



**REPUBLIKA E SHQIPERISE**  
**MINISTRIA E PUNEVE PUBLIKE E TRANSPORTIT**  
**Drejtoria e Pergjithshme e Aviacionit Civil**

**UDHEZIM**

Nr. 65 date 28. 10. 1999

**PER**

*Vazhdimesine e vlefshmerise ajrore te avionit*

*Ne zbatim te Nenit 102, pika 4 e Kushtetutes se Republikes se Shqiperise dhe Ligjit 7877 dt.30.11.1994 "Per Aviacionin Civil Shqiptar" si dhe te Konventave te Aviacionit Civil Nderkombetar, Aneksit 8 te ICAO-s, Ministri i Puneve Publike dhe Transportit*

**UDHEZON**

**Seksioni 1-Vlefshmeria ajrore e avionit.**

**Neni 1.**

Nje avion ka vlefshmeri ajrore ne rast se ai permbush kerkesat teknike te vlefshmerise ajrore te perdorura per leshimin e certifikates se tij te vlefshmerise. Keto kerkesa teknike jane te domosdoshme per vazhdimesine e vlefshmerise ajrore te avionit.

## **Neni 2.**

Certifikata e vlefshmerise ajrore njihet duke u bazuar ne nenin 31 te Konventes se Cikagos, Manualin Teknik te Vlefshmerise Ajrore (dok.9051), Qarkores 95 te ICAO-s dhe Anex 8 (Vlefshmeria ajrore e avionit).

Certifikata e pare e vlefshmerise ajrore leshohet nga shteti i prodhimit sipas kerkesave te vlefshmerise ajrore.

Pronari ose qiramaresi i nje avioni eshte pergjegjes per vlefshmerine ajrore te avionit. DPAC mund te pezulloje ose te revokojë keto dokumenta ne raste se operuesi ajror, i cili eshte pergjegjes per vazhdimesine e vlefshmerise ajrore te avionit, nuk vazhdon ti permbushe keto kerkesa.

## **Neni 3.**

Avioni humbet vlefshmerine per te fluturuar ne rast se :

- eshte perdorur ne kushte qe nuk jane ne perputhje me ato te percaktuara ne certifikaten e tij te vlefshmerise dhe te dokumentave qe i bashkelidhen avionit;
- nuk jane kryer inspektimet perkatese;
- ne avion eshte kryer nje modifikim i pa miratuar nga prodhuesi ose DPAC;
- avioni nuk eshte mirembajtur ne perputhje me kerkesat e ketij udhezimi dhe te rregulloreve te tjera qe kane lidhje me te;
- avioni nuk eshte riparuar, mbas ndonje aksidenti apo incidenti, ne perputhje me kerkesat e ketij udhezimi apo te rregulloreve te tjera qe kane lidhje me kete ceshtje.

## **Seksioni 2-Mirembajtja e avionit**

### **Neni 4.**

Mirembajtja e avionit konsiston ne zbatimin e grafikut te Mirembajtjes, qe perfshihet ne Manualin e Mirembajtjes se avionit.

Ky manual duhet te miratohet nga DPAC ne momentin e regjistrimit te avionit ne Rregjistrin e Aviacionit Civil Shqiptar. Grafiku i Mirembajtjes propozohet nga operatori . Ai mund te bazohet ne grafikun e hartuar nga prodhuesi ose ne manualin e ndonje operatori tjeter te te njejtit tip.

### **Neni 5.**

Grafiku i Mirembajtjes vendos detyrat qe duhen te kryhen dhe periodicitetin e aplikimit te tyre.

#### **Ne kete grafik duhet te perfshihen:**

- Veprimet korigjuese per defektet e ndodhura gjate operimit apo mirembajtjes.
- Zbatimi i direktivave te vlefshmerise, buletineve te sherbimit, modifikimeve ose inspektimeve, te konsideruara te detyrueshme nga DPAC.
- Nderrimet e pjeseve qe kane arritur ne kufirin e tyre te amortizimit, ne perputhje me rekomandimet e manualit te mirembajtjes dhe prodhuesit.
- Mirembajtja e sistemit te radiokomunikimit dhe atij te navigimit (fluturimit).
- Peshimi i avionit ne periudha te caktuara.

### **Neni 6**

Operatori mund te kryeje mirembajtjen e avionit te tij ne nje qender mirembajtjeje jashte kufijve te shtetit te rregjistrimit. Kjo do te behet mbas miratimit te qendres se mirembajtjes nga DPAC.

### **Neni 7.**

Qendrat e mirembajtjes mund te jene:

- \* Te Licensuara, te njohura dhe te miratuara nga DPAC,
- \* Te licensuara nga ndonje vend tjeter. Ne kete rast qendra e mirembajtjes duhet te garantoje qe eshte kopetente ne kryerjen e punimeve dhe funksionon sipas dokumentacionit te miratuar nga shteti perkates dhe organizmatnderkombetare te mirembajtjes te aviacionit civil (JAA). DPAC nepermjet Drejtorise se Inspektoriatit Aeronautik verifikon paraprakisht dokumentacionin dhe nivelin e punimeve qe kryhen ne Qendren e Mirembajtjes dhe kur krijon bindjen per plotesimin e te gjitha kerkesave te nevojshme, jep lejen perkatese.

**Licensimi i Qendrave te Mirembajtjes do te behet ne baze te kriterëve te percaktuara me udhezim te vecante te nxjerre nga Ministri i Puneve Publike e Transportit.**

### **Neni 8.**

Operatori do te siguroje qe qendra e mirembajtjes te tij ka mjetet e pershtateshme teknike dhe personel te kualifikuar per te siguruar vlefshmerine ajrore te avionit , perpara cdo fluturimi komercial.

### **Neni 9.**

Mbas cdo punim mirembajtjeje, avionit duhet ti vertetohet vlefshmria ajrore nga personeli i kualifikuar dhe i miratuar ne perputhje me rregullat nderkombetare, te cilet vertetojne se mirembajtja eshte kryer sic duhet, sipas dispozitave te Aneksit 1 te ICAO-s

### **Neni 10.**

Nje avion ruan vlefshmerine per fluturim ne se:

- Detyrat e caktuara nga Autoriteti Aeronautik, Manuali i mirembajtjes dhe nga inspektimet teknike jane kryer plotesisht dhe ne menyre korrekte.
- Inspektimet perkatese per drejtimet e percaktuara, vertetojne se jane kryer te gjitha detyrat ne perputhje me kushtet teknike.

### **Neni 11**

Operatori duhet ti dergoje DPAC raport teknik te pakten nje here ne vit dhe sa here qe ti kerkohet nga DPAC.

Ky raport duhet te permbaje:

- Organizimin dhe aktivitetet e kompanise si dhe zhvillimet e tyre.
- Problemet teknike kryesore te perballuara gjate kesaj periudhe.

### **Neni 12**

Ne rast incidenti apo aksidenti operatori duhet te raportoje menjehere ne DPAC mbi

gjendjen teknike te avionit mbas ndodhjes se incidentit apo aksidentit.

### **Seksioni 3- Modifikimet, Riparimet dhe Shtyrjet e Afateve te Vlefshmerise.**

#### **Neni 13.**

Cdo modifikim qe kryhet ne nje avion, nyje apo paisje duhet:

- Te miratohet nga prodhuesi, dhe
- Te miratohet nga DPAC.

#### **Neni 14.**

Cdo riparim qe kryhet ne nje avion, ne nje nyje apo ne nje paisje duhet te:

- Pasqyrohet ne dokumentat e prodhuesit dhe ato te perdoruesit (operatorit).
- Per rastet kur do te kryhen riparime jashte atyre te percaktuara ne manualin e mirembajtjes duhet te merret miratimi i prodhuesit dhe DPAC.

#### **Neni 15.**

Cdo kerkese per shtyrjen e afateve te vlefshmerise ajrore, qe ka lidhje me mirembajtjen e avionit, te nje nyje apo te nje paisjeje, duhet te miratohet nga DPAC .

#### **Neni 16.**

Shtyrja e afatit te vlefshmerise per nje operator avioni eshte nje dokument i leshuar nga DPAC per te shtyre afatin e dhene ne manualin e mirembajtjes.

#### **Seksioni 4. Dokumentat e avionit - evidencat e detyrave te mirembajtjes.**

##### **Neni 17.**

Operatori duhet te beje rishikimin dhe plotesimin periodik te dokumentave , per te vertetuar vazhdimesine e vlefshmerise ajrore te avionit. Keto dokumenta jane: Blloqet e avionit e motorrave, evidencat e kontrolleve, evidencat e riparimeve e modifikimeve, buletineve te sherbimit, listat e zbatimit te inspektimeve dhe dokumenta te tjera qe gjykohen te arsyshme nga prodhuesi dhe nga DPCA.

##### **Neni 18.**

Cdo person qe kryen nje detyre te mirembajtjes ne nje avion ose ne nje nga elementet e tij duhet te pasqyroje ne dokumentat perkates sa me poshte:

- Referenca e dokumentit qe pershkruan detyren e kryer.
- Pershkrimin e detyres
- Daten e kryerjes.
- Emrat dhe firma e personave.
- Listen e detyrave te pakryera

##### **Neni 19.**

Te gjitha dokumentat qe kane lidhje me vazhdimesine e vlefshmerise ajrore te avionit duhen te ruhen per nje periudhe prej 5 vjetesh.

#### **Seksioni 5-Mjetet e nevojshme per mirembajtjen e nje avioni.**

##### **Neni 20.**

Operatori duhet te pajise ekipin e tij te mirembajtjes me mjetet e duhura ne perputhje me detyrat e mirembajtjes te parashikuara ne manualin perkates dhe kryesisht:

- Repart mekanik dhe zyra,
- Vegla pune,

- Paisje prove,
- Dokumenta teknike.

Ai duhet te jete i abonuar per te gjithë dokumentacionin e nevojshem teknik si nga prodhuesi ashtu edhe nga organizmat nderkombetare te mirembajtjes se avioneve.

### **Neni 21.**

Operatori mund te perdore pjese kembimi , te riparuar ose te reja , per te cilat ai duhet te kontrolloje identitetin dhe perputhshmerine me kerkesat e prodhuesit se bashku me dokumentat perkatese te duhura. Keto dokumenta duhet te jene ne ruajtje . Kushtet e transportit dhe te magazinimit duhet te perputhen me kushtet e percaktuara teknike.

### **Seksioni 6 Ekipet e mirembajtjes.**

#### **Neni 22.**

Operatori duhet te perdore ekipe mirembajtjeje ne numurin e nevojshem dhe me kualifikimin e duhur dhe te licencuar ne perputhje me rregullat kombetare, sipas detyrave qe parashikohen ne manualin e mirembajtjes dhe te njohe e perdore me kompetence dokumentacionin teknik.

#### **Neni 23.**

Operatori duhet te kualifikoje personelin e tij per tu dhene atyre aftesite e nevojsheme per te kryer detyrat e percaktuara ne manualin e mirembajtjes se avionin.

### **Seksioni 7 -Organizimi Teknik**

#### **Neni 24.**

Kur dega e mirembajtjes se nje operatori arrin nje fare madhesie, Drejtori Teknik duhet te pershkruaje ne ndertimin organizativ te mirembajtjes: organizimin e degeve , pergjegjesite e ekipeve te mirembajtjes, mjetet ne sherbim dhe te gjitha procedurat e ngritura per te siguruar mirembajtjen e avioneve ne perputhje me kerkesat e duhura.

**Neni 25.**

Ndertimi organizativ i mirembajtjes dhe cdo ndryshim i mevonshem i tij, duhet te miratohen nga DPAC.

**Neni 26.**

Cdo ndryshim dhe shtese e ketij udhezimi duhet te miratohet nga Ministri i Puneve Publike dhe Transportit.

**Neni 27.**

Ky udhezim hyn ne fuqi menjehere.

**MINISTRI**

**INGRID SHULI**

