje me procedurat e detajuara në ARA.FSTD.100. Këto vlerësime duhet të zhvillohen:

(1) çdo vit, në rastin e një simulatori të plotë të fluturimit (FFS), pajisje e trajnimit të fluturimit (FTD) ose trajnues i procedurave të fluturimit dhe lundrimit (FNPT); fillimi për çdo periudhë periodike 12-mujore është data e kualifikimit fillestar. Vlerësimi periodik i FSTD duhet të bëhet brenda 60 ditëve para përfundimit të kësaj periudhe 12-mujore të vlerësimit periodik;

(2) çdo 3 vjet, në rastin e një BTID.

ARA.FSTD.130 Ndryshimet

a) Pas marrjes së kërkesës për çdo ndryshim të certifikatës së kualifikimit FSTD, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përputhet me elementet e aplikueshme të kërkesave fillestare të procedurës së vlerësimit, siç përcaktohet në ARA.FSTD.100 pika (a) dhe pika (b).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të plotësojë një vlerësim të veçantë pas ndryshimeve të mëdha, ose kur një FSTD nuk rezulton të performojë në nivelin e saj fillestar të kualifikimit.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet gjithmonë të kryejë një vlerësim të veçantë para dhënies së një niveli më të lartë të kualifikimit për FSTD.

ARA.FSTD.135 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese - Certifikata e kualifikimit FSTD

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë, si të zbatueshme, një certifikatë të kualifikimit FSTD në përputhje me ARA.GEN.350, por që nuk është kufizuar, vetëm në rrethanat e mëposhtme:

a) marrje të certifikatave të kualifikimit FSTD nga falsifikimi i dëshmime të dokumentuara dhe të paraqitura;

b) organizata që operon në FSTD nuk mund të demonstrojë se FSTD përputhet me bazat e saj të kualifikimit; ose

c) organizata që operon në FSTD nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme të Part-ORA.

ARA.FSTD.140 Ruajtja e evidencave

Përveç të dhënave të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të mbajë dhe përditësojë një listë të FSTD-ve të kualifikuar nën mbikëqyrjen e tij, datat

kur vlerësimet janë parashikuar për t'u bërë dhe kur vlerësimet e tilla janë kryer.

NËNPJESA AeMC KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME QENDRAT AEROMJEKËSORE (AeMC-te) SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.AeMC.110 Procedura e certifikimit fillestar Procedura e certifikimit për një AeMC duhet të ndjeke dispozitat e përcaktuara në ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese – AeMC

Pa cenuar ARA.GEN.350, gjetjet e nivelit 1 përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në, si vijon:

a) dështimin për emërimin e një drejtuesi të AeMC;

b) dështimin për të siguruar konfidencialitetin mjekësor të të dhënave të regjistruara aeromjekësore; dhe

c) dështimin për të siguruar Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar me të dhënat mjekësore dhe statistikore për qëllime mbikëqyrëse.

NËNPJESA MED KËRKESAT E VEÇANTA NË LIDHJE ME CERTIFIKIMIN AEROMJEKËSOR SEKSIONI I

Të përgjithshme

ARA.MED.120 Vlerësuesit mjekësorë

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të emërojë një ose më shumë vlerësues mjekësorë për të ndërmarrë detyrat e përshkruara në këtë Seksion. Vlerësuesit mjekësorë duhet të jenë licencuar dhe të kualifikuar në mjekësi dhe të kenë:

a) eksperiencë pune pas-universitare në mjekësi prej të paktën 5 vjet;

b) njohuri specifike dhe përvojë në mjekësinë e aviacionit; dhe

c) trajnim specifik në certifikimin mjekësor.

ARA.MED.125 Referimi tek autoriteti licencues

Kur një AeMC ose ekzaminues aeromjekësor (AME) i është referuar për vendimin mbi përshtatshmërinë e një aplikanti, autoritetit licencues:



a) Vlerësuesi mjekësor ose stafi mjekësor i caktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të vlerësojë dokumentimin mjekësor përkatës dhe të kërkojë dokumentacione mjekësore të mëtejshme, ekzaminimet dhe testet aty ku është e nevojshme; dhe

b) Vlerësuesi mjekësor duhet të përcaktojë përshtatshmërinë e aplikantit për lëshimin e një certifikatë mjekësore me një ose më shumë kufizime sipas nevojës.

ARA.MED.130 Formati i certifikatës mjekësore

Formati i certifikatës mjekësore duhet të jetë në përputhje me specifikimet e mëposhtme:

a) Përmbajtja

(1) Shteti ku licenca e pilotit është lëshuar ose ku piloti ka aplikuar (I),

(2) Klasa e certifikatës mjekësore (II),

(3) Numri i certifikatës, që fillon me Kodin e Shtetit, ku është lëshuar licenca e pilotit ose piloti ka aplikuar dhe që ndiqet nga një kod numrash dhe/ose germash në format arab dhe skript latin (III),

(4) Emri i mbajtësit (IV),

(5) Kombësia e mbajtësit (V),

(6) Data e lindjes së mbajtësit (dd/mm/yyyy) (XIV),

(7) Firma e mbajtësit (VII),

(8) Kufizimi (et) (XIII),

(9) Data e skadimit të certifikatës mjekësore (IX) për:

(i) Operime tregtare për pasagjerë, të klasit 1, me një pilot,

(ii) Operime të tjera tregtare të klasit 1,

(iii) Klasi 2

(iv) LAPL

(10) Data e ekzaminimeve mjekësore

(11) Data e elektrokardiogramës së fundit

(12) Data e audiogramës së fundit

(13) Data e lëshimit dhe firmosjes së AME ose vlerësuesit mjekësor që lëshoi certifikatën. GMP mund të shtohet në këtë fushë nëse ata kanë kompetencën për të lëshuar certifikata mjekësore nën ligjin kombëtar të shtetit ku është lëshuar licenca.

(14) Vula (XI)

b) Materiali: Përveç rastit të LAPL të lëshuar nga GMP, letra ose materiali përdorur duhet të parandalojë ose të tregojë dukshëm çdo ndryshim ose fshirje. Ndonjë hyrje ose fshirje në formë,

duhet qartësisht të autorizohet nga autoriteti licencues.

c) Gjuha: Certifikatat do të shkruhen në gjuhën (gjuhët) kombëtare dhe në anglisht dhe në ndonjë gjuhë tjetër që autoriteti licencues e gjykon të përshtatshme.

d) Të gjitha datat në certifikatën mjekësore do të shkruhen në formatin dd/mm/yyyy.

ARA.MED.135 Formati aeromjekësor

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përdorë forma për:

a) formën e aplikimit për një certifikatë mjekësore;

b) formën për raportin e ekzaminimit të aplikantëve për klasën 1 dhe klasën 2; dhe

c) formën për raportin e ekzaminimit të aplikantëve për licencën e pilotëve të avionëve të lehtë (LAPL).

ARA.MED.145 GMP Njoftimi tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, sipas rastit, duhet të krijojë një proces të njoftimit për praktikuesit e përgjithshëm mjekësore (GMP-te) në mënyrë që të sigurojë që GMP-të të jenë në dijeni të kërkesave mjekësore të përcaktuara në MED.B.095.

ARA.MED.150 Ruajtja e evidencave

a) Përveç të dhënave të regjistruara të kërkuara në ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së evidencave, detajet e ekzaminimeve aeromjekësore dhe vlerësimet e paraqitura nga AME, AeMC apo GMP-te.

b) Të gjitha të dhënat e regjistruara aeromjekësore të mbajtësve të licencës duhet të mbahen për një periudhë minimale prej 10 vjetësh pas skadimit të certifikatave të tyre të fundit mjekësore.

c) Për qëllim të vlerësimeve dhe standardizimit aeromjekësor, të dhënat e ruajtura aeromjekësore duhet të vihen në dispozicion pas pëlqimit me shkrim të aplikantit / mbajtësit të licencës për:

(1) një AeMC, AME ose GMP për qëllim të kryerjes së një vlerësimi aeromjekësor;

(2) një bord të rishikimit mjekësor që mund të krijohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për një rishikim të dytë të rasteve të skajshme;

(3) specialistë përkatës mjekësore për qëllim të kryerjes së një vlerësimi aeromjekësor;

(4) vlerësues mjekësor të Autoritetit të



Aviacionit Civil Shqiptar me qëllim mbikëqyrjen bashkëpunuese;

(5) aplikantë / mbajtës të licencës së interesuar mbi kërkesën e tyre me shkrim; dhe

(6) pas mosidentifikimit të aplikantit / mbajtësit të licencës për Agjencinë për qëllime të standardizimit.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të vere të dhënat aeromjekësore në dispozicion për qëllime të tjera nga ato të përmendura në pikën (c) në përputhje me Direktivën 95/46/EC ashtu siç zbatohen sipas ligjit kombëtar.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të mbajë lista:

(1) të të gjithë AME-ve që mbajnë një certifikatë të vlefshme të lëshuar nga ky autoritet; dhe

(2) ku është e aplikueshme, të të gjitha GMP-ve që veprojnë si AME në territorin e tyre.

Këto lista duhet t'i bëhen të ditur Republikës së Shqipërisë dhe Agjencisë sipas kërkesës.

ARA.MED.160 Shkëmbimi i informacionit për certifikatat mjekësore nëpërmjet një bazë të dhënash qendrore

a) Agjencia krijon dhe menaxhon një bazë të dhënash qendrore, Baza e të Dhënave Aeromjekësore Evropiane (EAMR).

b) Për qëllime të certifikimit mjekësor dhe mbikëqyrjes së aplikantëve dhe mbajtësve të certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe për mbikëqyrjen e AME-ve dhe AeMC-ve, personat e përmendur në pikën (c) shkëmbejnë informacionin e mëposhtëm përmes EAMR:

(1) të dhënat bazë të aplikantit ose mbajtësit të certifikatës mjekësore të klasës 1: autoritetin licencues; mbiemrin dhe emrin; datën e lindjes; kombësinë; adresën e e-mailit dhe numrin e një ose më shumë dokumenteve të identifikimit (letërnjoftimi kombëtar ose pasaporta) siç vendoset në dispozicion nga aplikanti;

(2) të dhënat e certifikatës mjekësore të klasës 1: datën e ekzaminimit mjekësor ose, në rast se ekzaminimi mjekësor nuk është përfunduar, datën e fillimit të ekzaminimit mjekësor; datat e lëshimit dhe të skadimit të certifikatës mjekësore të klasës 1; vendin e ekzaminimit; statusin e kufizimeve; statusin e kësaj certifikate (e re, e publikuar, e pezulluar ose e revokuar); numrin unik të referencës të vlerësuesit mjekësor të autoritetit licencues; AME ose AeMC që ka lëshuar këtë certifikatë dhe të autoritetit të tij kompetent.

(c) Për qëllimet e pikës (b), personat e mëposhtëm kanë akses në EAMR dhe informacionin e përfshirë në të:

(1) vlerësuesit mjekësorë të autoritetit licencues të aplikantit ose mbajtësit të certifikatës mjekësore të klasës 1, si dhe çdo person tjetër i autorizuar në mënyrë të rregullt nga ai autoritet përgjegjës për krijimin ose menaxhimin e të dhënave të atij aplikanti ose mbajtësi, siç kërkohej në këtë Rregullore;

(2) AME-të dhe çdo personel i autorizuar në mënyrë të rregullt nga AeMC-të, të cilëve ai aplikant ose mbajtës i ka dhënë një deklaratë në përputhje me pikën MED.A.035 (b)(2);

(3) çdo personel i autorizuar në mënyrë të rregullt nga autoriteti kompetent përgjegjës për mbikëqyrjen e AME-ve ose AeMC-ve që kryejnë vlerësime aeromjekësore të këtyre aplikantëve ose mbajtësve.

Përveç kësaj, Agjencia dhe autoritetet kombëtare kompetente mund të japin akses personave të tjerë në EAMR dhe në informacionet e përfshira në të, aty ku është e nevojshme për të siguruar funksionimin e duhur të EAMR, veçanërisht mirëmbajtjen teknike të tij. Në këtë rast, Agjencia ose autoriteti kompetent kombëtar në fjalë garanton që këta persona të jenë të autorizuar dhe të kualifikuar në mënyrë të rregullt, që aksesit i tyre të mbetet i kufizuar për aq sa është e nevojshme për qëllimet për të cilat atyre u është dhënë akses dhe të kenë kryer trajnime paraprake lidhur me legjislacionin e mbrojtjes së të dhënave personale dhe masat përkatëse mbrojtëse. Sa herë që një autoritet kompetent i jep këtë akses një personi, ai informon paraprakisht Agjencinë.

d) Autoritetet e licencimit, AME-të dhe AeMC-të e përmendura në pikën (c), çdo herë pasi të kenë ekzaminuar një aplikant ose një mbajtës të një certifikate mjekësore të klasës 1, regjistrojnë menjëherë të dhënat e përmendura në pikën (b) në EAMR ose i përditësojnë ato nëse është e nevojshme.

e) Kur të dhënat përmbajnë të dhëna personale siç përcaktohen në nenin 2 të rregullores (KE) nr. 45/2001 (1), sa herë që regjistrojnë ose përditësojnë këto të dhëna, duhet të informojnë paraprakisht aplikantin ose mbajtësin e certifikatës së klasës 1.

f) Agjencia siguron integritetin dhe sigurinë e EAMR-së dhe informacionin e përfshirë në të



përmes infrastrukturës së përshtatshme të teknologjisë së informacionit. Agjencia përcakton dhe zbaton, në konsultim me autoritetet kombëtare kompetente, protokollet dhe masat teknologjike të nevojshme për të garantuar që çdo akses në EAMR dhe në informacionin që përmban EAMR të jetë e ligjshme dhe e sigurt.

g) Agjencia garanton që çdo informacion që përmban EAMR të fshihet pas një periudhe prej 10 vitesh. Kjo periudhë llogaritet nga data e skadimit të certifikatës së fundit të klasës 1 të lëshuar në lidhje me aplikantin ose mbajtësin në fjalë, ose nga data e regjistrimit ose përditësimit të fundit të të dhënave në lidhje me atë aplikant ose mbajtës, cilado datë të jetë më e fundit.

h) Agjencia do të sigurojë që aplikantët ose mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 mund të kenë akses në çdo informacion në lidhje me ato të përfshira në EAMR dhe që ata të informohen se mund të kërkojnë që ky informacion të korrigjohet ose fshihet. Autoriteti licencimit do të vlerësojnë kërkesat e tilla dhe, kur të konsiderojë se informacioni në fjalë është i pasaktë ose jo i nevojshëm për qëllimet e specifikuara në pikën (b), të sigurojë që informacioni të korrigjohet ose fshihet.

SEKSIONI II

Ekzaminuesit aeromjekësorë (AME-te)

ARA.MED.200 Procedura për lëshimin rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e një certifikate AME

a) Procedura e certifikimit për një AME duhet të ndjehet dispozitat e përcaktuara në ARA.GEN.315. Para lëshimit të certifikatës, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të ketë prova se praktikat e AME janë të pajisura plotësisht për të kryer ekzaminimet aeromjekësore brenda fushëveprimit për certifikatën AME për të cilën është aplikuar.

b) Kur të krijohet bindja që AME-te është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, AAC duhet të nxjerrë, rivleftojë, rinovojë ose të ndryshojë certifikatën AME për një periudhë që nuk i kalon 3 vjet, duke përdorur formularin e përcaktuar në shtojcën VII të kësaj pjese.

ARA.MED.240 Praktikuesit e përgjithshëm mjekësorë (GMP-te) që veprojnë si AME

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të

njoftojë Agjencinë dhe autoritetet kompetente që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, mbi ekzaminimet aeromjekësore për LAPL që mund të kryhen në territorin e saj nga GMP-te.

ARA.MED.245 Vazhdueshmëria e Mbikëqyrjes se AME-ve dhe GMP-ve

Kur zhvillon programin e mbikëqyrjes se vazhdueshme referuar në ARA.GEN.305 Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të marrë parasysh numrin e AME-ve dhe GMP-ve që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ushtron mbikëqyrjen.

ARA.MED.250 Kufizimi, pezullimi ose revokimi i një certifikate të AME-ve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kufizojë, të pezullojë ose revokojë një certifikatë AME në rastet:

(1) kur AME-ja nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme;

(2) të dështimit për të përmbushur kriteret për certifikim ose vazhdueshmëri të certifikimit;

(3) të mungesës së evidencave të ruajtura aeromjekësore, apo dorëzimit të të dhënave ose informacioneve të pasakta;

(4) të falsifikimit të të dhënave mjekësore, certifikatave apo dokumentacionit;

(5) të fshehjes së fakteve që i përkasin një aplikimi, një mbajtësi të një certifikate mjekësore ose deklaratave apo përfaqësimeve false ose mashtruese tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar;

(6) të dështimit të praktikës AME për të korrigjuar gjetjet nga auditimi; dhe

(7) të kërkesës së AME-së së certifikuar.

(b) Certifikata e një AME duhet të anulohet automatikisht në njërin nga rrethanat e mëposhtme:

(1) heqja e licencës mjekësore të ushtruar; ose

(2) heqja nga Regjistri Mjekësor.

ARA.MED.255 Masat e zbatimit

Nëse gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, është gjetur prova që tregon një papajtueshmëri të një AeMC-je, një AME-je apo një GMP-je, autoriteti licencues duhet të ketë një proces për të rishikuar certifikatat mjekësore të lëshuara nga ajo AeMC, AME ose GMP dhe mund t'i bëjë ato të pavlefshme, ku kërkohet garantimi i sigurisë së fluturimit.



SEKSIONI III Certifikimi mjekësor

ARA.MED.315 Rishikimi i raporteve të ekzaminimit

Autoriteti licencues duhet të ketë një proces të caktuar për të:

a) rishikuar ekzaminimin dhe raportet e vlerësimit të marra nga AME-te, AeMC-te dhe GMP-te dhe t'i informojë ato për çdo mospërputhje, gabim ose keqkuptim të bërë në procesin e vlerësimit; dhe

b) ndihmuar AME-te dhe AeMC-te në kërkesën që ata bëjnë në lidhje me vendimin e tyre mbi përshtatshmërinë aeromjekësore në raste të diskutueshme.

ARA.MED.325 Rishikimi sekondar i procedurës

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë një procedurë për rishikimin e rasteve të diskutueshme dhe të shkajshme me këshilltarët e pavarur mjekësore, me përvojë në praktikën e mjekësisë së aviacionit, për të marrë një konsideratë dhe një këshillë mbi përshtatshmërinë e një aplikanti për certifikim mjekësor.

ARA.MED.330 Rrethanat e veçanta mjekësore

a) Kur teknologjia e re mjekësore, mjekimi ose procedurat identifikohen që mund të justifikojnë një vlerësim të shëndetshëm të aplikantëve por jo në pajtim me kërkesat, kërkim mund të kryhet për të mbledhur prova mbi ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Me qëllim për të ndërmarrë kërkimin, një autoritet kompetent, në bashkëpunim me së paku një autoritet tjetër kompetent, mund të zhvillojë dhe vlerësojë një protokoll të vlerësimit mjekësor bazuar mbi të cilin këto autoritete kompetente mund të lëshojnë një numër të caktuar të certifikatave mjekësore të pilotit me kufizimet e përshtatshme.

c) AeMC dhe AME mund të lëshojnë vetëm certifikata mjekësore mbi bazën e një protokollit kërkitimi nëse udhëzohet për të bërë kështu nga autoriteti kompetent.

d) Protokollit do të pranohet ndërmjet autoriteteve kompetente në fjalë dhe do të përfshijë si një minimum:

(1) një vlerësim rreziku;

(2) një shqyrtim literature dhe vlerësim për të

ofruar prova që lëshimi i një certifikate mjekësore bazuar në protokollin e kërkitimit nuk do të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës;

(3) kriteret e përzgjedhjes së detajuar për pilotët që pranohen në protokoll;

(4) kufizimet që do të miratohen në certifikatën mjekësore;

(5) procedurat e monitorimit për t'u zbatuar nga autoritetet kompetente në fjalë;

(6) përcaktimi i pikave përfundimtare për përfundimin e protokollit.

e) Protokollit do të jetë në pajtim me parimet etike përkatëse.

f) Ushtrimi i privilegjeve të licencës nga mbajtësit e licencës me një certifikatë mjekësore të lëshuar mbi bazën e protokollit do të kufizohet në fluturimet në avionin e regjistruar në Vendet Anëtare të përfshira në protokollin e kërkitimit. Ky kufizim do të tregohet në certifikatën mjekësore.

g) Autoritetet kompetente pjesëmarrëse do të:

(1) sigurojnë Agjencinë me:

(i) protokollin e kërkitimit para zbatimit;

(ii) detajet dhe vlerësimet e pikës kryesore të caktuar të secilit autoritet kompetent pjesëmarrës;

(iii) raportet e dokumentuara të vlerësimeve të rregullta të efektivitetit të tij.

(2) sigurojë AeMC dhe AME brenda juridiksionit të tyre me detajet e protokollit para zbatimit për informacionet e tyre;

NËNPJESA DTO KËRKESAT SPECIFIKE LIDHUR ME ORGANIZATAT E DEKLARUARA PËR TRAJNIMET (DTO)

ARA.DTO.100 Deklarimet tek autoriteti kompetent

a) Pas marrjes së deklaratës nga një DTO, autoriteti kompetent verifikon deklaratimet që përmbajnë të gjithë informacionin e specifikuar në pikën DTO.GEN.115 të aneksit VIII (Pjesa-DTO) dhe pranimin e marrjes së deklaratës, duke përfshirë caktimin e një numri individual reference DTO-je për përfaqësuesin e DTO-së.

b) Nëse deklarata përmban informacionin e kërkuar ose përmban informacione që tregojnë mospërmbushjen e kërkesave thelbësore të përcaktuara në aneksin III të UM nr. 3/2011 apo rishikimet e tij ose të kërkesave të aneksin I (pjesa



FCL) dhe aneksin VIII (pjesa DTO) të kësaj Rregullore, autoriteti kompetent vepron në përputhje me pikën ARA.GEN.350(da).

ARA.DTO.105 Ndryshime në deklarime

Menjëherë pas marrjes së një njoftimi për ndryshimin e informacionit të përfshirë në deklaraten e DTO-së, autoriteti kompetent vepron në përputhje me pikën ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Verifikimi i përputhshmërisë së programit të trajnimit

a) Pas marrjes së programit të trajnimit të DTO-je dhe të çdo ndryshimi të tij, që i është njoftuar atij në përputhje me pikën DTO.GEN.115 (c) të aneksit VIII (Pjesa DTO) ose aplikimit për miratimin e programit të trajnimit të një DTO-je të dorëzuar në përputhje me pikën DTO.GEN.230 (c) të asaj Shtojce, autoriteti kompetent verifikon përputhshmërinë e këtyre programeve të trajnimit me kërkesat e aneksit I (pjesa FCL).

b) Kur sigurohen që programi i trajnimit të DTO-së dhe çdo ndryshim pasues i tij janë në përputhje me këto kërkesa, autoriteti kompetent informon me shkrim përfaqësuesin e DTO-së, ose në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.230 (c) të aneksit VIII (pjesa DTO), për miratimin e programit të trajnimit. Për këtë miratim përdoret formulari i cili gjendet në shtojcën 8 të këtij aneksi (pjesa ARA).

c) Në rast të ndonjë mospërputhje, autoriteti kompetent vepron në përputhje me pikën ARA.GEN.350(da) ose, në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.230 (c) të aneksit VIII (pjesa DTO), refuzon kërkesën për miratimin e programit të trajnimit;

Shtojca 1 e aneksit VI PART-ARA Licenca e ekuipazhit të fluturimit

Licenca e ekuipazhit të fluturimit e lëshuar nga AAC-ja në përputhje me pjesën-FCL do të jetë në pajtim me specifikimet e mëposhtme:

a) Përmbajtja. Numri i njësive të treguar do të printohet gjithmonë në lidhje me titullin e njësive. Njësiti I deri në XI janë njësi 'të përhershme' dhe njësiti XII deri në XIV janë njësi "të ndryshueshme" që mund të shfaqen në një pjesë të ndarë ose të ndashme të formës kryesore. Çdo pjesë e ndarë ose e ndashme do të identifikohet qartësisht si pjesë e licencës.

(1) Njësiti e përhershme:

(I) statusin e lëshimit të licencës;

(II) titullin e licencës;

(III) numrin serial të licencës që fillon me kodin e shtetit të lëshimit të licencës të ndjekur nga "FCL" dhe një kod numrash dhe/ose shkronjash në numra arabikë dhe në shkrim latin;

(IV) emrin e mbajtësit (në shkrim latin, edhe nëse shkrimi i gjuhës kombëtare është i ndryshëm nga ai Latin);

(IVa) datën e lindjes;

(V) adresën e mbajtësit;

(VI) kombësinë e mbajtësit

(VII) nënshkrimin e mbajtësit;

(VIII) autoritetin kompetent dhe, ku është e nevojshme, kushtet nën të cilat licenca lëshohet;

(IX) certifikatën e vlefshmërisë dhe autorizimin për privilegjet e dhëna;

(X) nënshkrimin e nënpunësit që ka lëshuar licencën dhe datën e lëshimit; dhe

(XI) vulën ose pullën e autoritetit kompetent.

(2) Njësiti e ndryshueshme:

(XII) kategorizimet dhe certifikatat: klasa, tipi, certifikatat e instruktorit, etj. me datat e skadencës. Privilegjet e telefonit radio (R/T) mund të shfaqen në formën e licencës ose në një certifikatë të ndarë;

(XIII) shënime: d.m.th dëshmitë shënime të veçanta shtesë në licensë që lidhen me lidhur me kufizimet dhe dëshmitë aprovimet e privilegjeve, duke përfshirë këtu shënimin e dëshmisë së aftësisë gjuhësore, shënimet për vërtetimin automatik të licencës dhe kategorizimet për avionët e sipas shtojcës II, kur përdoren për transportin ajror tregtar; dhe “.

(XIII) shënime: d.m.th miratimet e veçanta në lidhje me kufizimet dhe miratimet për privilegjet, duke përfshirë miratimet e aftësisë gjuhësore, kategorizimet për avionin e aneksit II kur përdoret për transport ajror tregtar; dhe

(XIV) çdo detaj tjetër i kërkuar nga autoriteti kompetent (p.sh. vendi i lindjes/vendi i origjinës).

b) Materiali. Letra ose materiali tjetër i përdorur do të përdoret për të ndaluar ose për të treguar çdo ndryshim ose fshirje. Çdo hyrje ose fshirje në formë do të autorizohet qartësisht nga autoriteti kompetent.

c) Gjuha. Licencat do të shkruhen në gjuhën kombëtare dhe në gjuhën angleze dhe në gjuhë të tjera të tilla siç autoriteti kompetent e mendon të përshtatshme.



Kopertina

Emri dhe logoja e autoritetit kompetent (gjuha shqipe dhe angleze) LICENCA E EKUIPAZHIT TË FLUTURIMIT (gjuha shqipe dhe angleze dhe çdo gjuhë tjetër e përcaktuar nga autoriteti kompetent) Lëshuar në përputhje me pjesën-FCL Kjo licencë pajtohet me standardet ICAO, përveç për privilegjet LAPL dhe EIR (gjuha shqipe dhe angleze dhe çdo gjuhë tjetër e përcaktuar nga autoriteti kompetent) Forma e RSH nr. 141 sipas modelit të EASA Lëshimi 2	Kërkesat Madhësia e secilës faqe do të jetë një e teta e A4
--	--

Faqja 2

I	Statusi i lëshimit	Kërkesat
III	Numri i licencës	Numri serial i licencës do të fillojë gjithmonë me kodin e shtetit që ka lëshuar licencën e ndjekur nga “FCL”
IV	Emri dhe mbiemri i mbajtësit	
IVa	Data e lindjes (shih udhëzimet)	Formati standard i datës duhet të përdorët, dd/mm/yy e plotë.
XIV	Vendi i lindjes	
V	Adresa e mbajtësit: Rruga, qyteti, zona, kodi postar	
VI	Kombësia	
VII	Nënshkrimi i mbajtësit	
VIII	Autoriteti kompetent lëshues P.sh. Kjo CPL(A) është lëshuar mbi bazën e një ATPL të lëshuar nga (vendi i tretë).....	
X	Nënshkrimi i nëpunësit lëshues dhe data	
XI	Vula ose pulla e autoritetit kompetent lëshues	

Faqe 3

II	Titulli i licencës	Shkurtime të përdorura do të jenë siç përdoren në Pjesën-FCL (p.sh. PPL(H), ATPL(A), etj.) Formati standard i datës duhet të përdorët, dd/mm/yy e plotë.
IX	Vlefshmëria: Privilegjet e licencës do të ushtrohen vetëm nëse mbajtësi ka një certifikatë të vlefshme mjekësore për privilegjin e kërkuar. Një dokument që përmban një foto do të mbahet për qëllime të identifikimit të mbajtësit të licencës.	Ky dokument nuk specifikohet, por një pasaportë do të mjaftonte kur përdorët jashtë shtetit të lëshimit të licencës.
XII	Privilegjet e radiotelefonisë: Mbajtësi i kësaj licence ka treguar kompetencën për të operuar pajisjen R/T në bordin e avionit në (specifikoni gjuhën).	
XIII	Shënimet: Aftësia gjuhësore: (gjuha/niveli/data e vlefshmërisë)	Të gjitha informacionet shtesë të licencimit të kërkuara dhe privilegjet e vendosura nga Direktivat/Rregulloret ICAO, EC ose BE e kombëtar për t'u vendosur këtu. Miratimi i aftësisë gjuhësore, niveli dhe data e vlefshmërisë do të përfshihen. Në rastin e LAPL, LAPL jo e lëshuar në përputhje me standardet e ICAO



Faqet shitesë – Kërkesat:

Faqet 1, 2 dhe 3 të licencës do të jenë në përputhje me formatin e përcaktuar në modelin në këtë pikë. Autoriteti kompetent do të përfshijë faqet shitesë të përshtatura që përmbajnë tabela që do të përmbajnë së paku informacionet e mëposhtme:

- Kategorizimet, certifikatat, miratimet dhe privilegjet;
- Datat e skadencës së kategorizimeve, privilegjeve të certifikatës së nstruktorit dhe ekzaminuesit;
- Datat e testit ose kontrollit;
- Shënime dhe kufizimet (kufizimet operationale);
- Fushat numrin dhe nënshkrimin e certifikatës së ekzaminuesit dhe/ose instruktorit, siç aplikohet;
- Shkurtime.

Këto faqe shitesë mendohen për përdorim nga autoriteti kompetent ose nga instruktorët ose ekzaminuesit e autorizuar në mënyrë specifike.

Lëshimet fillestare të kategorizimeve ose certifikatave do të vendosen nga autoriteti kompetent. Rivlerësimi ose rinovimi i kategorizimeve ose certifikatave mund të vendoset nga autoriteti kompetent ose nga instruktorët ose ekzaminuesit e autorizuar në mënyrë specifike.

Kufizimet operationale do të vendosen në “Shënime dhe kufizime” kundrejt privilegjit të kufizuar të përshtatshëm, p.sh. testi i aftësisë IR i marrë me privilegjet e instruksionit të kufizuar të bashkëpilotit në tipin e avionit 1.

Kategorizimet që nuk vleftësohen mund të hiqen nga licenca nga autoriteti kompetent

Shtojca II e aneksit VI PART-ARA

Formati Standard sipas EASA për dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

Dëshmitë e ekuipazhit të kabinës të lëshuara në përputhje me Part- CC në Republikën e Shqipërisë duhet të përputhen edhe me specifikimet në vijim:

1. DËSHMI E EKIPIZHIT TË KABINËS

Lëshuar në përputhje me Part-CC

- (1) Numri i referencës:
- (2) Shteti i lëshimit:
- (3) Emri i plotë i mbajtësit:
- (4) Data dhe vendi i lindjes:
- (5) Kombësia:
- (6) Firma e mbajtësit:
- (7) Autoriteti kompetent:
- (8) Organi lëshues: vula zyrtare, stampa ose logo-ja
- 10.Firma e zyrtarit lëshues:
- 11.Data e lëshimit:

12. Mbajtësi mund të ushtrojë privilegjet për të vepruar vetëm si ekuipazh i kabinës në avion të angazhuar në operime të transportit ajror tregtar nëse ai/ajo përputhet me kërkesat e specifikuara në Pjesën-CC për kategorizimet e vlefshme të tipave të avionëve me vazhdueshmëri të përshtatshme.

Forma e RSH nr. 142 sipas modelit të EASAs Lëshimi 1

Udhëzime:

a) Dëshmia e ekuipazhit të kabinës duhet të përfshijë të gjitha elementet e specifikuar në Form 142, në përputhje me pikat 1 deri 12 më poshtë.



b) Përmasa duhet të jetë 105 mm x 74 mm (një e teta e formatit A4) ose 85 mm x 54 mm, dhe materiali i përdorur duhet të parandalojë ose të tregojë dukshëm ndonjë ndryshim apo fshirje.

c) Dokumenti duhet të shtypet në gjuhët anglisht dhe të tjera të tilla siç e gjykon të arsyeshme Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

d) Dokumenti duhet të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ose nga një organizatë e miratuar për të lëshuar dëshmi të ekuipazhit të kabinës. Në këtë letër referencë për miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar i Republikës së Shqipërisë duhet të deklarohet:

e) Dëshmia e ekuipazhit të kabinës që është e njohur në Republikën e Shqipërisë dhe nuk është e nevojshme të shkëmbehet dokumenti kur punohet jashtë saj.

Njësia 1: Titulli “DËSHMI E EKUIPAZHIT të kabinës” dhe referenca në Pjesa-CC.

Njësia 2: Numri i referencës së dëshmisë duhet të fillojë me kodin e Republikës së Shqipërisë i ndjekur nga të paktën nga dy numrat e fundit të vitit të lëshimit dhe një referencë individuale / numër, sipas një kodi i përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (p.sh. AL08-xxxx).

Njësia 3: Shteti ku është lëshuar dëshmia.

Njësia 4: Emri i plotë (mbiemri dhe emri) deklaruar në dokumentin e identitetit zyrtar të poseduesit.

Njësia 5 dhe 6: Data dhe vendi i lindjes si dhe kombësia siç thuhet në dokumentin e identitetit zyrtar të poseduesit.

Njësia 7: Nënshkrimi i mbajtësit.

Njësia 8: Detajet e identifikimit të Autoritetit Kompetent të shtetit ku dëshmia është lëshuar do të përfshihet dhe këto detaje do të përfshijnë emrin e plotë të autoritetit, adresën postale, vulën zyrtare dhe logon nëse është e aplikueshme.

Njësia 9: Nëse autoriteti kompetent është organi lëshues, termi “autoritet kompetent” dhe vula zyrtare, pulla ose logoja do të vendosen. Në këtë rast, autoriteti kompetent mund të vendosë nëse vula, pulla ose logoja e tij zyrtare do të vendosen nën Njësia 8; Njësia 10: Nënshkrimi i zyrtarit që vepron në emër të organit që e lëshon.

Njësia 11: Përdorimi i Formatit Standard të datës: d.m.th. dita / muaji / viti në mënyrë të plotë (p.sh. 22/02/2008).

Njësia 12: Fjalja e njëjtë në Anglisht dhe përkthimi i saj i plotë dhe i saktë në gjuhë të tjera ashtu siç e gjykon të përshtatshme Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

SHTOJCA III E ANEKSIT VI PJESA ARA

CERTIFIKATË PËR ORGANIZATE TË APROVUAR TË TRAJNIMIT (ATO)

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar CERTIFIKATË E ORGANIZATËS SË APROVUAR TË TRAJNIMIT

(NUMËR/REFERENCE E CERTIFIKATËS)

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon në përputhje me (referenca e urdhrit të ministrit) dhe kushtet e specifikuara si më poshtë:

(EMRI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT)

(ADRESA E ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT)

Si një organizatë e trajnimit e certifikuar si **PART-ORA** me privilegjin për siguruar kurse të trajnimit pjesa FCL, përfshirë përdorimin e FSTD-ve, siç është listuar në aprovimin e kursit të trajnimit të bashkëlidhur.

KUSHTET:

Kjo certifikatë është kufizuar për privilegje dhe qëllime të sigurimit të kurseve të trajnimit, përfshirë përdorimin e FSTD-ve, siç është listuar në aprovimin e kursit të trajnimit të bashkëlidhur.

Kjo certifikatë është e vlefshme ndërkohë që organizata e aprovuar mbetet në përputhje me pjesa ORA, pjesa FCL dhe rregulloret të tjera të aplikueshme.

Në përputhje me kushtet paraprirëse, kjo certifikatë do të mbetet e vlefshme përveç kur certifikata është dorëzuar, pezulluar ose revokuar,

Data e lëshimit:

Firma:

[Autoriteti i Aviacionit Civil]

Forma nr. 143 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së



**CERTIFIKATË E ORGANIZATËS SË APROVUAR TË TRAJNIMIT
APROVIM I KURSIT TË TRAJNIMIT**

Bashkëlidhje për numër të certifikatës ATO

[NUMËR/REFERENCE E CERTIFIKATËS]
[EMRI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT]

Ka marrë privilegjin për të siguruar dhe zhvilluar kurset vijuese të trajnimit Pjesa-FCL dhe të përdorë FSTDtë që vijojnë:

Kursi i trajnimit	FSTD të përdorura, përfshirë germën e kodit ⁽¹⁾

(1) Sic e treguar në certifikatat e kualifikimit

Ky aprovim i kursit të trajnimit është i vlefshëm për sa kohë që:

- a) certifikata ATO nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar, kufizuar ose revokuar; dhe
- b) të gjitha operimet janë kryer në përputhje me pjesa ORA, pjesa FCL, rregulloret të tjera të aplikueshme dhe, kur gjen përkatësi, me procedurat në dokumentet e organizatës siç kërkohet nga pjesa ORA.

Data e lëshimit:

Firma: [Autoriteti kompetent]

Forma nr. 143 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së, faqe 2

SHTOJCA IV E ANEKSIT VI PJESA-ARA

**CERTIFIKATA E KUALIFIKIMIT TË PAJISJES SË TRAJNIMIT TË FLUTURIMIT TË
SIMULUAR**

Parathënie

Forma i RSH-së nr. 145 sipas EASA duhet të përdoret për certifikatë të kualifikimit FSTD. Ky dokument duhet të përmbajë specifikimin FSTD përfshirë çdo kufizim (e) dhe autorizim të veçantë (a) ose miratim (e) të përcaktuara si të përshtatshme për FSTD. Të gjitha certifikatat e kualifikimit duhet të jenë të shtypura në anglisht dhe në ndonjë gjuhë tjetër pika (a) të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

FSTD-të e konvertueshme duhet të kenë një certifikatë të veçantë kualifikimi për secilin tip avioni. Motorët e ndryshëm dhe pajisjet e vendosura në një FSTD nuk do të kërkojnë certifikata të veçanta kualifikimi. Të gjitha certifikatat e kualifikimit do të kenë një numër serial të paraprirë nga një kod në germa, i cili do të jetë specifik për atë FSTD. Germa Kod duhet të jetë specifike për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar
CERTIFIKATË E KUALIFIKIMIT TË PAJISJES SË TRAJNIMIT TË FLUTURIMIT TË
SIMULUAR
REFERENCË:

Në përputhje me rregulloren — Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe kushtet e specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar me anë të kësaj vërteton se:

FSTD Tipi dhe germa e kodit
Vendndodhja [EMRI DHE ADRESA E ORGANIZATËS]

Ka përmbushur kërkesat e kualifikimit të përshkruara në Part-OR, dhe kushtet bashkëlidhur specifikimeve të FSTD.

Kjo certifikatë kualifikimi do të mbetet e vlefshme, me kusht që FSTD dhe mbajtësi i certifikatës së kualifikimit të mbetet në përputhje me kërkesat e Part-ORO, për sa kohë nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar, kufizuar ose revokuar.

Data e lëshimit:.....

Firma:.....

Forma nr. 145 e RSH, sipas modelit të EASA

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CERTIFIKATË E KUALIFIKIMIT TË FSTD: [Referencë]
SPECIFIKIME TË FSTD

- A. Tipi ose varianti i avionit:
- B. Niveli i kualifikimit FSTD:
- C. Dokumenti i referencës primare:
- D. Sistemi vizual:
- E. Sistemi i lëvizjes:
- F. Përshtatje e motorëve:
- G. Përshtatja e instrumenteve:
- H. Përshtatja e ACAS:
- I. Winshear:
- J. Kapacitetet shtesë:
- K. Kufizimet:
- L. Informacion udhëzues për konsiderime të trajnimit, testimit dhe kontrollit

CAT I RVR m DH ft	
CAT II RVR m DH ft	
CAT III RVR m DH ft (minimumi më i ulët)	
LVTO RVR m	
Aktualizimi	
Kontrolli/ trajnimi IFR	/
Kategorizimi i tipit	
Kontrolli i aftësisë	



Afrim i autodubluar	
Udhëzuesi i autoulje/hapje	
ACAS VII	/
Sistemi parashikues/lajmërues i windshear	/
WX-radar	/
HUD/HUGS	
HELIKAT	/
GPWS/EGPWS	
Kapaciteti ETOPS	/
GPS	
Te tjera	

Data e lëshimit.....

Firma.....

Forma nr. 145 e RSH-së, sipas modelit të EASA-së - lëshimi 1-faqe 2/2

SHTOJCA V E ANEKSIT VI PART-ARA
CERTIFIKATË PËR QENDRËN AEROMJEKËSORE (AeMC)
Autoriteti i Aviacionit Civil
CERTIFIKATË E QENDRËS AEROMJEKËSORE
REFERENCE:

Në përputhje me rregulloren — Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe në varësi të kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar certifikon

[EMRI I ORGANIZATËS]

[ADRESA E ORGANIZATËS]

si një qendër aeromjekësore e certifikuar sipas pjesës ORA me privilegjet dhe qëllimin e aktiviteteve të listuara, në kushtet e bashkëlidhura të aprovimit.

KUSHTET:

1. Kjo certifikatë kufizohet në sa është specifikuar në seksionin e qëllimit të miratimit të manualit të miratuar të organizatës;
2. Kjo certifikatë kërkon përputhje me procedurat e specifikuara në dokumentacionin e organizatës siç kërkohet në Pjesën-ORA.
3. Kjo certifikatë do të mbetet e vlefshme, me kusht përputhjen me kërkesat e pjesës ORA, për sa kohë nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar, ose revokuar.

Lëshimi..... Firma.....

Forma nr. 146 e RSH-së, sipas modelit të EASA



Shtojca VI në aneksin VI PJESA-ARA

(Faqe bosh)

Shtojca VII në aneksin VI Pjesa-ARA
CERTIFIKATË PËR EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR (AME-te)
 Autoriteti i Aviacionit Civil
CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AERO MJEKËSOR (AME)
 NUMRI I CERTIFIKATËS/REFERENCAT:

Sipas rregullores — Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe duke iu nënshtruar kushteve të mëposhtme, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nëpërmjet kësaj certifikon:

EMRI I EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR
 ADRESA E EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR

si ekzaminues aeromjekësor

KUSHTET:

1. Kjo certifikatë është e kufizuar për privilegjet e specifikuara në shtojcën për këtë certifikatë AME.
2. Kjo certifikatë kërkon përputhje me rregullat implementuese dhe procedurave të specifikuara në pjesën MED.
3. Kjo certifikatë duhet të jetë e vlefshme për një periudhë 3-vjeçare deri (xx/yy/zzz(**)) në pajtueshmëri me kërkesat e pjesës MED përveç nëse është dorëzuar, zëvendësuar, pezulluar ose revokuar.

Data e lëshimit: xx/yy/zzzz

Firma: (Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar)

(**)Data e mbarimit të afatit: zz/yy/zzzz

Forma nr. 148 e RSH-së, sipas modelit të EASA**CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR**

Shtojca në numrin e certifikatës AME:

PRIVILEGJET DHE QËLLIMI

(Emri dhe titulli akademik i ekzaminuesit aeromjekësor) ka fituar privilegjet për të ndërmarrë ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore për lëshimin e certifikatave mjekësore të deklaruara si më poshtë dhe për të lëshuar certifikatat mjekësore për:

LAPL	(po/data)
Klasa 2	(po/data)
Klasa 1 rivalidimi/rinovimi	(po /data) /(jo)

Data e lëshimit: xx/yy/zzzz

Firma: (Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar)



Shtojca VIII e aneksit VI (pjesa ARA)

**Miratimi i programit të trajnimit
për organizatën e deklaruar të trajnimit (DTO)**

Autoriteti kompetent

Autoriteti lëshues:

Emri i DTO-së:

Numri i referencës së DTO-së:

<i>Programet e miratuara të trajnimit</i>	<i>Referenca e Dokumentit:</i>	<i>Shënime:</i>
Standardizimi i ekzaminuesit— FE(S), FIE(S), FE(B), FIE(B) (**)		
Seminar për rifreskimin e njohurive për ekzaminues— FE(S), FIE(S), FE(B), FIE(B) (**)		

5. Programet e mësipërme të trajnimit janë verifikuar nga autoriteti kompetent i lartpërmendur dhe janë në përputhje me kërkesat e aneksit I (pjesa FCL) të UM nr. _____, datë _____.

Data e lëshimit:

Nënskroi: [autoriteti kompetent]

(**) Të përshtatet si e zbatueshme.
Formulari XXX i rsh Botimi 1 — Faqja 1/1’.



ANEKSI VII

**KËRKESAT E ORGANIZATËS PËR
EKUIPAZH AJROR
(PJESA-ORA)
NËNPJESA GEN****KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI I****E përgjithshme****ORA.GEN.105 Autoriteti i Aviacionit Civil
Shqiptar**

a) për qëllim të kësaj pjese, autoriteti kompetent që ushtron mbikëqyrje mbi:

(1) Organizatat që kërkojnë detyrimisht të certifikohen duhet të jenë:

(i). AAC për organizata që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit në Republikën e Shqipërisë;

(ii). Agjencia sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit të vendosur në ato vende që s'janë vende të BE-së.

(2) FSTD duhet të jete:

(i) Agjencia, për FSTD e vendosur jashtë territorit të BE-së; ose të vendosur brenda territorit të një shteti anëtar të ZPEA-së por që operohen nga organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit të vendosur në ato vende që s'janë vende të BE-së;

(ii) AAC për FSTD e vendosur brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, dhe për FSTD të vendosura brenda RSH-së dhe operohen nga organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit të vendosur Republikës së Shqipërisë;

b) Kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, për FSTD që vendoset jashtë ZPEA-së dhe operohet nga një organizatë e certifikuar nga Republika e Shqipërisë, Agjencia duhet të kualifikojë FSTD në koordinim me AAC që kanë certifikuar organizatat që operojnë si FSTD të këtij tipi.

ORA.GEN.115 Aplikimi për certifikatën e organizatës

a) Aplikimi për certifikatën e organizatës ose një ndryshim në certifikatën ekzistuese duhet të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, duke marrë në konsideratë kërkesat e aplikueshme të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil” dhe

rregullat implementuese të tij.

b) Aplikantët për certifikatë fillestare duhet t'i provojnë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar me dokumentacionin që vërteton se si do të përputhen me kërkesat e përcaktuara në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullat implementuese të tij. Këto dokumentime duhet të përfshijnë procedurën që përshkruan se si ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak do të menaxhohen dhe do t'i komunikohen Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

ORA.GEN.120 Mjetet e përputhshmërisë

a) Mjetet e përputhshmërisë alternative të AMC-së, të miratuara nga Agjencia dhe pranuar nga AAC-ja mund të përdoren nga një organizatë për të përcaktuar përputhshmëri me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullat implementuese të tij.

b) Kur një organizatë dëshiron të përdorë mjete përputhshmërie alternative, ajo duhet, para implementimit të saj, që t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar një përshkrim të plotë të mjeteve të përputhshmërisë alternative. Përshkrimi duhet të përfshijë çdo revizion të manualeve ose procedurave që mund të jenë përkatëse, si edhe një vlerësim që demonstroi që kërkesat e udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullat implementuese të tij janë plotësuar.

Organizatat mund të implementojnë këto mjete të përputhshmërisë alternative të cilat do t'i nënshtrohen miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe pas marrjes së njoftimit siç përcaktohet në ARA.GEN.120 pika(d).

ORA.GEN.125 Termat e aprovimeve dhe të privilegjeve të një organizate

Organizata e certifikuar duhet të përputhet me qëllimin dhe privilegjet e përcaktuar në termat e aprovuara të bashkangjitura në certifikatën e organizatës.

ORA.GEN.130 Ndryshimet në organizata

a) çdo ndryshim që ndikon në:

(1) qëllimin e certifikatës ose termat e aprovimeve të një organizate; ose

(2) çdo element i sistemit të menaxhimit të



organizatave siç kërkohet në ORA.GEN.200(a)(1) dhe (a) (2), duhet të kërkojë miratimin paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

b) për çdo ndryshim që kërkon miratim paraprak në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe Rregullat implementuese, organizata duhet të zbatojë dhe të marrë një lëshim të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar. Aplikimi duhet të dorëzohet para se çdo ndryshim i tillë të bëhet, në mënyrë për t'i mundësuar Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që të përcaktojë dhe amendojë në përputhje të vazhdueshme me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullat implementuese, nëse është e nevojshme, certifikatën e organizatës dhe termat përkatëse të aprovuara të bashkëngjitura në të.

Organizata duhet t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar çdo dokumentacion përkatës.

Ndryshimi duhet të implementohet vetëm pas aprovimit final të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar në përputhje me ARA.GEN.330.

Organizata duhet të operojë në kushtet e përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar gjatë ndryshimeve të tilla, nëse këto aplikohen.

© Të gjitha ndryshimet që kërkojnë miratim paraprak duhet të menaxhohen dhe t'i komunikohen Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar si të përcaktuara në procedurën e aprovuar nga AAC-ja në përputhje me ARA.GEN.310 (c)

ORA.GEN.135 Vazhdimi i vlefshmërisë

a) Certifikata e organizatës duhet të mbetet subjekt i vlefshëm për:

(1) organizatat që qëndrojnë në përputhje me kërkesat përkatëse të rregullores (EC) nr. 216/2008 dhe rregullave implementuese të saj, duke marrë në konsideratë dispozitat që lidhen me trajtimin e gjetjeve siç specifikohet në ORA.GEN.150

(2) Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar të cilit duhet t'i mundësohet akses në organizatë në përputhje me ORA.GEN.140 për të përcaktuar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat përkatëse të rregullores (EC) nr. 216/2008 dhe rregullat implementuese të saj; dhe 3.certifikatën që nuk dorëzohet ose revokohet.

b) Pas revokimit ose dorëzimit, certifikata duhet t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar pa vonesa të mundshme.

ORA.GEN.140 Akses

Me qëllim përcaktimin e përputhshmërisë me kërkesat përkatëse të udhëzimit të ministrit Nr.3, datë 7.2.2011 — Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil dhe rregullave implementuese, organizata duhet të ketë akses në çdo mjet, avion, dokument, rekorde, të dhëna, procedura ose çdo material tjetër përkatës që i nënshtrohet aktivitetit për certifikim, nëse ajo është kontraktuar ose jo, nga:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar i përcaktuar në ORA.GEN.105 ose

b) Autoriteti që vepron nën dispozitat e ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) ose ARO.RAMP

ORA.GEN.150 Gjetjet

Pas marrjes së njoftimit për gjetjet, organizata duhet:

a) të identifikojë arsyen e mospërputhshmërisë;

b) të përcaktojë planet për veprimet korrigjuese; dhe

c) të demonstrojë implementimin e veprimeve korrigjuese deri në një rezultat të kënaqshëm për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar brenda një periudhe të rënë dakord me vetë autoritetin siç përcaktohet në ARA.GEN.350 pika(d)

ORA.GEN.155 Reagim i menjëhershëm për një problem sigurie

Organizata duhet të implementojë:

a) çdo mase sigurie të mandatuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në përputhje me ARA.GEN.135 (c) dhe

b) çdo informacion përkatës të detyrueshëm të sigurisë të lëshuar nga Agjencia, përfshirë direktivat e vlefshmërisë.

ORA.GEN.160 Raportimi i ngjarjeve

a) Organizata duhet t'i raportojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, dhe ndonjë organizatë tjetër informacione mbi çdo aksident, incident serioz dhe për ngjarjet e përcaktuara në Rregulloren për hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në Aviacionin Civil dhe urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 — Adoptimi I rregullores për integrim në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara.



b) Pa paragjykuar paragrafin (a), organizata duhet të raportojë tek autoriteti kompetent, dhe tek organizata që është përgjegjëse për projektimin e avionit, për çdo incident, keqfunksionim, difekt teknik, tejkalimin e limiteve teknike dhe çdo dukuri pasaktësie, informacion jo të plotë ose të paqartë, që përmbajnë të dhënat e duhura operuese, të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, që transponon rregulloren e Komisionit (EU) nr. 748/2012 ose parregullsi të tjera që kanë ose mund të kenë rrezikuar sigurinë e operimit të avionit dhe që nuk kanë çuar në ndonjë aksident ose incident serioz.

c) Pa cenuar rregulloren mbi hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në Aviacionin Civil, urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 dhe urdhrin e ministrit nr. 68, datë 10.6.2012, raportet e referuara në paragrafin (a) dhe (b) duhet të bëhen në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar dhe duhet të përmbajnë të gjithë informacionin përkatës për kushtet e njohura nga organizata.

d) Raportet duhet të bëhen sa me shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve organizata duhet të identifikojë kushtet në të cilat raporti lidhet, përveç rrethanave përjashtuese, për parandalim.

e) Aty ku nevojitet, organizata duhet të prodhojë një raport vazhdimësie duke dhënë detaje të veprimeve që synojnë në parandalimin e rrethanat të ngjashme në të ardhmen, sa më shpejt që këto veprime të identifikohen. Ky raport duhet të prodhohet në një formë ose mënyrë të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

SEKSIONI II Menaxhimi

ORA.GEN.200 Sistemi menaxhues

a) Organizata duhet të përcaktojë, implementojë dhe të mbajë një sistem menaxhues që përfshin:

1) linjat e përcaktuara qarte të përgjegjësisë dhe besueshmërisë në të gjithë organizatën, përfshirë besueshmërinë direkte të sigurisë së menaxherit të përgjithshëm;

2) përshkrimin e filozofive dhe principeve të përgjithshme të organizatës në lidhje me sigurinë, e njohur si politika e sigurisë;

3) identifikimin e rreziqeve të sigurisë në aviacion shkaktuar nga aktivitetet e organizatës, vlerësimin dhe menaxhimin e rreziqeve që i shoqërojnë, përfshirë ndërmarrjen e veprimeve për zbutjen e riskut dhe verifikimin e efektivitetit të personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre.

4) Të mbajë personelin të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre;

5) dokumentimin e të gjithë proceseve kyçe të sistemit të menaxhimit, përfshirë procesin për ta bërë personelin të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre dhe procedurat për të amenduar këtë dokumentacion;

6) funksionin për të monitoruar përputhshmërinë e organizatës me kërkesat përkatëse. Monitorimi i përputhshmërisë duhet të përfshijë një sistem reagimi ndaj gjetjeve të menaxherit të përgjithshëm për të siguruar implementimin efektiv të veprimeve korrigjuese sipas nevojës;

7) çdo kërkesë shtesë që përshkruhet në nënpjesët përkatëse të kësaj pjese ose pjesëve të tjera të aplikueshme.

b) Sistemi menaxhues duhet të korrespondojë me madhësinë e organizatës dhe me natyrën dhe kompleksitetin e aktiviteteve, duke marrë në konsideratë rreziqet dhe risqet e që i shoqërojnë të pandashme nga këto aktivitet.

c) Pavarësisht pikës (a), në një organizatë që ofron trajnim vetëm për LAPL, PPL, SPL ose BPL dhe kategorizimet ose certifikatat e lidhura, menaxhimi i rrezikut të sigurisë dhe monitorimi i pajtimit të përcaktuara në pikat (a)(3) dhe (a)(6) mund të arrihen nga një shqyrtim organizacional, për t'u kryer së paku një herë në vitin kalendarik. Autoriteti kompetent do të njoftohet rreth rezultateve të këtij shqyrtimi nga organizata pa vonesa të papërshtatshme.

ORA.GEN.205 Aktivitetet e kontraktuara

a) Aktivitetet e kontraktuara përfshijnë të gjitha aktivitetet në kuadër të qëllimit të aprovimit të organizatës që janë kryer nga një tjetër organizatë e vetëcertifikuar për të kryer të tilla aktivitete, ose nëse jo e certifikuar, që punon nën aprovimin e organizatës kontraktuese. Organizata duhet të sigurojë që kur të kontraktojë ose të blejë ndonjë pjesë të aktivitetit, shërbimi ose produkti i kontraktuar apo i blerë të përputhet me kërkesat e aplikueshme.



b) Kur organizata e certifikuar kontraktin ndonjë pjesë të aktivitetit të saj me një organizatë që nuk është e vërtetë certifikuar në përputhje me këtë pjesë për të kryer të tilla aktivitete, organizata e kontraktuar duhet të punojë nën aprovimin e organizatës kontraktuese. Organizata kontraktuese duhet të sigurojë që Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar i është dhënë akses për organizatën e kontraktuar, për të përcaktuar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e aplikueshme.

ORA.GEN.210 Kërkesat e personelit

a) Organizata duhet të emërojë një menaxher të përgjithshëm, i cili të ketë autoritetin për të siguruar që të gjitha aktivitetet të financohen dhe të kryhen në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

b) një person ose një grup personash duhet të nominohen nga organizata, me përgjegjësinë për të siguruar që organizata të qëndrojë në përputhje me kërkesat e aplikueshme. Personi(at) do të jetë/jenë i/të përgjegjshëm tek menaxheri i përgjithshëm.

c) Organizata duhet të ketë personel të mjaftueshëm të kualifikuar për detyrat e planifikuara dhe aktivitetet për t'u kryer në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

d) Organizata duhet të mbajë rekordet për eksperiencën e duhur, kategorizimin dhe trajnimin për të treguar përputhshmërinë me paragrafin (c)

e) Organizata duhet të sigurojë që i gjithë personeli është në dijeni të rregullave dhe procedurave për ushtrimin e detyrave të tyre.

ORA.GEN.215 Kërkesat e mjeteve

Organizata duhet të ketë mjetet që lejojnë performancën dhe menaxhimin e të gjitha detyrave të planifikuara dhe aktiviteteve në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

ORA.GEN.220 Ruajtja e të dhënave

a) Organizata duhet të vendosë një sistem të ruajtjes së të dhënave që lejon ruajtjen e përshtatshme dhe gjurmimin e besueshëm të të gjitha aktiviteteve të zhvilluara, që mbulon në veçanti të gjitha elementet e përfshirë në ORA.GEN.200.

b) Format i të dhënave duhet të specifikohet në procedurën e organizatës

c) Të dhënat duhet të ruhen në një mënyrë që të sigurojnë mbrojtje nga dëmtimet, ndryshimet dhe vjedhjet.

NËNPJESA ATO ORGANIZATAT E APROVUARA të trajnit

SEKSIONI 1 E përgjithshme

ORA.ATO.100 Qëllimi

Kjo Nën pjesë përcakton kërkesat që duhet të përmbushen nga organizatat duke siguruar trajnime për licencat e pilotëve si dhe kategorizimet dhe certifikatat që i shoqërojnë.

ORA.ATO.105 Aplikimi

a) Aplikantët për lëshimin e certifikatës së një organizate të aprovuar për trajnim (ATO) duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar:

(1) informacionin e mëposhtëm:

(i) emrin dhe adresën e organizatës së trajnimit;

(ii) datën e fillimit të planifikimit të aktivitetit;

(iii) detajet personale dhe kualifikimet e përgjegjësit të trajnimit (HT), instruktorit të fluturimit, instruktorit të trajnimit për fluturimin e simuluar, dhe instruktorit për njohuritë teorike;

(iv) emrin dhe adresën e aerodromit (eve) dhe/ose vendin e operimit në të cilin trajnimi do të zhvillohet;

(v) listën e avionëve që do të operojnë në trajnim, përfshirë grupet, klasën ose tipin, regjistrimin, pronaret dhe kategorinë e certifikatës së vlefshmërisë, nëse aplikohet;

(vi) listën e pajisjeve të trajnimit për fluturimin të simuluar (FSTD) që organizata e trajnimit synon të përdorë, nëse aplikohet;

(vii) tipin e trajnimit që organizata e trajnimit dëshiron të sigurojë dhe programin e trajnimeve korresponduese; dhe

(2) manuali i operimeve dhe trajnimeve.

b) Organizatat e trajnimit për testin e fluturimit. Pavarësisht nga pikat (a)(1)(iv) dhe (v), organizatat e trajnimit që ofrojnë trajnime fluturuese të cilat duhet vetëm të sigurojnë:

(1) emrin dhe adresën e aerodromeve kryesore dhe/ose vendin e operimit në të cilin trajnimi do të zhvillohet;

(2) një liste me tipat dhe kategoritë e avionëve që do të përdoren për trajnimin e provës fluturuese.

c) në rast të një ndryshimi në certifikatë, aplikantët duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit



Civil Shqiptar pjesët përkatëse të informacionit dhe dokumentacionin e caktuar në pikën (a)

ORA.ATO.110 Kërkesat e personelit

a) një HT duhet të nominohet. Një HT duhet të ketë një eksperiencë të zgjeruar si instruktor në zonat përkatëse për trajnimin e siguruar nga ATO dhe duhet të zotërojë aftësi të shëndosha menaxhuese.

b) Përgjegjësitë e HT-së duhet të përfshijnë:

(1) sigurimin që trajnimi i ofruar është në përputhje me pjesën FCL dhe, në rast të trajnimit të provës fluturuese, që kërkesat përkatëse të pjesës-21 dhe programi i trajnimit të jenë vendosur.

(2) sigurimin e integritetit të kënaqshëm të trajnimit të fluturimit në avion ose në pajisjet e trajnimit të fluturimit të simuluar (FSTD) dhe instruksionet e njohurive teorike; dhe

(3) supervizionin e progresit individual të studentëve

c) Instruktorët e njohurive teorike duhet të kenë:

(1) formim praktik në aviacion në zonat përkatëse për trajnimin e ofruar dhe t'i jenë nënshtruar një kursi trajnimi në teknikat mësimore;

(2) eksperiencat e mëparshme në dhënien e njohurive teorike dhe një formim teorik i duhur në subjektin në të cilin do të sigurojnë instruksione të njohurive teorike.

d) Instruktorët e fluturimit dhe instruktorët e trajnimit të fluturimeve të simuluar duhet të mbajnë kategorizimet e kërkuara nga pjesa-FCL për tipin e trajnimit që ata sigurojnë.

ORA.ATO.120 Ruajtja e të dhënave

6. Të dhënat e mëposhtme ruhen gjatë gjithë kursit, si edhe për një periudhë trevjeçare pas përfundimit të trajnimit.

a) Detajet e tokës, fluturimit dhe trajnimi i fluturimit të simuluar që i jepet studentëve individual;

b) Raportet progresive të detajuara dhe të rregullta nga instruktori që përfshin vlerësimet, dhe provat fluturuese progresive të rregullta dhe ekzaminimet e tokës; dhe

(c) Informacioni i licencës, kategorizimet dhe certifikatat përkatëse të studentëve, përfshirë datat e mbarimit të afateve të certifikatave mjekësore dhe kategorizimet.

ORA.ATO.125 Programi i trajnimit

a) Programi i trajnimit duhet të zhvillohet për secilin tip të kursit të ofruar.

b) Programi i trajnimit duhet të përputhet me kërkesat e pjesës FCL dhe, në rastin e trajnimit të provave fluturuese, kërkesat përkatëse të pjesës 21.

ORA.ATO.130 Manuali i trajnimit dhe manuali i operimeve

a) ATO duhet të përcaktojë dhe të ketë një manual trajnimi dhe manual operimesh që të përmbajë informacione dhe instruksione të cilat i mundësojnë personelit që të kryejë detyrat dhe t'i japë udhëzime studentëve se si të përmbushin kërkesat e kursit;

b) ATO duhet ta vere në dispozicion të stafit dhe, kur të jetë e përshtatshme, edhe të studentëve informacionin që përfshihet në manualin e trajnimit, manualin e operimeve dhe dokumentacionin e aprovuar të ATO-s;

c) në rastin e trajnimit të siguruar të provës së fluturimit, manual i operimeve duhet të përputhet me kërkesat për manualin e operimeve për provën e fluturimit, siç është përcaktuar në pjesën 21;

d) Manuali i operimeve duhet të përcaktojë skemën e kufizimeve për kohën e fluturimit për instruktorët e fluturimit, përfshirë maksimumin e orëve të fluturimit, orarin maksimal fluturues në detyrë dhe minimumin e kohës së pushimit ndërmjet detyrave instruksionale në përputhje me pjesën-ORO.

ORA.ATO.135 Trajnimi i avionëve dhe FSTD-së

a) ATO do të përdorë një flotë adekuate të avionëve të trajnimit ose FSTD të pajisur në mënyrë të përshtatshme për kurset e trajnimit të ofruar.

b) ATO duhet vetëm të sigurojë trajnimin në FSTD kur demonstroi tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar:

(1) Mjaftueshmërinë ndërmjet specifikimeve FSTD dhe programit të trajnimit përkatës;

(2) FSTD-në e përdorur që përputhet me kërkesat përkatëse të Part-FCL;

(3) në rastin e simulatorëve të plotë fluturues (FFS), që FFS e duhur përfaqëson tipin përkatës të avionit;

(4) Se ka vënë në vend një sistem të duhur të monitorimeve të ndryshimeve në FSTD dhe të sigurojë që këto ndryshime nuk ndikojnë në programin e përshtatshëm të një trajnimi.

c) nëse avioni i përdorur për testin e aftësisë është i një tipi të ndryshëm FFS e përdorur për



trajnimin fluturues vizual, maksimumi i kreditit duhet të kufizohet në alokimin e fluturimit dhe procedurave të lundrimit trajnues II(FNTP II) për aeroplanë dhe FNTP II/III për helikopterët në programin e trajnimit të fluturimit.

d) Organizatat trajnuese për provat e fluturimit. Avioni i përdorur për trajnimet e provave të fluturimit duhet të jetë i pajisur siç duhet me instrumentet e provave fluturuese, në përputhje me qëllimin e trajnimit.

ORA.ATO.140 Aerodromet dhe vendet e operimit

Kur sigurohet trajnimi fluturues në avion, ATO duhet të përdorë aerodromet ose vendet e operimit që kanë lehtësirat e duhura dhe karakteristikat për të lejuar trajnimin e manovrave përkatëse, duke marrë në konsideratë trajnimin e ofruar, kategorinë dhe tipin e avionit të përdorur.

ORA.ATO.145 Para kushtet për trajnimin

a) ATO duhet të sigurojë që, studentët plotësojnë të gjitha kërkesat për trajnim të vendosura në pjesën mjekësore, pjesën FCL (licencën e ekuipazhit fluturues), dhe, nëse është e aplikueshme, siç përcaktohet në pjesën e detyrueshme të të dhënave të plota operuese, të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, transpozim i rregullores (EU) nr. 748/2012.

b) në rastin e ATO-s, kur bëhet trajnimi për fluturim test, studentët, duhet të plotësojnë të gjitha kushtet për trajnim, të vendosura në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, transpozim i rregullores (EU) nr. 748/2012.

ORA.ATO.150 Trajnimi në ato vende që s'janë vende të BE-së

Kur ATO është aprovuar për të ofruar trajnimin për kategorizim e instrumenteve në ato vende që s'janë vende të BE-së:

a) programi i trajnimit do të përfshijë përshtatjen ndaj klimës fluturuese në Republikën e Shqipërisë para se të merret testi i aftësisë IR.

b) testi i aftësisë duhet të ndërmerret në Republikën e Shqipërisë.

SEKSIONI II

Kërkesa shtesë për trajnimin e ofruar ATO për CPL,MPL, ATPL dhe kategorizimin përkatës dhe certifikatat

ORA.ATO.210 Kërkesat e personelit

a) *Përgjegjësi i trajnimit (HT)*. Përveç rastit të trajnimit të ofruar nga ATO për test fluturimi, HT i nominuar duhet të ketë eksperiencë të zgjeruar në trajnim si instruktor për licencat e pilotëve profesional dhe kategorizimeve ose certifikatave përkatëse.

b) *Përgjegjësi i instruktorëve të fluturimit (CFI)*. Trajnimi i ofruar nga ATO për testin e fluturimit duhet të nominojë një CFI i cili do të jetë përgjegjës për supervizimin e fluturimit dhe për instruktorët e trajnimit për fluturimin e simuluar dhe për standardizimin e të gjitha instruksioneve të fluturimit dhe instruksioneve të simuluar të fluturimit.CFI duhet të mbajë licencën më të lartë profesionale të pilotit dhe kategorizimin përkatës të lidhur me kurset e kryera të trajnimeve të fluturimit dhe të ketë certifikatën e instruktorit me privilegjet për të instruktuar të paktën një nga kurset e trajnimeve të kryera.

c) *Përgjegjësi i instruktorëve të njohurive teorike (CTKI)*. Trajnimi i ofruar nga ATO për instruksionet e njohurive teorike duhet të nominojë një CTKI i cili do të jetë përgjegjës për supervizimin e të gjithë instruktorëve të njohurive teorike dhe për standardizimin e të gjitha instruksioneve të njohurive teorike. CTKI duhet të ketë eksperiencë të zgjeruar si instruktor i njohurive teorike në zonat përkatëse për trajnimin e kryer nga ATO.

ORA.ATO.225 Programi i trajnimit

a) Programi i trajnimit duhet të përfshijë një ndarje të instruksioneve fluturuese dhe njohurive teorike, të paraqitura në një plan javor ose të ndarë në faza, një listë të ushtrimeve standarde dhe një përmbledhje të planeve mësimore.

b) Përmbajtja dhe rendi i programit të trajnimit duhet të specifikohen në manualin e trajnimit.

ORA.ATO.230 Manuali i trajnimit dhe manuali i operimeve

a) Manuali i trajnimit duhet të theksojë standardet, objektivat, synimet e trajnimit për secilën fazë të trajnimit që studentëve i kërkohet të përmbushin dhe duhet të adresojnë lëndët e mëposhtme:

- planin e trajnimit;



- trajnimin dhe ushtrimet e ajrit;
- trajnimin fluturues në një FSTD, nëse aplikohet;

- instruksionet e njohurive teorike.

b) Manuali i operimeve duhet të sigurojë informacionin përkatës për grupe të veçanta të personelit, si instruktorët e fluturimit, instruktorët e trajnimit për fluturimin e simuluar, instruktorët për njohuritë teorike, personeli i operimeve dhe mirëmbajtjes dhe duhet të përfshijë informacione të përgjithshme teknike, të itinerarit të rrugëve dhe të stafit të trajnimit.

SEKSIONI III

Kërkesa shtesë për tipa specifike të ofruar ATO-ve të trajnimit

Kapitulli 1

Kursi i mësimin në distancë

ORA.ATO.300 E përgjithshme

ATO mund të aprovohet për të kryer programet e kursit modular duke përdorur të mësuarit në distancë në rastet e mëposhtme:

a) kurset modulare për instruksione të njohurive teorike;

b) kurset për njohuritë teorike shtesë për kategorizimin sipas tipit ose klasës;

c) kurset për instruksionet e aprovuara të para hyrjes së njohurive teorike për kategorizimin e parë të tipit për helikopterët me multimotor.

ORA.ATO.305 Mësimi në klasë

a) një element i instruksioneve në klasë duhet të përfshihet në të gjitha lëndët e kurseve modulare të mësimin në distancë.

b) sasia e kohës së shpenzuar në instruksionet aktuale në klase nuk duhet të jetë më pak se 10 % të totalit të kohëzgjatjes së kursit.

c) për këtë efekt, akomodimi i klasës duhet të jetë i vlefshëm ose në vendin kryesor të biznesit të ATO-ve ose diku tjetër në një objekt të përshtatshëm.

ORA.ATO.310 Instruktorët

Të gjithë instruktorët duhet të jenë në familjarizim të plotë me kërkesat e programit të kursit të mësuarit në distancë.

Kapitulli 2

Trajnim me zero kohë fluturimi

ORA.ATO.330 E përgjithshme

a) Aprovimi për trajnimin me zero kohë fluturimi (ZFTT), siç specifikohet në Part-FCL, duhet të jepet vetëm ATO që gjithashtu kanë privilegjet për të kryer operime për transportin ajror tregtar ose ATO-t që kanë marrëveshje specifike me operimet për transportin ajror tregtar.

b) Aprovimi për ZFTT duhet të jepet vetëm nëse operatori ka të paktën 90 ditë eksperiencë operimi në tipin e aeroplanit

c) në rastin e ZFTT e kryer nga ATO e cila ka një marrëveshje specifike me operatorin, 90 ditët e kërkesave të eksperiencës operationale nuk do të aplikohen nëse instruktori i kategorizimin e tipit (TRI(A)) i përfshirë në ngritjet dhe uljet shtesë, siç kërket në PartORO ka eksperiencë operationale në tipin e aeroplanit.

ORA.ATO.335 Simulatori i plotë fluturues

a) FFS e aprovuar për ZFTT duhet të jetë i dobishëm në përputhje me kriteret e sistemit menaxhues të ATO-ve;

b) Sistemi lëvizës dhe vizual i FFS duhet të jetë në shërbim të plotë, në përputhje me certifikimin përkatës të specifikuar për FSTD siç parashikohet në ORA.FSTD.

Kapitulli 3

Kurset për licencën e pilotit multiekuipazh (MPL)

ORA.ATO.350 E përgjithshme

Privilegjet për të kryer kurse të integruara trajnimi MPL dhe kurse për instruktorët MPL duhet t'i jepen ATO-s nëse ai ka gjithashtu privilegjet për të kryer operime të transportit tregtar ajror ose një marrëveshje specifike me një operator të transportit tregtar ajror.

Kapitulli 4

Trajnimi i provës fluturuese

ORA.ATO.355 Organizatat e trajnimit të testeve të fluturimit

a) ATO që është aprovuar për të kryer trajnime të testit të fluturimit për lëshimin e kategorisë së 1-rë ose të 2-të të kategorizimit për testin e fluturimit në përputhje me Part-FCL mund të ketë privilegjet



e tij të zgjeruara për të kryer trajnime për kategori të tjera të testeve të fluturimit dhe kategori të tjera për teste të fluturimit për personelin, duke siguruar që:

(1) kërkesat përkatëse të pjesës-21 janë përmbushur; dhe

(2) që ekziston një marrëveshje specifike ndërmjet ATO-s dhe organizatave të pjesës 21 që punëson ose synon që të punësojë një personel të tillë.

b) të dhënat trajnuese duhet të përfshijnë raportet e shkruara nga studentët, siç kërkohen në programin e trajnimit, përfshirë, aty ku aplikohet, procesimin e të dhënave dhe analizën e parametrave të regjistruara lidhur me tipin e provës së fluturimit.

NËNPJESA FSTD KËRKESAT PËR ORGANIZATAT QË OPEROJNË ME PAJISJET TRAJNUESE TË FLUTURIMEVE TË SIMULUARA (FSTD) DHE KUALIFIKIMET E FSTD-ve

SEKSIONI I

Kërkesat për organizatat që operojnë FSTD-të

ORA.FSTD.100 E përgjithshme

a) Aplikanti për certifikatën e kualifikimit për një FSTD duhet t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që ka përcaktuar një sistem menaxhues në përputhje me ORA.GEN seksioni II. Ky demonstrim duhet të sigurojë që aplikanti ka direkt ose nëpërmjet kontakteve, aftësinë për të mbajtur performancën, funksionet, ose karakteristikat e tjera të specifikuara në nivelin kualifikues të FSTD dhe të kontrollojë instalimin e FSTD.

b) nëse aplikanti është mbajtësi i certifikatës së kualifikuar e lëshuar në përputhje me këtë pjesë, specifikimet si FSTD duhet të detajojnë:

(1) termat e certifikatës ATO;

(2) rastin e mbajtësit AOC në manualin e trajnimit.

ORA.FSTD.105 Mbajtja e kualifikimit FSTD

a) në mënyrë që të mbajë kualifikimin si FSTD, mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të drejtojë setin e plotë të testeve që përmbahen në mastër udhëzuesin e kualifikimit të testit (MQTG), funksionet dhe testet subjektive në mënyrë progresive gjatë një periudhe 12-mujore.

b) Rezultati duhet të datohet, shënohet si i analizuar dhe i vlerësuar dhe të ruhet në përputhje me ORA.FSTD.240, në mënyrë që të demonstrohet se standardet FSTD janë ruajtur.

c) Duhet të vendoset një sistemi i konfigurimit të kontrollit për të siguruar vazhdimësinë e integritetit të hardware dhe software të FSTD së kualifikuar.

ORA.FSTD.110 Modifikimet

a) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimeve FSTD duhet të përcaktojë dhe të mbajë një sistem për të identifikuar, vlerësuar dhe përfshirë çdo modifikim të rëndësishëm ku FSTD operon, në veçanti:

(1) modifikimet e avionit që janë esenciale për trajnimin, testimin dhe kontrollin, e zbatuar ose jo nga direktivat e vlefshmërisë ajrore;

(2) çdo modifikim të FSTD-së, përfshirë sistemet vizuale dhe të lëvizjes, kur janë esenciale për trajnimin, testimin dhe kontrollin, si në rastin e revizionimit të të dhënave.

b) Modifikimet hardware dhe software të FSTD që ndikojnë në trajtimin, performancën dhe operimin e sistemeve ose ndonjë modifikim madhor të sistemit të lëvizjes dhe atij vizual duhet të vlerësohen për të përcaktuar impaktin e kriterëve origjinale të kualifikimeve. Organizata duhet të përgatisë amendamente për teste validimi. Organizata duhet të testojë FSTD për kriterin e ri.

c) Organizata duhet të informojë me përpara Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për çdo ndryshim madhor për të përcaktuar nëse testi i kryer është i kënaqshëm. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të përcaktojë nëse një vlerësim special i FSTD është i nevojshëm përpara kthimit të tij në modifikimin e trajnimit pasues.

ORA.FSTD.115 Instalimet

a) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit të FSTD duhet të sigurojë që:

(1) FSTD është vendosur në një mjedis të përshtatshëm që suporton operime të sigurta dhe të besueshme.

(2) Personeli i mirëmbajtjes dhe pjesëtarët janë të informuar dhe të vetëdijshëm mbi pajisjet dhe procedurat e sigurisë në FSTD në rast emergjence;

(3) FSTD dhe instalimet do të përputhen me rregulloret lokale për shëndetin dhe sigurinë.

b) Karakteristikat e sigurisë FSTD, të tilla si ndalesat emergjente dhe ndriçimi emergjent, duhet të kontrollohen të paktën çdo vit dhe duhet të jenë të regjistruara.

**ORA.FSTD.120 Pajisjet shitesë**

Kur pajisjet shitesë i janë shtuar FSTD, edhe pse jo të kërkuara për kualifikim, duhet të vlerësohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për të siguruar që nuk ndikojnë negativisht në cilësinë e trajnimit.

SEKSIONI II**Kërkesat për kualifikimin e FSTD****ORA.FSTD.200 Aplikimi për kualifikimin e FSTD**

a) Aplikimi për certifikatën e kualifikimit FSTD duhet të bëhet në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar:

(1) në rastin e pajisjeve bazë të trajnimit të instrumenteve (BITD) nga prodhuesi i BITD;

(2) në të gjitha rastet e tjera, nga organizatat që kanë qëllim të operojnë FSTD;

b) Aplikantët për një kualifikim fillestar duhet t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar dokumentacionin duke demonstruar se si do të përputhen me kërkesat e përcaktuara në këtë rregullore. Të tilla dokumente duhet të përfshijnë procedurën e përcaktuar për sigurimin e përputhshmërisë me ORA.GEN.130 dhe ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Specifikimet e certifikimit për FSTD

a) Agjencia lëshon, në përputhje me nenin 19 të rregullores (EC) nr. 216/08 (implementuar me udhëzimin e ministrit nr. 3/2011), specifikimet e certifikimit si standarde të cilat tregojnë përputhshmërinë e FSTD-së me kërkesat esenciale të aneksit III të udhëzimit të ministrit Nr.3/2011. AAC pranon CS e nxjerra nga Agjencia.

b) të tilla specifikime të certifikimit duhet të jenë mjaftueshmërisht të detajuara dhe specifike për t'i treguar aplikantit kushtet nën të cilat do të lëshohen kualifikimet.

ORA.FSTD.210 Baza të kualifikimit

a) Kualifikimet bazë për lëshimin e certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të konsistojnë në:

(1) specifikimet e certifikimit të aplikueshme të përcaktuar nga Agjencia që janë efikase në datën e aplikimit për kualifikimet fillestare;

(2) të dhënat e vlefshmërisë së avionit, të përcaktuara nga pjesa e detyrueshme e të dhënave të plota operuese sipas aprovimit në bazë të urdhrit

të ministrit nr. 149, datë 7.4.2014, transpozim i rregullores (EU) nr. 748/2012, n.q.s. është e aplikueshme.

(3) çdo kusht i veçantë i përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, nëse specifikimi i certifikimit përkatës nuk përmban standardet e duhura për FSTD, pasi FSTD ka karakteristika të ndryshme nga ato në të cilat janë bazuar specifikimet e certifikimit.

(b) Bazat e kualifikimit do të jenë të aplikueshme për trajnimet periodike të ardhshme të FSTD, përveç rasteve kur është rikategorizuar.

ORA.FSTD.225 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e vazhdueshme

a) Kualifikimet e simulatorit të plotë të fluturimit (FFS), pajisjes trajnuese të fluturimit (FTD) ose trajnuesit të procedurave të lundrimit dhe fluturimit (FNTP) duhet të qëndrojnë të vlefshme si subjekt i:

(1) FSTD dhe organizatave operuese që qëndrojnë në përputhje me kërkesat e aplikueshme;

(2) Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar i cili ka akses të plotë në organizate siç është e përcaktuar në ORA.GEN.140 për të përcaktuar përputhshmëritë e vazhdueshme me kërkesat përkatëse të udhëzimit të ministrit Nr.3/2011 dhe rregullave implementuese.

(3) Certifikatës së kualifikimit e cila nuk është pezulluar ose revokuar.

b) Periudha 12 mujore e përcaktuar në ARA.FSTD.120 pika(b) paragrafi (1) mund të zgjerohet në një maksimum prej 36 muajsh, në rrethanat e mëposhtme:

(1) FSTD ka qene subjekt i një vlerësimi fillestar dhe të paktën i një vlerësimi përsëritës i cili është vendosur në përputhje me kualifikimin bazë.

(2) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD ka një rekord të kënaqshëm të vlerësimit të suksesshëm rregullator të FSTD gjatë 36 muajve të mëparshëm.

(3) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar kryen një audit formal të sistemit të monitorimit të organizatës, për të parë pajtueshmërinë e përcaktuar në ORA.GEN.200 pika(a) paragrafi (6), çdo 12 muaj.

(4) një person i caktuar i organizatës me eksperiencën e duhur rishikon përsëritjen e rregullt të udhëzuesit të kualifikimit të testit (QTG) dhe kryen funksionet përkatëse dhe testet subjektive çdo 12 muaj dhe i dërgon një raport të rezultateve



Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

c) Kualifikimi BITD duhet të qëndrojë si subjekt i vlefshëm përkundrejt vlerësimit të rregullt për përputhshmërinë me kualifikimet bazë të aplikueshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në përputhje me ARA.DSTD.120.

d) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e kualifikimit FSTD duhet t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

ORA.FSTD.230 Ndryshimet në FSTD e kualifikuar

a) Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për çdo ndryshim të propozuar të FSTD të tilla si:

- (1) Modifikime madhore;
- (2) Zhvendosje të FSTD
- (3) çdo deaktivizim të FSTD-së.

b) në rastin e përmirësimit të nivelit të kualifikimit FSTD, organizata duhet të aplikojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për një vlerësim të përmirësimit. Organizata do të drejtojë të gjitha testet e validimit për nivelin e kualifikimit të kërkuar. Rezultatet nga vlerësimet e mëparshme nuk duhet që të përdoren për të validuar performancën FSTD për përmirësimin aktual.

c) Kur FSTD është lëvizur në një tjetër vendndodhje, organizata duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar para aktivitetit të planifikuar së bashku me një program të ngjarjeve që janë të lidhura me të.

Para kthimit të FSTD në shërbim tek një vendndodhjeje e re, organizata duhet të kryejë të paktën një të tretën e testit të validimit, funksionet dhe testet subjektive për të siguruar që performanca e FSTD përmbush standardet e kualifikimit fillestar. Një kopje të dokumenteve të testit duhet të mbahen së bashku me të dhënat e FSTD për rishikim nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar mund të kryejë një vlerësim të FSTD pas zhvendosjes. Vlerësimi duhet të bëhet në përputhje me kualifikimin origjinal bazë të FSTD.

d) Nëse një organizate ka në plan për të hequr një FSTD nga statusi aktiv për periudha të zgjatura, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të njoftohet dhe duhet të përcaktohen kontrollat e përshtatshme gjatë periudhës që FSTD është joaktive.

Organizata duhet të bjerë dakord me Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për një plan deaktivizimi, ruajtjeje dhe riaktivizimi për të siguruar që FSTD mund të rikthehet në status aktiv në nivelin e kualifikimit origjinal.

ORA.FSTD.235 Transferimi i kualifikimeve FSTD

a) Kur ka një ndryshim të organizatës që operon një FSTD, organizata e re duhet të informojë paraprakisht Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar në mënyrë që të bihet dakord për një plan transferimi të FSTD.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kryejë një vlerësim në përputhje me kualifikimin origjinal bazë të FSTD.

c) Kur FSTD nuk përputhet me kualifikimin bazë fillestar, organizata duhet të aplikojë për një certifikatë të re kualifikimi FSTD.

ORA.FSTD Ruajtja e të dhënave

Mbajtësi i certifikatës së kualifikimit FSTD duhet të ruajë të dhëna të:

a) të gjitha dokumenteve, që përshkruajnë edhe provojnë kualifikimin bazë fillestar dhe nivelin e FSTD për kohëzgjatjen e jetëgjatësisë FSTD;

b) çdo dokument përsëritës, dhe raporte lidhur me secilën FSTD dhe me aktivitetet e monitorimit të pajtueshmërisë për një periudhë të paktën 10 vjet.

NËNPJESA AeMC QENDRAT AEROMJEKËSORE

SEKSIONI I

E përgjithshme

ORA.AeMC.105 qëllimi

Kjo Nën pjesë përcakton kërkesat shtesë që duhen përmbushur nga një organizate për t'u kualifikuar për lëshimin ose vazhdueshmërinë e aprovimit të qendrës aeromjekësore (AeMC), për të lëshuar certifikata mjekësore, përfshirë certifikatat mjekësore fillestare të klasit të parë.

ORA.AeMC.115 Aplikimi

Aplikantët për një certifikatë AeMC duhet:

a) të përputhen me MED.D.005;dhe

b) Përveç dokumentacionit për aprovimin e organizatës së kërkuar në ORA.GEN.115, siguron detaje të bashkëlidhjeve klinike ose ndërlidhjeve me spitale të caktuara ose institute mjekësore për qëllimin e ekzaminimeve të një specialisti mjekësor.

**ORA.AeMC.135 Vlefshmëria e vazhdueshme**

Certifikata për AeMC duhet të lëshohet për një periudhë të palimituar. Duhet të mbetet subjekt i mbajtësit dhe ekzaminuesit aero mjekësor të organizatës:

- a) në përputhje me MED.D.030
- b) duke siguruar eksperiencën e tyre të vazhdueshme nga kryerja e një numri adekuat të ekzaminimeve mjekësore të klasit të 1-rë çdo vit.

SEKSIONI II**Menaxhimi****ORA.AeMC.200 Sistemi menaxhues**

AeMC duhet të përcaktojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi që të përfshijë pjesët e adresuara në ORA.GEN.200 dhe krahas saj, proceset:

- a) për certifikimin mjekësor në përputhje me pjesën-MED.
- b) për sigurimin e konfincialitetit gjatë gjithë kohës.

ORA.AeMC.210 Kërkesat e personelit

a) AeMC duhet:

(1) të ketë një ekzaminues aeromjekësor (AME) të emëruar si përgjegjës i AeMC me privilegjet për lëshimin e certifikatave mjekësore të klasit të 1-rë dhe eksperiencë të mjaftueshme në mjekësinë e avionit për të ushtruar detyrat e saj/të tij;

(2) të ketë një numër të duhur të stafit të kualifikuar plotësisht si AME dhe staf tjetër teknik dhe ekspert;

b) Përgjegjësi i AeMC duhet të jetë përgjegjës për koordinimin e vlerësimit të rezultateve të ekzaminimeve dhe raporteve të firmosura, certifikatave dhe certifikatave mjekësore të klasit të 1-rë.

ORA.AeMC.215 Kërkesat për pajisjet

AeMC duhet të pajiset me pajisjet e duhura mjeko-teknike për të kryer ekzaminimet aeromjekësore të nevojshme për ushtrimin e privilegjeve të përfshira në qëllimin e aprovimit.

ORA.AeMC.220 Ruajtja e të dhënave

Krahas të dhënave të kërkuara në ORA.GEN.220 AeMC duhet:

a) të mbajë të dhënat e detajuara të ekzaminimeve mjekësore dhe vlerësimeve të kryera për lëshimin, rivalidimin ose rinovimin e certifikatës mjekësore dhe rezultatet e tyre, për një periudhë minimumi 10 vjet pas datës së ekzaminimit të fundit.

b) të mbajë të gjitha të dhënat mjekësore në mënyrë që të sigurojë që konfidencialiteti është respektuar gjatë gjithë kohës.

Aneksi VIII**KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E
DEKLARUARA PËR TRAJNIMET (DTO)
[PJESA-DTO]****DTO.GEN.100 Të përgjithshme**

Në përputhje me nënparagrafin e dytë të nenit 10a(1), ky aneks (pjesa DTO) përcakton kërkesat e zbatueshme për organizatat e trajnimit të pilotëve që ofrojnë trajnimin e përmendur në pikën DTO.GEN.110, në bazë të një deklarate të bërë në përputhje me pikën DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Autoriteti kompetent

Për qëllimet e këtij aneksi (pjesa DTO), autoriteti kompetent në lidhje me një DTM është AAC kur RSH është territori në të cilin DTO ka selinë e saj kryesore të biznesit.

DTO.GEN.110 Fusha e trajnimit

a) Një DTO ka të drejtën për të ofruar trajnimin e mëposhtëm, me kusht që DTO të ketë dorëzuar një deklaratë në përputhje me pikën DTO.GEN.115:

1) për aeroplanët:

a) instruksionet e njohurive teorike për LAPL(A) dhe PPL(A);

b) instruksionet e fluturimit për LAPL(A) dhe PPL(A);

c) trajnime për të kaluar në kategorizimin e klasës për SEP (tokë), SEP (det) dhe TMG;

d) trajnime për të kaluar në kategorizime shtesë: për fluturime natën, fluturime aerobatike, fluturime malore, fluturime me avionë lundruar dhe më tërheqës banderolash;

2) për helikopterë:

a) Instruksionet e njohurive teorike për LAPL(H) dhe PPL(H);

b) Instruksionet e fluturimeve për LAPL(H), PPL(H);

c) Kategorizime për tipin e helikopterëve me një motor për të cilin konfigurimi maksimal i certifikuar i ndenjësve nuk është më shumë se pesë;

d) trajnime për të kaluar në kategorizimin e fluturimeve natën;

3) për planerët:



a) instruksionet e njohurive teorike për LAPL(S) dhe SPL;

b) instruksionet e fluturimeve për LAPL(S) dhe SPL;

c) trajnime për zgjerimin e privilegjeve në TMG në përputhje me pikën FCL.135.S;

d) trajnime për metodat shitesë të nisjes në përputhje me pikën FCL.130.S;

e) trajnime për të kaluar në kategorizime shitesë: për fluturimet aerobitike, tërheqje me planer dhe kategorizimin për fluturimin e planerëve lundrues në re;

f) trajnime për të kaluar në kategorizimin për instruktor fluturimi FI(S);

g) seminar për rifreskimin e njohurive FI(S).

4) për balonat:

(a) instruksionet e njohurive teorike për LAPL(B) dhe BPL;

(b) instruksionet e fluturimit për LAPL(B) dhe BPL;

(c) trajnime për zgjerimin e klasës në përputhje me pikën FCL.135.B;

(d) trajnime për zgjerimin e klasës ose të grupit në përputhje me pikën FCL.225.B;

(e) trajnime për zgjerimin e fluturimeve të lidhura në përputhje me pikën FCL.130.B;

(f) trajnime për të kaluar në kategorizimin e fluturimeve natën;

(g) trajnime për të kaluar në kategorizimin për instruktor fluturimi FI(B);

(h) FI(B) seminar për rifreskimin e njohurive.

(b) Një DTO ka të drejtë gjithashtu të ofrojë kurset për ekzaminues të përmendura në pikat FCL.1015 (a) dhe FCL.1025 (b) (2) të aneksit I (pjesa FCL) për FE (S), FIE S), FE (B) dhe FIE (B), me kusht që DTO të ketë dorëzuar një deklaratë në përputhje me pikën DTO.GEN.115 dhe autoriteti kompetent të ketë miratuar programin e trajnimit në përputhje me pikën DTO.GEN.230 (c).

DTO.GEN.115 Deklarime

a) Para se të ofrohet ndonjë prej trajnimeve të specifikuar në pikën DTO.GEN.110, organizata që ka për qëllim të ofrojë këto trajnime dorëzon deklaratën tek autoriteti kompetent. Deklarata duhet të përmbajë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1) Emrin e DTO;

2) Të dhënat e kontaktit të selisë kryesore të biznesit të DTO-së, dhe sipas rastit, të dhënat e

kontaktit të aerodromeve dhe vendeve të operimit të DTO-së;

3) Emri dhe të dhënat e kontaktit për personat e mëposhtëm:

(i) Përfaqësuesi i DTO-së;

(ii) Përgjegjësi për trajnimet i DTO-së; dhe

(iii) Të gjithë zëvendëspërgjegjësit e trajnimit, nëse kërkohet nga pika DTO.GEN.250(b)(1);

4) Llojet e trajnimeve, të specifikuar në pikën DTO.GEN.110, të ofruara në çdo aerodrom dhe/ose në vendet e operimit.

5) Një listë me të gjithë avionët dhe FSTD-të që përdoren gjatë trajnimit, nëse zbatohet;

6) Data e planifikuar për fillimin e trajnimit;

7) një dokument që konfirmon se DTO ka zhvilluar politika sigurie dhe i zbaton ato politika gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklaratat, në përputhje me pikën DTO.GEN.210 (a) (1) (ii);

8) një dokument që konfirmon se DTO përmbush dhe do të vazhdojë gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklaratat, që të përmbushë kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin III të UM nr. 3/2011 apo rishikimeve të tij dhe kërkesat e aneksit I (pjesa FCL) dhe aneksit VIII (pjesa DTO) në këtë rregullore.

b) Deklarata, dhe çdo ndryshim pasues i saj, bëhet duke përdorur formularin, i cili gjendet në shtojcën 1.

c) Një DTO, së bashku me deklaratën, i dorëzon autoritetit kompetent programin ose programet e trajnimit, të cilat ai përdor ose synon të përdorë për të ofruar trajnimin, si dhe kërkesën e tij për miratimin e programit të trajnimit ose programeve kur kërkohet ky miratim në përputhje me pikën DTO.GEN.230 (c).

d) Duke deroguar nga pika (c), një organizatë që mban një miratim të lëshuar në përputhje me nënpjesën ATO të aneksit VII (Pjesa-ORA), së bashku me deklaratën, mund të dorëzojnë vetëm referencën në manualin e miratuar të trajnimit ose manualin e miratuar të trajnimit.

DTO.GEN.116 Njoftimet e ndryshimeve dhe ndërprerja e aktiviteteve të trajnimit

Një DTO do të njoftoj autoritetin kompetent pa vonesa të panevojshme për sa më poshtë:

a) çdo ndryshim në informacionin e përfshirë në deklaratën e specifikuar në pikën DTO.GEN.115

(a) dhe programin ose programet e trajnimit, manualin ose manualin e miratuar të trajnimit të



përmendura në pikat DTO.GEN.115 (c) dhe (d) respektivisht;

b) ndërprerjen e disa prej aktiviteteve të mbuluara nga deklaratata

DTO.GEN.135 Ndërprerja e së drejtës për të ofruar trajnime

Një DTO nuk ka më të drejtë të ofrojë disa ose të gjitha trajnimet e specifikuar në deklaratën e tij në bazë të asaj deklarate, kur ndodh një nga të mëposhtmet:

a) DTO ka njoftuar autoritetin kompetent për ndërprerjen e disa ose të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklaratata në përputhje me pikën DTO.GEN.116 (b);

b) DTO nuk e ka ofruar trajnimin për më shumë se 36 muaj rresht.

DTO.GEN.140 Aksesi

Me qëllim që të përcaktohet se një DTO vepron në përputhje me deklaratën e dhënë, DTO jep akses në çdo kohë dhe në çdo objekt, avion, dokument, regjistër, të dhëna, procedura ose çdo material tjetër lidhur me aktivitetet e tyre të trajnimit të përfshira në këtë deklaratë, për çdo person të autorizuar nga autoriteti kompetent

DTO.GEN.150 Gjetjet

Pasi autoriteti kompetent i ka komunikuar DTO-së një gjetje në përputhje me pikën ARA.GEN.350 (da)(1), DTO-ja ndërmerr hapat e mëposhtëm brenda afatit të përcaktuar nga autoriteti kompetent:

a) identifikon shkaktarin kryesor të mospërputhjes;

b) ndërmerr masat e nevojshme korrigjuese për të zgjidhur mospërputhjen dhe, kur është e nevojshme, korrigjon pasojat e kësaj mospërputhje;

c) informon autoritetin kompetent për masat korrigjuese që ka ndërmarrë.

DTO.GEN.155 Reagimi ndaj një problemi sigurie

Si reagim ndaj një problemi sigurie, një DTO zbaton:

a) masat e sigurisë të vendosura nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën ARA.GEN.135 (c);

b) informacionet përkatëse të detyrueshme të sigurisë të nxjerra nga Agjencia, duke përfshirë direktivat e përshtatshmërisë për fluturim.

DTO.GEN.210 Kërkesat e personelit

a) Një DTM cakton:

(i) një përfaqësues, i cili është përgjegjës dhe i autorizuar për të kryer të paktën sa më poshtë:

garanton përputhshmërinë e DTO dhe aktiviteteve të saj me kërkesat e zbatueshme dhe me deklaratën e saj;

(ii) zhvillon dhe harton politikat e sigurisë për të garantuar që aktivitetet e DTO-së të kryhen në mënyrë të sigurt, garanton që DTO-ja të respektojë politikat e sigurisë dhe merr masat e nevojshme për të përmbushur objektivat e këtyre politikave të sigurisë;

(iii) promovon sigurinë brenda DTO-së;

(iv) garanton disponueshmërinë e burimeve të mjaftueshme brenda DTO-së, në mënyrë që aktivitetet e përmendura në pikat (i), (ii) dhe (iii) të mund të kryhen në mënyrë efektive.

2) një përgjegjës i trajnimeve, i cili duhet të jetë përgjegjës dhe i kualifikuar për të garantuar të paktën sa më poshtë:

(i) që trajnimi i ofruar të jetë në përputhje me kërkesat e aneksit I (Pjesa-FCL) dhe me programin e trajnimit të DTO-së;

(ii) integrimin e kënaqshëm të trajnimit të fluturimit në një avion ose në një pajisje trajnimi që simulon fluturimin (FSTD) dhe Instruksionet e njohurive teorike;

(iii) mbikëqyrjen e ecurisë së studentëve;

(iv) në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.250 (b), mbikëqyrjen e zëvendëstrajnerit ose të përgjegjësit për trajnimet.

b) Një DTO mund të caktojë një person të vetëm ose përgjegjës për trajnimet si përfaqësuesin e saj;

c) Një DTO nuk do të caktojë një person ose përgjegjës në trajnimeve si përfaqësuesin e saj nëse ka tregues objektiv që atij ose asaj nuk mund t'i besohet kryerja e detyrave në një mënyrë të tillë që mbron dhe nxit sigurinë e aviacionit siç përcaktohet në pikën (a) Fakti që një person i është nënshtruar një mase zbatuese të marrë në përputhje me pikën ARA.GEN.355 në tri vitet e fundit, konsiderohet se përbën këtë tregues objektiv, përveçse nëse ai person mund të vërtetojë se gjetja që çon në atë masë, për shkak të natyrës, shkallës ose ndikimit të saj në sigurinë e aviacionit, nuk është e tillë sa për të treguar se atij ose asaj nuk mund t'i besohet kryera e detyrave në atë mënyrë.

d) Një DTO garanton që instruktorët e saj për njohuritë teorike të kenë një nga kategorizimet e mëposhtme:



1) formim praktik në aviacion në fushat përkatëse për trajnimin e ofruar dhe kryerjen e një kursi për teknikat udhëzuese për trajnimin

2) përvojë të mëparshme në dhënien e udhëzimeve të njohurive teorike dhe formimin e duhur teorik për lëndën në të cilën do të ofrojnë udhëzimin e njohurive teorike.

e) Instruktorët e fluturimit dhe instruktorët e trajnimit për simulimin e fluturimit zotërojnë kategorizimet e kërkuara nga Aneksi I (Part-FCL) për llojin e trajnimit që ata ofrojnë.

DTO.GEN.215 Kërkesat për ambientet

Një DTO ka ambiente që lejojnë kryerjen dhe menaxhimin e të gjitha aktiviteteve të saj në përputhje me kërkesat thelbësore të Shtojcës III të UM nr. 3/2011 apo rishikimeve të tij dhe me kërkesat e këtij Aneksi (Pjesa DTO).

DTO.GEN.220 Regjistrimi i të dhënave

a) Një DTM regjistron për secilin student të dhënat e mëposhtme gjatë gjithë kursit të trajnimit dhe për tre vjet pas përfundimit të seancës së fundit të trajnimit:

1) të dhënat e trajnimit të fluturimit të similitimit dhe të terrenit të trajnimit të fluturimit;

2) informacione për ecurinë individuale;

3) informacione për licencat dhe kategorizimet përkatëse lidhur me trajnimin e ofruar, duke përfshirë kalimin e afatit të vlefshmërisë së kategorizimeve dhe certifikatave mjekësore.

b) DTO do të ruaj raportin e rishikimit të brendshëm vjetor dhe raportin e aktivitetit të përmendur në pikën DTO.GEN.270 (a) dhe (b) përkatësisht për tre vjet nga data kur DTO ka krijuar këto raporte.

c) DTO do të ruaj programin e saj të trajnimit për tre vjet duke filluar nga data kur ka zhvilluar kursin e fundit të trajnimit në përputhje me atë program.

d) DTO, në përputhje me ligjin e zbatueshëm për mbrojtjen e të dhënave personale, do të ruaj të dhënat e përmendura në pikën (a) në mënyrë që të sigurohet mbrojtja me mjetet dhe protokollet e duhura dhe merr masat e nevojshme për të kufizuar aksesin në këto të dhëna të personave të autorizuar siç duhet për të pasur akses në to.

DTO.GEN.230 Programi i trajnimit të DTO-së

a) DTO krijon një program trajnimi për secilin prej trajnimeve që DTO ofron, të specifikuar në pikën DTO.GEN.110.

b) Programet e trajnimit duhet të jenë në përputhje me kërkesat e aneksit I (Pjesa FCL).

c) DTO ka të drejtë të ofrojë trajnimin e përmendur në pikën DTO.GEN.110 (b) vetëm kur programi i trajnimit për atë trajnim dhe çdo ndryshim i tij, është lëshuar nga autoriteti kompetent, pas aplikimit të DTO-së, me një miratim që konfirmon se programi i trajnimit dhe çdo ndryshim i tij janë në përputhje me kërkesat e aneksit I (pjesa FCL), në përputhje me pikën ARA.DTO.110. DTO aplikon për këtë miratim nëpërmjet dorëzimit të një deklarate në përputhje me pikën DTO.GEN.115.

d) Pika (c) nuk zbatohet për organizatën që mban gjithashtu një miratim të lëshuar në përputhje me nënpjesën ATO të aneksit VII (pjesa ORA) që përfshin privilegjet për atë trajnim.

DTO.GEN.240 Avionë për trajnime dhe FSTD-të

a) DTO përdor një flotë të përshtatshme të avionëve për trajnim ose FSTD-të e përshtatshme për trajnimet që ofron.

b) DTO krijon dhe ruan të përditësuar një listë të të gjithë avionëve që përdoren për ofrimin e trajnimeve, duke përfshirë markat e tyre të regjistrimit.

DTO.GEN.250 Aerodromet dhe vendet e operimit

a) Kur ofrohet trajnimi i fluturimit në një avion, DTO përdor vetëm aerodromet ose vendet operative që kanë pajisjet dhe ambientet e duhura për të lejuar trajnimin mbi manovrat përkatëse, duke marrë parasysh trajnimin e ofruar si edhe kategorinë dhe llojin e avionit të përdorur.

b) Kur DTO përdor më shumë se një aerodrom për të ofruar ndonjë nga trajnimet e specifikuar në pikën DTO.GEN.110 (a)(1) dhe (2), cakton:

1) një zëvendës përgjegjës për trajnimet për çdo aerodrom shtesë, i cili duhet të jetë përgjegjës për detyrat e përmendura në pikën DTO.GEN.210 (a)(2)(i) deri në (iii) në atë aerodrom; dhe

2) garanton disponueshmërinë e burimeve të mjaftueshme për të operuar në mënyrë të sigurt në të gjitha aeroportet, në përputhje me kërkesat e këtij aneksi (pjesa DTO).

DTO.GEN.260 Instruksionet e njohurive teorike

a) Për ofrimin e udhëzimeve lidhur me njohuritë teorike, DTO mund të japë udhëzime në vendin e përcaktuar ose mësim-dhënie në distancë.



b) DTO monitoron dhe regjistron ecurinë e çdo studenti që i nënshtrohet udhëzimeve të njohurive teorike.

DTO.GEN.270 Rishikimi i brendshëm vjetor dhe raporti i veprimtarisë vjetore

DTO ndërmer hapat e mëposhtme:

a) kryen një rishikim të brendshëm vjetor të detyrave dhe përgjegjësive të përcaktuara në pikën

DTO.GEN.210 dhe harton një raport mbi bazën e këtij rishikimi;

b) harton një raport të veprimtarisë vjetore;

c) dorëzon raportin mbi rishikimin e brendshëm vjetor dhe raportin e veprimtarisë vjetore tek autoriteti kompetent deri në datën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

SHTOJCA I E ANEKSIT VIII (PJESA-DTO)

DEKLARATË

në përputhje me UM Nr.

☐ Deklarata fillestare

☐ Njoftimet e ndryshimeve (1) - numri i referencës së DTO-së:

(1) Në rast ndryshimesh, duhet të plotësohen vetëm pika 1 dhe fushat që përmbajnë ndryshimet.

1	Organizatë e deklaruar trajnimi (DTO) Emri:
2	Vendi i biznesit Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) të selisë kryesore të biznesit së DTO-së:
3	Personeli Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) të përfaqësuesit të DTO-së: Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) të përgjegjësit të trajnimeve të DTO-së dhe, nëse ka, të zëvendës përgjegjësit të trajnimeve të DTO-së:
4	Objekti i trajnimit Lista e trajnimeve të ofruara: Lista e të gjitha programeve të trajnimit që përdoren për të ofruar trajnime (dokumentet duhet t'i bashkëngjiten kësaj deklarate) ose, në rastin e përmendur në pikën DTO.GEN.230(d) të aneksit VIII (Pjesa-DTO) të UM nr. ___, Date _____, referenca për të gjitha manualët e miratuara për trajnimet që përdoren për të ofruar trajnimet:
5	Avionë për trajnime dhe FSTD-të Lista e avionëve të përdorur për trajnime: Lista e FSTD-ve të kualifikuara të përdorura për trajnime (nëse ka, duke përfshirë kodin me qerme siç tregohet në certifikatën e kategorizimit)
6	Aerodromet dhe vendet e operimit Të dhënat e kontaktit (adresa, telefoni, e-maili) i të gjitha aerodromeve dhe vendeve të operimit të përdorura nga DTO për ofrimin e trajnimeve:
7	Data e planifikuar për fillimin e trajnimit:



8.	Aplikimi për miratimin e kurseve të standardizimit për ekzaminuesit dhe seminarët rifreskues të njohurive (nëse zbatohet) • DTO me anë të këtij dokumenti aplikon për miratimin e programeve të mësipërme të trajnimit për kurset për ekzaminues të avionëve lundrues ose balonave, në përputhje me pikat DTO.GEN.110 (b) dhe DTO.GEN.230 (c) të aneksit VIII (Pjesa- DTO) të UM nr. __, datë ____
9.	Deklaratat DTO ka zhvilluar politikat e sigurisë në përputhje me aneksin VIII (pjesa DTO) të UM nr. __, datë ____, dhe në veçanti me pikën DTO.GEN.210 (a)(1)(ii) të saj, dhe zbaton këto politika gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të përfshira në këtë deklaratë. DTO përmbush dhe do të vazhdojë të përmbushë, gjatë të gjitha aktiviteteve të trajnimit të përfshira në këtë deklaratë, kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin III të UM nr. 3/2011 dhe rishikimeve të tij dhe kërkesat e aneksit I (pjesa FCL) dhe aneksit VIII (Pjesa DTO) të UM nr. __/2019. Ne konfirmojmë se i gjithë informacioni në këtë deklaratë përfshirë anekset e tij (nëse është e zbatueshme) është i plotë dhe i saktë. Emri, data dhe firma e përfaqësuesit të DTO. Emri, data dhe firma e drejtuesit të trajnimit të DTO.

(1) Në rast ndryshimesh, duhet të plotësohen vetëm pika 1 dhe fushat që përmbajnë ndryshimet.

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2019

Adresa: Rr. “Nikolla Jorga”, Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 1540 lekë