

URDHËR
Nr. 111, datë 31.7.2025

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË URDHRIN NR. 178, DATË 20.12.2023,
“PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE
PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË
AVIACIONIT CIVIL”¹**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 7, pika 2, shkronja “ç”, nenit 28 dhe nenit 46, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, 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. Në rregulloren e miratuar me urdhrin nr. 178, datë 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, bëhen shtesat dhe ndryshimet sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE MINISTËR
Belinda Balluku

**DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË RREGULLOREN PËR KËRKESAT TEKNIKE
DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË
AVIACIONIT CIVIL**

I. DISPOZITAT NDRYSHUESE

1. Në nenin 2 bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë:
 - a) pika 3 shfuqizohet;
 - b) pas pikës 3 shtohen pikat 3/a dhe 3/b si më poshtë:
“3/a “Aeroplan kompleks” nënkupton një aeroplan që plotëson njëren nga karakteristikat e mëposhtme:
 - i. me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes që tejkalon 5 700 kg;

¹ Ky urdhër përaftron pjesërisht rregulloren e Komisionit (BE) 2024/2076 e datës 24 korrik 2024 që ndryshon rregulloret (BE) nr. 1178/2011 dhe (BE) nr. 965/2012 në lidhje me sqarimin e kërkesave për bashkëpilotët zëvendësues në fluturim, përditësimet e kërkesave për licencat e ekuipazhit të fluturimit dhe certifikimin mjekësor, si dhe përmirësimet për aviacionin e përgjithshëm, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së nr. L, 2024/2076, 25.7.2024, pjesërisht rregulloren e Komisionit (BE) 2024/1111 e datës 10 Prill 2024 që ndryshon rregulloren (BE) nr. 1178/2011, rregulloren zbatuese (BE) nr. 923/2012, rregulloren (BE) nr. 965/2012 dhe rregulloren zbatuese (BE) nr. 2017/373, në lidhje me përcaktimin e kërkesave për operimin e avionëve me pilot me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së nr. L, 2024/1111, 23.5.2024, dhe plotësisht rregulloren zbatuese e Komisionit (BE) 2025/134, e datës 28 janar 2025, për ndryshimin e rregullores (BE) nr. 1178/2011 në lidhje me futjen e licencës së pilotit të gjiroplanit, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së nr. L, 2025/134, 29.1.2025.

ii. certifikuar për një konfigurim maksimal të ndenjësve të pasagjerëve prej më shumë se nëntëmbëdhjetë;

iii. certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej dy pilotësh;

iv. të pajisur me një motor turbojet ose motorë turbojet ose më shumë se një motor turbo-helikë;

3/b “Helikopter kompleks” nënkupton një helikopter që plotëson njëren nga karakteristikat e mëposhtme:

i. me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes që tejkalon 3 175 kg;

ii. certifikuar për një konfigurim maksimal të ndenjësve të pasagjerëve prej më shumë se nëntë;

iii. certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej dy pilotësh;”

c) Pas pikës 8, shtohen pikat 8/a, 8/b, 8/c dhe 8/d si më poshtë:

“8/a “Rotorcraft” nënkupton një avion me motor, më i rëndë se ajri, i cili varet kryesisht nga mbështetja e tij gjatë fluturimit në ngritësin e krijuar me një maksimum deri në dy rotorë;

8/b “Aeroplan me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale (VTOL) (VCA)” nënkupton një avion me motor, më i rëndë se ajri, i ndryshëm nga një avion ose rotorcraft, i aftë për të kryer ngritje dhe ulje vertikale me anë të njësive të ngritjes dhe shtytjes të përdorura për të siguruar ngjitje gjatë ngritjes dhe uljes;”

8/c “Aeroplan SEP” nënkupton një aeroplan me një motor, me një pilot, për të cilin nuk kërkohet kategorizimi i tipit dhe njësia e vetme shtytëse qendrore e të cilit operohet nga një kontroll i vetëm shtytës dhe drejtohet nga një nga tipat e mëposhtëm të motorëve:

a) një motor me piston;

b) një sistem motori elektrik i cili, nëse është specifikuar pas procesit të certifikimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, mund të përbëhet nga më shumë se një motor elektrik;

c) një sistem motori hibrid që përbëhet nga motorë pistonë dhe elektrikë, nëse është specifikuar pas procesit të certifikimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”;

8/d “Helikopter SEP” nënkupton një helikopter me një motor, me një pilot, i cili fuqizohet nga një motor me piston.”

2. Në nenin 3, pika 1 zëvendësohet si vijon:

“1. Pa cenuar urdhrin e ministrit nr. 218, datë 29.12.2023, “Për përcaktimin e rregullave të detajuara në lidhje me pranimin e certifikatave të pilotëve nga vendet e treta”, pilotët e avionëve të përmendur në nenin 2(1), pikat (b)(i) dhe (ii), të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, duhet të përmbushin kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në aneksin I dhe aneksin IV të kësaj rregulloreje.

3. Në nenin 4 bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) pika 2 zëvendësohet si vijon:

“2. Licencat jo të përputhshme me JAR, duke përfshirë çdo kategorizim, certifikatë, autorizim ose kategorizim të bashkëlidhur me to, të lëshuara ose të njohura nga AAC-ja para hyrjes në fuqi të këtyre parashikimeve në Shqipëri, duhet të jenë të konvertuara në licenca sipas pjesës-FCL. Në shmangie të këtij paragrafi, për licencat e pilotëve të gjiroplanëve do të zbatohet neni 4g”.

b) pika 6, shkronja “b”, pika “iii” zëvendësohet si vijon:

“iii. aeroplanët SEP dhe helikopterët SEP, të dy me një masë maksimale ngritjeje jo më të madhe se 2 000 kg;”

4. Pas nenit “4e” shtohen nenet “4f” dhe “4g” si më poshtë:

Neni 4f
Kategorizimet e tipit për VCA

1. Aplikantët që kanë një licencë piloti tregtar për aeroplanë (CPL(A)) ose helikopterë (CPL(H)) në përputhje me aneksin I (pjesa-FCL) do të kenë të drejtë të pajisen me një kategorizim tipi për një VCA dhe do të ushtrojnë privilegjet e një kategorizimi të tillë të tipit, me kusht që ato të jenë në përputhje me të gjitha sa vijon:

a) me parakushtet e specifikuara në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”;

b) me seksionin 1 të nënpjesës H të aneksit I (pjesa-FCL) dhe dispozitat e këtij neni.

2. Provimi i njohurive teorike duhet të jetë me shkrim dhe numri i pyetjeve me zgjedhje të shumëfishta do të varet nga kompleksiteti i avionit.

3. Trajnimi i kategorizimit të tipit, testet e aftësive dhe kontrollet e aftësisë për avionët e specifikuar në paragrafin 1 duhet:

a) të pajtohen me kërkesat e mëposhtme të shtojcës 9 të aneksit I (pjesa-FCL):

i. seksionin A;

ii. seksionet B, C ose D, siç përcaktohet dhe nëse nuk specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”; dhe

b) sipas kushteve dhe në masën e specifikuar në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, përfshirë trajnimet dhe testimet shtesë për të lejuar aplikantët të marrin kompetencën për të operuar VCA-në përkatëse.

4. Me përjashtim të paragrafëve të mësipërm, aplikantëve që kanë një CPL(A) ose një CPL(H) dhe që janë përfshirë në fluturime testuese për një lloj të caktuar VCA do t’u jepet një kategorizim tipi për atë avion, me kusht që ata përputhen me të gjitha sa vijon:

a) ata janë në përputhje me kushtet e fluturimit për të vepruar si pilot testues në llojin përkatës VCA, siç përcaktohet në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”;

b) ata kanë kryer ose 50 orë kohë totale fluturimi ose 10 orë kohë fluturimi si pilot në komandë në fluturimet testuese në llojin përkatës të VCA-së;

c) ata përputhen me parakushtet e përmendura në paragrafin 1(a).

5. Periudha e vlefshmërisë së kategorizimeve të tipit të lëshuara në përputhje me këtë nen do të jetë 1 vit. Mbajtësit duhet të bëjnë të gjitha sa vijon:

a) për të rivlerësuar kategorizimin e tipit:

i) brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit, duhet të kryejnë të paktën 2 orë kohë fluturimi si pilot i tipit përkatës VCA;

ii) brenda 3 muajve menjëherë para datës së skadimit të kategorizimit dhe në tipin përkatës VCA ose një FSTD që përfaqëson atë avion, duhet të kalojnë një kontroll aftësie në përputhje me paragrafin 3, kohëzgjatja e të cilit mund të llogaritet në kohën e fluturimit të specifikuar në paragrafin (a)(i). Nëse aplikantët zgjedhin të kryejnë kontrollin e aftësisë më herët se brenda këtyre 3 muajve, periudha e re e vlefshmërisë do të fillojë nga data e kontrollit të aftësisë;

b) për të rinovuar kategorizimin e tipit, ata duhet të jenë në përputhje me pikën FCL.740(b) të aneksit I (pjesa-FCL).

6. Mbajtësit e një licence dhe një kategorizimi të tipit siç specifikohet në paragrafin 1 do të kenë të drejtë të operojnë VCA-në përkatëse sipas rregullave të fluturimit me instrument, me kusht që të respektojnë të gjitha sa vijon:

a) ata mbajnë një IR(A) ose një IR(H), sipas rastit;

b) ata kanë kryer, në llojin përkatës të VCA, testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë, sipas rastit, në përputhje me paragrafin 3, duke përfshirë përmbajtjen përkatëse për fluturimin me instrumente.

7. Pavarësisht pikës FCL.900(b) të aneksit I (pjesa-FCL), aplikantëve që kanë një certifikatë instruktori në përputhje me aneksin I (pjesa-FCL) me privilegje për të ofruar trajnime për kategorizimet e tipit të aeroplanit ose helikopterit do t'u jepen privilegjet për të ofruar trajnime për kategorizimet e tipit të specifikuara në paragrafin 1, me kusht që:

a) të mbajnë një kategorizim tipi sipas paragrafit 1 për tipin përkatës të VCA-së;

b) përveç nëse specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, të kenë përfunduar, brenda 12 muajve para aplikimit, të paktën 30 sektorë të rrugës, duke përfshirë ngritjet dhe uljet, si pilot në komandë në tipin përkatës VCA, nga të cilët 15 sektorë të rrugës mund të plotësohen në një FSTD që përfaqëson tipin e VCA;

c) të kenë përfunduar, në një ATO, trajnimin teorik dhe praktik për zgjerimin e privilegjeve të instruktorit në atë tip VCA, duke përfshirë elementët e trajnimit të detyrueshëm siç specifikohen në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”;

d) të kenë kaluar seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 të aneksit I (pjesa-FCL).

Me përjashtim të shkronjave “b”, “c” dhe “d”, aplikantët që kanë një certifikatë TRI(A) ose një certifikatë TRI(H) dhe që u është lëshuar një kategorizim tipi për një VCA në përputhje me paragrafin 4, do të marrin një zgjerim të privilegjeve të tyre TRI në atë tip të VCA.

8. Mbajtësit e privilegjeve të instruktorit të përmendura në paragrafin 7 do të marrin rivlerësimin ose rinovimin, sipas rastit, të këtyre privilegjeve kur ata përputhen me kërkesat përkatëse të rivlerësimit ose rinovimit të nënpjesës J të aneksit I (pjesa-FCL), siç zbatohet për certifikatën e instruktorit të mbajtur, dhe gjithashtu duhet të përmbushin njërën nga sa vijon:

a) të kryejnë, në një ATO, trajnimin rifreskues të instruktorit që fokusohet në privilegjet sipas paragrafit 7;

b) të kalojnë seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 të aneksit I (pjesa-FCL) në tipin përkatës të VCA-së të specifikuar në paragrafin 1 ose një FSTD që përfaqëson atë tip.

9. Pavarësisht pikës FCL.1000(b) të aneksit I (pjesa-FCL), aplikantët që kanë një certifikatë ekzaminuesi në përputhje me aneksin I (pjesa-FCL) me privilegje për të vepruar si ekzaminues për kategorizimet e tipit të aeroplanit ose helikopterit do të jenë të pajisur me privilegje për të kryer teste aftësish dhe kontrole të aftësisë për një tip VCA të specifikuar në paragrafin 1, me kusht që

të kenë privilegjet e instruktorit sipas paragrafit 7 për tipin përkatës të VCA-së dhe përputhen me të gjitha sa vijon në tipin përkatës të VCA-së ose një FSTD që përfaqëson atë tip:

a) të kryejnë standardizimin e plotë të ekzaminuesit në përputhje me pikën FCL.1015 të aneksit I (pjesa-FCL), duke përfshirë kryerjen e të paktën një testi aftësie ose kontrolli të aftësisë;

b) të kalojnë seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.1020 të aneksit I (pjesa-FCL).

10. Mbajtësit e privilegjeve të ekzaminuesit të përmendur në paragrafin 9 do të marrin rivlerësimin ose rinovimin, sipas rastit, të këtyre privilegjeve kur ata përputhen me pjesët përkatëse të pikës FCL.1025 të aneksit I (pjesa-FCL) dhe gjithashtu të përmbushin një nga sa vijon:

a) të përfundojnë një kurs rifreskues të ekzaminuesit në përputhje me pikën FCL.1025(b)(2) të aneksit I (pjesa-FCL) që fokusohet në privilegjet sipas paragrafit 9;

b) të kalojnë seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.1020 të aneksit I (pjesa-FCL) në tipin përkatës të VCA-së ose një FSTD që përfaqëson atë tip.’

“Neni 4g

Kërkesa specifike për aplikantët për licencë piloti për gjiroplanë

1. Deri më 18 shkurt 2028, aplikantët që zotërojnë një licencë piloti për gjiroplanë, si dhe autorizimet dhe certifikatat shoqëruese, që janë lëshuar në përputhje me kërkesat kombëtare të licencimit të ekuipazhit të fluturimit për gjiroplanët, ose që kanë filluar trajnimin në përputhje me këto kërkesa, do të marrin kreditë me qëllim që të pajisen me një licencë piloti për gjiroplanë dhe autorizimet dhe certifikatat shoqëruese në përputhje me këtë rregullore, në bazë të një raporti krediti të hartuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në konsultim me EASA-n. Raporti i kreditit duhet të jetë në përputhje me nenin 7(3).

2. Kur hartojnë një raport krediti në përputhje me paragrafin 1, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të:

a) japë kredite vetëm për kohën e fluturimit që aplikantët kanë realizuar në gjiroplanë që kanë një masë maksimale ngritjeje prej të paktën 450 kg;

b) për qëllimin e lëshimit të një licence piloti për gjiroplanë, në përputhje me këtë rregullore, japin vetëm kredite, shuma e të cilave nuk tejkalon kreditin që mund të jetë dhënë në përputhje me pikën FCL.210.G(c) të aneksit I. Në raste të tilla, aplikantët duhet të përfundojnë trajnimin shtesë të fluturimit në një organizatë trajnimi të miratuar (ATO) ose në një organizatë trajnimi të deklaruar (DTO) në një gjiroplan që është certifikuar në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, të ndryshuar, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij, përpara se të rekomandohen nga ATO ose DTO për testin e aftësive.;

5. Në aneksin I (pjesa-FCL), bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin I të këtij urdhri;

6. Në aneksin IV (pjesa-MED), bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin II të këtij urdhri;

7. Në aneksin VI (pjesa-ARA), bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin III të këtij urdhri;

8. Në aneksin VII, bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin IV të këtij urdhri;

9. Në aneksin VIII (pjesa-DTO), bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin V të këtij urdhri.

II. DISPOZITA TRANZITORE

1. Ndryshimet e mëposhtme do të zbatohen 3 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij urdhri:

a) pika (7) e aneksit I;

b) Aneksi II;

c) pikat (6) deri (18), (22) dhe (23) të aneksit III;

ç) pikat (2) deri (9) të aneksit IV;

d) Aneksi VII.

2. Ndryshimet e bëra sipas këtij urdhri, lidhur me pikat 4, 5a, 5b, 7, 8b, 19-24, 30, 34, 44, 52, 54, 55, 56b, 56c, 56e, 57a, 57d, 66, 67, 68, 69a, 69c të aneksit I, pika 2 e aneksit II, pika 19 e aneksit III dhe pika 1 e aneksit V do të zbatohen nga data 18 shkurt 2026.

ANEKSI I

Në aneksin I bëhen ndryshimet si më poshtë:

1. Pika FCL.010 ndryshohet si më poshtë:

a) në përkufizimin e “kohës së fluturimit”, paragrafi i tretë për “airship-et” zëvendësohet me sa vijon:

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

b) në përkufizimin e “kohës së fluturimit”, paragrafi i katërt për ‘avionët me aftësi VTOL’ shtohet si më poshtë:

‘për avionët me aftësi VTOL (VCA), kjo do të thotë koha totale ndërmjet momentit kur njësitë e ngritjes dhe shtytjes janë ndezur me qëllim të ngritjes deri në momentin kur avioni pushon përfundimisht në fund të fluturimit dhe ngritjes si dhe njësitë e shtytjes janë të fikur.’;

c) përkufizimi i “Helikopterit” zëvendësohet me sa vijon:

“Helikopter” nënkupton një tip të mjetit rrotullues i mbështetur në fluturim kryesisht nga reagimet e ajrit në një ose më shumë helika me fuqi shtytëse kryesisht në akset vertikale.’;

d) përkufizimi i “Airship” zëvendësohet me sa vijon:

“Airship” nënkupton një avion më të lehtë se ajri me motor, me përjashtim të aeroplanëve me ajër të nxehtë, të cilat konsiderohen të jenë balona në përputhje me pikën 7 të nenit 2 të urdhrin nr. 306, datë 6.12.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimin e balonave, si dhe për licencimin e ekuipazhit të fluturimit për balonat” që përafrojnë rregulloren e Komisionit (BE) 2018/395.

e) shtohet përkufizimi i mëposhtëm:

“Gjiroplan” nënkupton një lloj helikopteri i mbështetur në fluturim nga reagimet e ajrit mbi një ose dy rotorë, të cilët rrotullohen lirshëm në boshte pothuajse vertikale;

2. Në pikën FCL.015, shkronja “e” zëvendësohet me sa vijon:

‘e) Mbajtësi i një licence të lëshuar në përputhje me këtë aneks (pjesa-FCL) mund të aplikojë tek autoriteti kompetent i përcaktuar nga një Shtet tjetër Anëtar për një ndryshim të autoritetit kompetent në lidhje me të gjitha licencat e mbajtura, siç specifikohet në pikën “d”. Mbajtësit e një certifikate mjekësore të lëshuar në përputhje me aneksin IV (pjesa-MED), të cilët nuk kanë ende një licencë piloti, kanë të drejtë të bëjnë një kërkesë të tillë për një ndryshim të autoritetit kompetent në lidhje me të gjitha të dhënat mjekësore të mbajtura nga autoriteti kompetent.’;

3. Në pikën FCL.020, shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Një pilot student nuk do të fluturojë si pilot i vetëm, përveç rasteve kur ai plotëson kushtet e mëposhtme:

1. është i autorizuar për të vepruar kështu dhe i mbikëqyrur nga një instruktor fluturimi;

2. përpara marrjes së autorizimit të specifikuar në pikën 1, ka fituar kompetencën për të operuar në mënyrë të sigurt avionin përkatës gjatë fluturimit të synuar vetëm.’;

4. Pika FCL.025 ndryshohet si më poshtë:

a) në shkronjën “b”, pikat 4 dhe 5 zëvendësohen me sa vijon:

‘4. Nëse aplikantët për lëshimin e një licence piloti të avionit të lehtë (LAPL), një licence piloti privat (PPL), një autorizimi bazë për fluturim me instrumente (BIR) ose një licence piloti për gjiroplan (GPL) nuk kanë arritur të kalojnë një nga provimet e njohurive teorike brenda katër përpjekjeve, ose nuk kanë arritur t’i kalojnë të gjitha provimet brenda periudhës së përmendur në pikën (b)(2), duhet të përsërisin grupin e plotë të provimeve të njohurive teorike.’;

5. Para se të ribëjnë të gjitha provimet e njohurive teorike, aplikantët do të marrin trajnime të mëtejshme në një DTO ose një ATO. Fusha dhe thellimi i trajnimit të nevojshëm përcaktohet nga DTO ose ATO, bazuar në nevojat e aplikantëve.’;

b) në pikën (c)(1), pikat “i” dhe “ii” zëvendësohen me sa vijon:

i. për lëshimin e licencës së pilotit të avionëve të lehtë, licencës së pilotit privat ose licencës së piloti për gjiroplan, për një periudhë prej 24 muajsh;

ii. për lëshimin e një licence të pilotit tregtar, një licence piloti me shumë ekuipazh ose kategorizimi me instrumente (IR), për një periudhë prej 36 muaj;

5a. Në pikën FCL.035(a), shtohet pika 5 si më poshtë vijon:

5. Të gjitha orët e fluturimit në gjiroplanë që bien brenda fushëveprimit të aneksit I të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, dhe kanë një masë maksimale të certifikuar ngritjeje prej të paktën 450 kg, do të kreditohen plotësisht për plotësimin e 12 orëve të kohës së fluturimit dhe 12 ngritjeve dhe uljeve në përputhje me pikën FCL.240.G(a), por nuk do të kreditohen për kërkesën në pikën FCL.240.G(a)(1)(ii).;

5b. Në pikën FCL.035(b), shtohet pika 6 si më poshtë:

‘6. Kur shtojca 1 përfshin një kredit për lëndën “Komunikimet”, zbatohen të gjitha sa vijon:

i. krediti i tillë do të jepet vetëm për trajnim dhe provim për atë lëndë nëse aplikantët, gjatë provimeve të mëparshme të njohurive teorike në përputhje me pikën ARA.FCL.300 të aneksit VI, kanë përfunduar ose lëndën “Komunikimet” ose të dyja lëndët komunikimet VFR dhe komunikimet IFR;

ii. aplikantët që kanë përfunduar ose vetëm lëndën e komunikimeve VFR ose vetëm lëndën e komunikimeve IFR, duhet të plotësojnë mësimin e njohurive teorike në lëndën Komunikimet, kohëzgjatja e të cilave mund të reduktohet në bazë të një vlerësimi të aplikantëve nga ATO. Për aplikantët që kanë përfunduar lëndën e komunikimeve VFR, aspektet që lidhen thjesht me komunikimin VFR mund të reduktohen. Për aplikantët që kanë përfunduar lëndën e komunikimeve IFR, aspektet që lidhen thjesht me komunikimin IFR mund të reduktohen. Në çdo rast, aplikantët duhet të kryejnë provimin e njohurive teorike në lëndën “Komunikimet”.’;

6. Në pikën FCL.045, pika “d” zëvendësohet me sa vijon:

‘d) Një pilot student duhet të mbajë të gjitha provat e fluturimeve vetëm, përtej vendit (*cross country*) të autorizimit të kërkuar ng FCL.020(a)(1).’;

7. Në pikën FCL.055, pika “a” zëvendësohet me sa vijon:

a) Të përgjithshme. Pilotët e aeroplanit, helikopterit, avionëve me fuqi ngritjeje, airshipeve dhe gjiroplanëve, të cilëve u kërkohet përdorimi i radiotelefonisë, nuk duhet të ushtrojnë privilegjet e licencave dhe kategorizimeve të tyre, vetëm në rast se kanë të vendosur aftësinë e gjuhës në licencën e tyre, ose në gjuhën angleze ose në gjuhën e përdorur për komunikimet radiofonike të përdorura në fluturim. Shënimi në licencë duhet të tregojë gjuhën, nivelin e aftësisë dhe datën e vlefshmërisë dhe duhet të merret në përputhje me një procedurë të vendosur AAC. Nivelin minimal i pranueshëm i aftësisë është niveli operacional (niveli 4) në përputhje me shtojcën 2 të këtij aneksi.;

8a. Në pikën FCL.060, fraza hyrëse e shkronjës “a” zëvendësohet me sa vijon:

b) Aeroplanë, helikopterë, avionë me fuqi ngritëse, *airship*-e dhe avionë të aftë për VTOL (VCA).

Një pilot nuk duhet të drejtojë një avion për transportin ajror tregtar ose për të transportuar pasagjerë:’

8b. Në pikën FCL.060, fraza hyrëse e shkronjës “a” zëvendësohet me sa vijon:

a) Aeroplanët, helikopterët, avionë me fuqi ngritjeje, airshipet, avionët me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale VTOL (VCA) dhe gjiroplanët. Një pilot nuk duhet të operojë në një avion të transportit ajror tregtar ose me pasagjerë:

9. Në pikën FCL.060(b), pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

‘3. si bashkëpilot zëvendësues në fluturim, përveç nëse ai ose ajo ka përfunduar, brenda 90 ditëve të mëparshme, njërën nga sa vijon:

i. të paktën tre sektorë si bashkëpilot zëvendësues në fluturim në tipin përkatës;

ii. trajnimin, përmbajtja e të cilit përcaktohet nga operatori dhe që përfshin të paktën tre sektorë si bashkëpilot zëvendësues në fluturim në një FSTD që përfaqëson tipin përkatës;

iii. trajnime të përsëritura në përputhje me nënpjesën FC (ORO.FC) të aneksit III (pjesa-ORO) të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”;

iv. një kontroll aftësie për bashkëpilotët zëvendësues në fluturim në përputhje me shtojcën 9.;

10. Në pikën FCL.065, shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Moshë 60-64. Aeroplanët dhe helikopterët. Mbajtësi i licencës së pilotit, i cili ka mbushur moshën 60 vjeç, nuk do të veprojë si pilot i një avioni të angazhuar në transportin ajror tregtar, përveçse si një anëtar i një ekuipazhi me disa pilotë. Me përjashtim, këta mbajtës do të kenë të drejtë të veprojnë si pilotë të një avioni të angazhuar në operimet e shërbimit mjekësor urgjent me helikopter me një pilot, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, me kusht që ata të jenë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të specifikuara për këtë qëllim në atë urdhër dhe në aneksin IV (pjesë-MED) të kësaj rregulloreje.’;

11. Pika FCL.115 zëvendësohet me sa vijon:

‘FCL.115 LAPL – Kursi i trajnimit

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

1. njohuri teorike dhe instruksione fluturimi të përshtatshme për privilegjet e LAPL-së për të cilën ata kanë aplikuar;

2. gjithashtu, për LAPL(H), elementët e trajnimit të detyrueshëm për tipin përkatës të helikopterit siç përcaktohet në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

b) 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.

c) Për trajnimin për aeroplanë me piston me një motor – privilegjet e klasës det, do të konsiderohen elementët e pikës 7 (kategorizimet e klasës – det) e seksionit B (kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanit) të shtojcës 9 të këtij aneksi.

d) Aplikantët për një LAPL mund të marrin kredite për trajnimin e mëparshëm PPL që i janë nënshtruar në përputhje me nënpjesën C në të njëjtën kategori avioni, bazuar në një vlerësim të aplikantit nga ATO ose DTO që është përgjegjëse për kursin e trajnimit LAPL. Në çdo rast, aplikantët duhet të respektojnë kërkesat e përvojës të përcaktuara në pikat FCL.110.A(a) ose FCL.110.H(a), sipas rastit.’;

12. Në pikën FCL.105.A, shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një LAPL për aeroplanët janë të veprojë si PIC në aeroplanët me pistonë me një motor të vetëm – në tokë (SEP (tokë)), aeroplanë me piston me një motor – në det (SEP (det)) ose TMG me një peshë maksimale të certifikuar të ngritjes prej 2 000 kg ose më pak, që mban një maksimum prej 3 pasagjerësh, në mënyrë të tillë që të mos ketë asnjëherë më shumë se 4 persona në bordin e avionit.’;

13. Në pikën FCL.110.A, shkronja “c” zëvendësohet me sa vijon:

‘c) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC mund të kreditohen ndaj kërkesave të shkronjës “a” në kushtet e mëposhtme:

1. shuma e kreditit përcaktohet nga DTO ose ATO ku piloti t’i nënshtrohet kursit të trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të parahyrjes, por në çdo rast:

i. nuk e kalon kohën totale të fluturimit si PIC;

ii. nuk kalon 50% të orëve të kërkuara në shkronjën “a”;

iii. nuk përfshijnë kërkesat e pikës (a)(2);

2. përvoja e mëparshme si PIC në avionë që i nënshtrohen një vendimi të një Shteti Anëtar të marrë në përputhje me nenin 2(8), shkronjat “a” ose “c”, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar ose që bien në objektin e aneksit I të asaj VKM – je mund të merret në konsideratë, me kusht që avioni të përputhet me përkufizimin e kategorisë përkatëse të avionit sipas këtij aneksi (pjesa-FCL).’;

14. Në pikën FCL.135.A, shkronjat “a” dhe “b” zëvendësohen me sa vijon:

‘a) Aplikantët për një LAPL(A) pajisen me privilegje për klasën e avionëve ose TMG-ve në të cilat është kryer testi i aftësive. Për të zgjeruar privilegjet e tyre në një klasë tjetër, mbajtësit e një LAPL(A) duhet të plotësojnë, në atë klasë tjetër, të gjitha sa vijon:

1. 3 orë instruksione fluturimi, duke përfshirë:

i. 10 ngritje dhe ulje dyshe;

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 gjithashtu ekzaminuesit një nivel të mjaftueshëm të njohurive teorike për klasën tjetër në lëndët e mëposhtme:

i. procedurat operacionale;

ii. performanca dhe planifikimi i fluturimit;

iii. njohuri të përgjithshme të avionit.

b) Në mënyrë që të zgjerohen privilegjet në një variant tjetër brenda një klase të caktuar, piloti ose duhet t’i nënshtrohet trajnimit të ndryshimeve ose të familjarizimit. Trajnimi i ndryshimeve duhet të regjistrohet në regjistrin e pilotit ose në një dokument ekuivalent dhe do të nënshkruhet nga instruktori. Kur zgjerohen privilegjet për një klasë aeroplani SEP në një variant me një tip tjetër motori të përmendur në nenin 2, pika (8c), trajnimi i ndryshimeve do të përbëhet nga instruksione fluturimi dyshe dhe instruksione me njohuri teorike, që duhet të përfshijë, në lidhje me tipin tjetër të motorit dhe sistemet përkatëse të avionit, të paktën të gjitha lëndët e mëposhtme:

1. Procedurat operacionale;

2. Performanca dhe planifikimi i fluturimit;

3. Njohuri të përgjithshme të avionit.’;

15. Pika FCL.140.A ndryshohet si më poshtë:

a) në shkronjën “a”, pika 1 zëvendësohet me sa vijon:

‘1. ata kanë kryer të paktën 12 orë kohë fluturimi si PIC ose fluturime dyshe ose vetëm nën mbikëqyrjen e një instruktori, duke përfshirë:

i. 12 ngritje dhe ulje;

ii. trajnim rifreskues me të paktën 1 orë kohë totale fluturimi me një instruktor, i cili do të zgjedhë ato ushtrime fluturimi që i lejojnë aplikantit të rifreskojë kompetencën e tij në drejtimin e sigurt të avionit dhe zbatimin e procedurave normale, jonormale dhe emergjente;’;

b) shtohen shkronjat “c” dhe “d” si më poshtë:

‘c) Mbajtësit e një LAPL(A) me privilegje për aeroplanët SEP, të cilët, në përputhje me pikën FCL.135.A (b), i kanë shtrirë privilegjet e tyre në një variant me një tip tjetër motori të përmendur në nenin 2, pika (8c), nëse nuk e kanë fluturuar atë variant brenda 2 viteve të mëparshme, duhet të plotësojnë një nga sa vijon në atë variant, përpara se të ushtrojnë privilegjet e tyre në atë variant:

1. trajnime të mëtejshme të ndryshimeve në përputhje me pikën FCL.135.A (b);

2. një kontroll aftësie;

3. trajnim rifreskues në përputhje me pikën FCL.140.A (a)(1)(ii).

d) Fluturimet dyshe, fluturimet nën mbikëqyrje të referuara në frazën hyrëse të pikës (a)(1), trajnimi rifreskues i përmendur në pikën (a)(1)(ii) dhe pikën (c)(3) dhe kontrolli i aftësisë i përmendura në pikën (a)(2) dhe pikën (c)(2) regjistrohen në regjistrin e pilotit ose në një dokument ekuivalent dhe nënshkruhen nga instruktori ose ekzaminuesi, sipas rastit.’;

16. Në pikën FCL.110.H, shkronja “b” zëvendësohet me sa vijon:

b) Kreditimi. Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC mund të kreditohen ndaj kërkesave të shkronjës “a” në kushtet e mëposhtme:

1. sasia e kreditimit përcaktohet nga DTO ose ATO në të cilën piloti kryen kurset e trajnimit, në bazë të një testi fluturimi të parahyrjes, por në çdo rast:

- i. nuk e tejkalon kohën totale të fluturimit si PIC;
- ii. nuk e tejkalon 50% të orëve të kërkuara në shkronjën “a”;
- iii. nuk përfshin kërkesat e pikës (a)(2);

2. përvoja e mëparshme si PIC në avionë që i nënshtrohen një vendimi të një Shteti Anëtar të marrë në përputhje me nenin 2(8), pika “b”, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar ose që bien në objektin e aneksit I të asaj VKM-je mund të merret parasysh, me kusht që avioni të përputhet me përkufizimin e kategorisë së helikopterit sipas këtij aneksi (pjesa-FCL).;

17. Në pikën FCL.135.H, shkronjat “a” dhe “b” zëvendësohen me sa vijon:

a) Aplikantët për një LAPL(H) pajisen me privilegje për tipin specifik të helikopterit në të cilin është kryer testi i aftësisë. Për të shtrirë privilegjet e tyre në një tip tjetër helikopteri, mbajtësit e një LAPL(H) duhet të plotësojnë, në atë tip tjetër, të gjitha sa vijon:

1. përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit” të paktën 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, aplikanti duhet t’i demonstrojë gjithashtu ekzaminuesit një nivel të mjaftueshëm të njohurive teorike për tipin tjetër në lëndët e mëposhtme:

- i. procedurat operative;
- ii. performanca dhe planifikimi i fluturimit;
- iii. njohuri të përgjithshme të avionit.

b) Përpara se mbajtësi i një LAPL(H) të mund të ushtrojë privilegjet e licencës në një variant tjetër të helikopterit nga ai i përdorur për testin e aftësisë, piloti duhet t’i nënshtrohet trajnimit të ndryshimeve ose familjarizimit, siç përcaktohet në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”. Trajnimi i ndryshimeve duhet të regjistrohet në ditarin e fluturimit të pilotit ose në dokumentin ekuivalent dhe të jetë i nënshkruar nga instruktori.;

18. Pika FCL.140.H zëvendësohet me sa vijon:

‘FCL.140.H LAPL(H) – Kërkesat mbi përvojën e fundit

a) Mbajtësit e një LAPL(H) duhet të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre në një tip të veçantë vetëm nëse në 12 muajt e fundit, në tipin përkatës, kanë ndërmarrë një nga hapat e mëposhtëm:

1. kanë përfunduar të dyja sa vijon:

i. të paktën 6 orë kohë fluturimi në helikopterë të këtij tipi si PIC, ose fluturime dyshe ose vetëm nën mbikëqyrjen e një instruktori, duke përfshirë gjashtë ngritje, afrime dhe ulje;

ii. një trajnim rifreskues prej të paktën 1 orë të kohës totale të fluturimit me një instruktor, i cili do të zgjedhë ato ushtrime fluturimi që lejojnë aplikantin të rifreskojë kompetencën e tij në drejtimin e sigurt të avionit dhe zbatimin e procedurave normale, jonormale dhe emergjente;

2. kanë kaluar një kontroll aftësie me një ekzaminues në tipin specifik përpara rinisjes së ushtrimit të privilegjeve të licencës së tyre. Ky program i kontrollit të aftësive bazohet në testin e aftësive për LAPL(H).

b) Aplikantët mund të zgjedhin të kryejnë trajnimin rifreskues të përmendur në pikën (a)(1)(ii) në avion ose një FSTD që përfaqëson tipin përkatës, ose në një kombinim të të dyjave.

c) Fluturimet dyshe, fluturimet nën mbikëqyrje të përmendura në pikën (a)(1)(i), trajnimi rifreskues i përmendur në pikën (a)(1)(ii) dhe kontrolli i aftësisë referuar në pikën (a)(2) shënohet në regjistrin e pilotit ose në një dokument ekuivalent dhe nënshkruhet nga instruktori ose ekzaminuesi, sipas rastit.’;

19. Titulli i nënpjesës C zëvendësohet me sa vijon:

NËNPJESA C – LICENCA PËR PILOT PRIVAT (PPL) DHE LICENCA PËR PILOT PËR GJIROPLANË (GPL);

20. Pika FCL.200 zëvendësohet me sa vijon:

“FCL.200 Mosha minimale

Aplikantët për një PPL ose një GPL duhet të jenë të paktën 17 vjeç.;”

21. Pika FCL.205 zëvendësohet me sa vijon:

“FCL.205 Kushtet

a) 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.

b) Aplikantët për lëshimin e një GPL duhet të kenë plotësuar kërkesat për klasën apo tipin e avionëve të përdorur në testin e aftësive.;”

22. Pika FCL.210 zëvendësohet me sa vijon:

“FCL.210 Kursi i trajnimit

a) Aplikantët për një PPL ose një GPL duhet të përfundojnë një kurs trajnimi në një ATO ose një DTO;

b) Kursi duhet të përfshijë njohuri teorike dhe udhëzime fluturimi të përshtatshme për privilegjet e PPL-së ose GPL-së për të cilat aplikohet;

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.’

23. Në pikën FCL.215, fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

Aplikantët për një PPL ose një GPL duhet të tregojnë nivelin e njohurive teorike të nevojshme për privilegjet e dhëna, nëpërmjet provimeve në lëndët e mëposhtme;;

24. Në pikën FCL.235, shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

a) Nëpërmjet kryerjes së një testi aftësie, aplikantët për një PPL ose një GPL duhet të demonstrojnë aftësinë për të kryer si PIC, në kategorinë përkatëse të avionëve, procedurat dhe manovrat përkatëse me kompetencën e duhur për privilegjet e dhëna.;

25. Në pikën FCL.205.A(b), pikat 2 dhe 3 zëvendësohen me sa vijon:

‘2. kryerjen e testeve të aftësive dhe kontrolleve të aftësisë për licencat e përcaktuara në pikën 1;

3. trajnimin, testimin dhe kontrollin për kategorizimet ose certifikatat e shoqëruara me licencat e instruktorit ose ekzaminuesit, sipas rastit.’;

26. Në pikën FCL.210.A, shkronjat “a” dhe “b” zëvendësohen me sa vijon:

‘a) Aplikantët për një PPL(A) duhet të kenë kryer të paktën 45 orë të instruksionit të fluturimit në aeroplanë ose TMG, nga të cilat 5 orë mund të jenë kryer në një FSTD, duke përfshirë të paktën sa vijon:

1. 25 orë instruksion fluturimi dyshe;

2. 10 orë kohë e vetme e mbikëqyrur fluturimi, duke përfshirë të paktën 5 orë kohë fluturimi vetëm përtej vendit me të paktën një fluturim përtej vendit prej së paku 270 km (150 NM), gjatë të cilave do të bëhen dy ulje me ndalim të plotë në dy aerodrome të ndryshme nga aerodromi i nisjes.

Aplikantët mund të përfundojnë kohën e fluturimit të një kursi trajnimi për vlerësimin e natës në përputhje me pikën FCL.810(a)(1)(ii) si pjesë e 45 orëve të instruksionit të fluturimit, me kusht që, përpara se të fillojnë trajnimin e vlerësimit të natës, ata të kenë përfunduar trajnimin bazë të fluturimit me instrumente.

b) Kërkesat specifike për aplikantët që i janë nënshtruar trajnimit LAPL(A). Aplikantët për një PPL(A) do të marrin kredite për trajnimin e mëparshëm LAPL(A) që i janë nënshtruar dhe do t'u jepet një PPL(A), me kusht që trajnimi LAPL(A) dhe trajnimi PPL(A) që ata kanë përfunduar në total përputhet me kërkesat e përvojës në shkronjën "a". Megjithatë, në një rast të tillë zbatohen të gjitha sa vijon:

1. nëse aplikantët tashmë kanë një LAPL(A), zbatohen të gjitha sa vijon, me kusht që aplikantët të kenë përfunduar të paktën 45 orë të kohës totale të fluturimit në aeroplanë ose TMG:

- i. kërkesa në fjalinë hyrëse të shkronjës "a" reduktohet në 40 orë instruksione fluturimi;
- ii. kërkesa në pikën (a)(1) reduktohet në 21 orë instruksione fluturimi dyshe;

2. aplikantët duhet të kenë plotësuar të paktën të gjitha sa vijon me një instruktor që është i kualifikuar për të instruktuar për një PPL(A):

- i. 5 orë instruksione fluturimi dyshe;
- ii. kohën e fluturimit vetëm siç specifikohet në pikën (a)(2).';

27. Në pikën FCL.205.H(b), pikat 2 dhe 3 zëvendësohen me sa vijon:

'2. kryerjen e testeve të aftësive dhe kontrolleve të aftësisë për licencat e përcaktuara në pikën 1;

3. trajnimin, testimin dhe kontrollin për kategorizimet ose certifikatat e shoqëruara me licencat e instruktorit ose ekzaminuesit, sipas rastit.';

28. Pika FCL.210.H ndryshohet si më poshtë:

a) në shkronjën "a", fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

'Aplikantët për një PPL(H) duhet të kenë kryer të paktën 45 orë instruksione fluturimi në helikopterë, nga të cilat 5 orë mund të jenë kryer në një FSTD, duke përfshirë të paktën:';

b) shkronja "b" zëvendësohet me sa vijon:

'b) Kërkesat specifike për aplikantët që i janë nënshtruar trajnimit LAPL(H). Aplikantët për një PPL(H) do të marrin kredite për trajnimin e mëparshëm LAPL(H) që i janë nënshtruar dhe do të pajisen me një PPL(H), me kusht që trajnimi LAPL(H) dhe trajnimi PPL(H) që ata kanë përfunduar në total përputhet me kërkesat e përvojës në shkronjën "a".';

29. Në pikën FCL.205.As (b), pikat 2 dhe 3 zëvendësohen me sa vijon:

'2. kryerjen e testeve të aftësive dhe kontrolleve të aftësisë për licencën e përcaktuar në pikën 1;

3. trajnimin, testimin dhe kontrollin për kategorizimet ose certifikatat e shoqëruara me licencat e instruktorit ose ekzaminuesit, sipas rastit.';

30. Shtohet seksioni 5 si më poshtë:

"Seksioni 5

Kërkesa specifike për GPL

FCL.205.G GPL – Privilegjet

a) Privilegjet e mbajtësit të një GPL-je përfshijnë veprimin si PIC në gjiroplan:

1. pa shpërblim në operime jotregëtare;
2. në kryerjen e transportit të pasagjerëve vetëm kur ka përfunduar 10 orë kohë fluturimi si PIC në gjiroplan pas lëshimit të licencës.

b) Pavarësisht pikës (a)(1) më sipër, mbajtësi i një GPL-je me privilegje instruktori ose ekzaminuesi mund të marrë shpërblim për:

1. ofrimin e instruksioneve të fluturimit për GPL-në;
2. kryerjen e testeve të aftësive dhe kontrolleve të aftësive për GPL-në;

3. trajnimin, testimin dhe kontrollin për autorizimet dhe privilegjet që lidhen me licencën e instruktorit ose ekzaminuesit, sipas rastit.

c) Mbajtësit e GPL-së ushtrojnë privilegjet e GPL-së vetëm nëse përmbushin kërkesat në fuqi për përditësim të përvojës dhe vetëm nëse certifikata e tyre mjekësore, e përshtatshme për privilegjet e ushtruara, është e vlefshme.

FCL.210.G GPL – Kërkesat për përvojë dhe kreditimi

a) Një aplikant për një GPL duhet të ketë realizuar të paktën 35 orë instruksione fluturimi në gjiroplan, 5 prej të cilave mund të jenë përfunduar në një FSTD, duke përfshirë të paktën:

1. 20 orë instruksione fluturimi dysh; dhe

2. 8 orë kohë fluturimi solo nën mbikëqyrje, duke përfshirë të paktën 4 orë kohë fluturimi solo në distancë, me të paktën një fluturim në distancë, me një distancë prej të paktën 150 km (80 NM), gjatë së cilit duhet të bëhen ulje të plota në dy aerodrome të ndryshëm nga aerodromi i nisjes.

b) Kreditimi. Një aplikant që mban një licencë piloti për një kategori tjetër avionësh, me përjashtim të balonave, kreditohet me 10% të kohës së tij totale të fluturimit si PIC në ata avionë deri në një maksimum prej 10 orësh. Në çdo rast, kreditet nuk jepen për kërkesat e pikës (a)(2).

c) Aplikantët me përvojë të mëparshme si PIC në gjiroplan, që kanë një masë maksimale ngritjeje prej të paktën 450 kg, mund të marrin kredite për kërkesat e shkronjës “a”. Shuma e krediteve vendoset nga DTO ose ATO ku aplikanti ndjek kursin e trajnimit, mbi bazën e një vlerësimi të fluturimit para regjistrimit, por në asnjë rast nuk duhet të tejkalojë asnjërën nga këto:

1. kohën totale të fluturimit si PIC;

2. 50% të orëve të kërkuara në pikën “a”.

Në çdo rast, kreditet nuk do të jepen për kërkesat e pikës (a)(2).

FCL.235.G GPL – Privilegjet për kategoritë, tipat dhe variantet e gjiroplanëve

a) Për qëllimin e licencimit të pilotëve për gjiroplan në përputhje me këtë aneks, gjiroplanët kategorizohen në klasat dhe tipat e mëposhtëm:

1. klasa e gjiroplanëve me një helikë shtytëse (SPG): gjiroplanë me një pilot, të cilët kanë një njësi të vetme shtytëse qendrore, e cila kontrollohet me një komandë të vetme shtytjeje dhe që përdorin një nga llojet e motorëve të mëposhtëm:

a) një sistem motorik me piston, i cili, nëse specifikohet kështu pas procesit të certifikimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, mund të përbëhet nga më shumë se një motor me piston;

b) një sistem motorik elektrik i cili, nëse specifikohet kështu pas procesit të certifikimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, mund të përbëhet nga më shumë se një motor elektrik;

c) nëse specifikohet kështu pas procesit të certifikimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, një sistem motorik hibrid i përbërë nga motorë me piston dhe elektrikë;

2. tipa gjiroplanësh që kërkojnë privilegje të veçanta për atë tip specifik, siç përcaktohet pas procesit të certifikimit në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

b) Aplikantëve për një GPL u jepen privilegje për klasën ose tipin e gjiroplanëve në të cilët është kryer testi i aftësive. Për të zgjeruar privilegjet e tyre në një klasë ose tip tjetër, mbajtësit e një GPL-je duhet të plotësojnë, në atë klasë ose tip tjetër, të gjitha sa vijon:

1. përveç nëse specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, kur është e aplikueshme, 3 orë instruksione fluturimi, duke përfshirë:

- i. 10 ngritje dhe ulje dyshe; dhe
- ii. 10 ngritje dhe ulje solo të mbikëqyrura;

2. një test aftësish për të demonstruar një nivel të përshtatshëm të aftësive praktike në klasën ose tipin e ri. Gjatë këtij testi aftësish, aplikanti duhet t'i demonstrojë gjithashtu ekzaminuesit një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për klasën ose tipin tjetër në lëndët e mëposhtme:

- i. procedurat operative;
- ii. performanca e fluturimit dhe planifikimi;
- iii. njohuri të përgjithshme mbi avionët.

c) Për të zgjeruar privilegjet në një variant tjetër brenda një klase ose tipi, piloti duhet të kryejë trajnimin për dallimet ose njohjen e ndryshimeve. Kur është e aplikueshme, ky trajnim për dallimet ose njohjen e ndryshimeve duhet të jetë në përputhje me të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”. Trajnimi i dallimeve duhet të regjistrohet në ditarin e fluturimit të pilotit ose në një regjistër ekuivalent dhe të nënshkruhet nga instruktori. Kur zgjerohen privilegjet për një klasë SPG në një variant me një lloj tjetër motori, siç specifikohet në pikën (a)(1), trajnimi i dallimeve duhet të përbëhet nga instruksione fluturimi dysh dhe instruksione njohurish teorike që duhet të përfshijnë, në lidhje me atë lloj tjetër motori dhe sistemet përkatëse të avionit, të paktën të gjitha sa vijojnë:

1. procedurat operacionale;
2. performancën e fluturimit dhe planifikimin;
3. njohuri të përgjithshme mbi avionët.

FCL.240.G GPL – Kërkesat për vlefshmërinë e licencës

a) Mbajtësit e një GPL-je do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre në një klasë ose tip specifik gjiroplani vetëm nëse në 2 vitet e fundit kanë përmbushur ndonjë nga kushtet e mëposhtme si pilotë të gjiroplanëve në klasën ose tipin përkatës:

1. kanë realizuar të paktën 12 orë kohë fluturimi si PIC ose duke fluturuar dyshe ose solo nën mbikëqyrjen e një instruktori, duke përfshirë:

- i. 12 ngritje dhe ulje;
- ii. trajnim rifreskues prej të paktën 1 ore kohë totale fluturimi me dhe sipas dëshirës së një instruktori, i cili do të zgjedhë ato ushtrime fluturimi që i lejojnë aplikantit të rifreskojë kompetencën e tij në operimin e sigurt të avionit dhe zbatimin e procedurave normale, jonormale dhe të emergjencës;

2. kanë kaluar një kontroll aftësie për GPL-në me një ekzaminues. Programi i kontrollit të aftësive duhet të bazohet në testin e aftësive për GPL.

b) Mbajtësit e një GPL-je me privilegje për klasën SPG të cilët, në përputhje me pikën FCL.235.G(c), kanë zgjeruar privilegjet e tyre në një variant me një lloj tjetër motori, siç specifikohet në pikën FCL.235.G(a), nëse nuk e kanë fluturuar atë variant brenda 2 viteve të mëparshme, duhet të plotësojnë cilindo nga sa vijon në atë variant, përpara se të ushtrojnë privilegjet e tyre në atë variant:

1. trajnime të mëtejshme për dallimet në përputhje me pikën FCL.235.G(c);

2. një kontroll aftësish;
3. trajnim rifreskues në përputhje me pikën (a)(1)(ii).

c) Fluturimet dyshe dhe fluturimet solo nën mbikëqyrje sipas frazës hyrëse të pikës (a)(1), trajnimi rifreskues sipas pikave (a)(1)(ii) dhe (b)(3), dhe kontrolli i aftësive sipas pikës (a)(2) dhe (b)(2) duhet të regjistrohen në ditarin e fluturimit të pilotit ose në një regjistër ekuivalent dhe duhet të nënshkruhen nga instruktori ose ekzaminuesi, sipas rastit;

31. Pika FCL.325.A zëvendësohet me sa vijon:

‘FCL.325.A CPL(A) – Kërkesat specifike për aplikantët që kanë një MPL

a) Aplikantët për një CPL(A) që kanë një MPL duhet të kenë përfunduar në aeroplanë:

1. 70 orë kohë fluturimi në një nga mënyrat e mëposhtme:

i. si PIC;

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

Nga këto 70 orë, 20 orë do të jenë kohë fluturimi VFR përtej vendit si PIC, ose 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 (300 NM) gjatë të cilit do të kryen ulje me ndalime të plota në dy aerodrome të ndryshme, si PIC;

2. elementet e kursit modular CPL(A) siç specifikohet në kapitullin E, pika 10(a) dhe pika 11, e shtojcës 3;

3. testin e aftësisë CPL(A), në përputhje me pikën FCL.320.

b) Kur lëshohet një CPL në përputhje me shkronjën “a”, aplikantët do t’u nënshtrohen kushteve të mëposhtme:

1. të jenë në përputhje me kërkesat e pikës FCL.405.A(c) në mënyrë që privilegjet e IR(A) të tyre të shtrihen në operimet me një pilot të vetëm në aeroplanë;

2. të kenë privilegjet e kategorizimeve të tyre të tipit të kufizuara vetëm për të ushtruar e privilegjet e një bashkëpiloti. Ky kufizim hiqet kur aplikantët të kryejnë një kontroll aftësie për tipin përkatës në përputhje me shtojcën 9 në rolin e PIC.;

32. Në pikën FCL.405.A, shkronja “b” zëvendësohet me sa vijon:

‘b) Mbajtësve të një MPL-je, me anë të kërkesës:

1. do t’u jepen privilegje shtesë të mbajtësit të një LPP(A), me kusht që ato të jenë në përputhje me kërkesat për LPP(A) të specifikuara në nënpjesën C;

2. do t’u zëvendësohet MPL-ja e tyre me një CPL(A), me kusht që ato të jenë në përputhje me kërkesat e specifikuara në pikën FCL.325.A.;

33. Në pikën FCL.510.A(c), shtohet pika 3 si më poshtë:

‘3) Mbajtësve të një kategorizimi tipi të kufizuar të lëshuar në përputhje me pikën FCL.720.A(c) do të marrin kredite për kohën e tyre të fluturimit të përfunduar gjatë ushtrimit të privilegjeve të atij kategorizimi të tipit deri në një maksimum prej 250 orësh.;

34. Në pikën FCL.700, shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

a) Mbajtësit e një licence piloti veprojnë si pilotë të një aeroplani vetëm nëse kanë një kategorizim të vlefshëm dhe të përshtatshëm të klasës ose tipit, përveç nëse zbatohet ndonjë nga këto:

1. nëse ushtrojnë privilegjet e një LAPL ose një GPL;

2. nëse kryejnë teste aftësie ose kontrole të aftësive për rinovimin e kategorizimit të klasës apo tipit;

3. nëse marrin instruksione fluturimi;

4. nëse mbajnë një kategorizim të testit të fluturimit të lëshuar në përputhje me pikën FCL.820.;

35. Pika FCL.710 ndryshohet si më poshtë:

a) shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Pilotët duhet të përfundojnë trajnimin ose familjarizimin e diferencave në mënyrë që të zgjerojnë privilegjet e tyre në një variant tjetër avioni brenda një kategorizimi klase ose tipi, ose, në rastin e pikës FCL.710(d)(1) të këtij aneksi, në mënyrë që të ruajnë ato privilegje. Në rastin e

variantëve brenda kategorizimit të klasës ose tipit, trajnimi ose i familjarizimit të diferencave do të përfshijë elementet përkatëse të përcaktuara në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, aty ku është e aplikueshme. Kur zgjerohen privilegjet e një kategorizimit të klasës së avionit SEP në një variant me një tip tjetër motori të përmendur në nenin 2, pika (8c), të kësaj rregulloreje, trajnimi i diferencave do të përbëhet nga instruksione fluturimi dyshe dhe instruksione të njohurive teorike, të cilat përfshijnë: në lidhje me atë tip tjetër motori dhe sisteme të lidhura me avionët, të paktën të gjitha temat e mëposhtme:

1. Njohuri të përgjithshme për avionët;
2. Procedurat operationale;
3. Planifikimi dhe monitorimi i fluturimit.’;

b) shkronjat “c” dhe “d” zëvendësohen me sa vijon:

‘c) Pavarësisht kërkesave në shkronjën “b”, trajnimi i diferencave për avionët e mëposhtëm mund të kryhet nga një instruktor i kualifikuar siç duhet, përveç nëse parashikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrimit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”:

1. aeroplanët që kërkojnë një kategorizim të klasës:

i. TMG;

ii. aeroplanët SEP;

iii. aeroplanët MEP;

iv. aeroplanët SET, me përjashtim të aeroplanëve SET kompleks ose me performancë të lartë;

2. helikopterët me një motor të vetëm me një masë maksimale ngritjeje jo më të madhe se 3 175 kg.

d) Pilotët të cilët, pasi kanë zgjeruar privilegjet e tyre në një variant tjetër brenda një kategorizimi klase ose tipi në përputhje me këtë pikë, nuk e kanë fluturuar atë variant brenda 2 viteve të mëparshme, përpara se të ushtrojnë privilegjet e tyre në atë variant, duhet të plotësojnë një nga sa vijon në atë variant:

1. trajnime të mëtejshme të diferencave në përputhje me shkronjat “a” dhe “b” ose, nëse është e aplikueshme, “c”;

2. një kontroll aftësie;

3. në rastin e një varianti brenda kategorizimit të klasës SEP me një tip motori të caktuar të përmendur në nenin 2, pika (8c), trajnimi rifreskues në përputhje me pikën FCL.740.A(b)(1)(ii)(C).’;

c) shtohet pika “da” si më poshtë:

‘da) Pika FCL.710(d) nuk zbatohet në rastin e varianteve brenda kategorizimit të klasës TMG dhe varianteve brenda kategorizimit të klasës SEP që kanë të njëjtin tip motori të përmendur në nenin 2, pika (8c), të kësaj rregulloreje.’;

36. Pika FCL.725 ndryshohet si më poshtë:

a) shkronja (a) zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Kursi i trajnimit. Një aplikant për një kategorizim të klasës ose tipit duhet të përfundojë një kurs trajnimi në një ATO. Një aplikant për një kategorizim të klasës të avionëve SEP me performancë jo të lartë, një kategorizim të klasës TMG ose një kategorizim të tipit me një motor të vetëm për helikopterët e përmendur në pikën DTO.GEN.110(a)(2)(c) të aneksit VIII (pjesa – DTO) sipas kësaj rregulloreje 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 operacionale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”;

b) shkronja (d) zëvendësohet me sa vijon:

‘d) Operimet me një dhe me shumë pilotë në avionë me një pilot – vlerësime të tipit

1. Privilegjet e mbajtësve të një kategorizimi tipi për një avion me një pilot përfshijnë privilegjet për të fluturuar me avion në operime me një pilot të vetëm dhe operime me shumë pilot. Megjithatë, mbajtësit e tillë do t’i ushtrojnë ato privilegje për një formë të caktuar operimi vetëm nëse ato përputhen me të gjitha sa vijon:

i. ata kanë përfunduar me sukses trajnimin e fluturimit për formën përkatëse të operimit në tipin përkatës të avionit në përputhje me shtojcën 9 të këtij aneksi, përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”. Ky trajnim fluturimi për një formë të caktuar operimi ose do të përfshihet në kursin fillestar të trajnimit të kategorizimit të tipit në një ATO ose, pas lëshimit fillestar të kategorizimit të tipit, do të kryhet në formën e trajnimit shtesë në njërën nga sa vijon:

A) një ATO;

B) një organizatë që i nënshtrohet aneksit III (pjesa-ORO) të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore” dhe që ka të drejtë të ofrojë një trajnim të tillë ose në bazë të një miratimi ose një deklarate;

ii. ata kanë përfunduar një test aftësie ose një kontroll aftësie:

A) për operimet me një pilot të vetëm në një nga mënyrat e mëposhtme:

1. në operimet me një pilot të vetëm;

2. në operimet me shumë pilotë me elementë shtesë për operimet me një pilot të vetëm siç specifikohet në shtojcën 9;

B) për operimet me shumë pilotë, në operimet me shumë pilotë.

iii. gjithashtu, në rastin e operimeve me shumë pilotë në avionë me një pilot:

A) ata duhet të plotësojnë kërkesat që janë të specifikuara në:

1. pikën FCL.720.A(b)(4) ose pikën FCL.720.H(a)(2), sipas rastit;

2. pikën FCL.720.A(b)(5), për aeroplanët me një pilot, përpara fillimit të trajnimit të fluturimit për operimet me shumë pilotë në përputhje me pikën FCL.725(d)(1)(i);

B) ata duhet t’i ushtrojnë privilegjet e tyre vetëm në një organizatë që i nënshtrohet aneksit III (pjesa-ORO) të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”.

2. Kur aplikantët për lëshimin fillestar të një kategorizimi tipi për një avion me një pilot të vetëm përfundojnë trajnimin e fluturimit dhe testin e aftësive vetëm në operimet me shumë pilot, kategorizimi i tipit do të lëshohet me një kufizim për operimet me shumë pilot. Ky kufizim hiqet kur aplikantët të kryejnë, në përputhje me shtojcën 9, trajnimin shtesë dhe një kontroll aftësie që përfshin elementët e nevojshëm për operimet me një pilot të vetëm.

Në të gjitha rastet e tjera, forma e operimit nuk shënohet në licencë.”;

c) shtohen pikat “da” dhe “db” si më poshtë vijon:

‘da) Operimet me një dhe me shumë pilotë – kategorizimet e klasës së avionit

Privilegjet e mbajtësve të një kategorizimi të klasës për një aeroplan me një pilot përfshijnë privilegjet për të fluturuar me aeroplan në operime me shumë pilotë, me kusht që këta mbajtës:

1. të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në:

i. pikën FCL.720.A(b)(4);
ii. pikën FCL.720.A(b)(5), përpara fillimit të trajnimit të fluturimit për operate me shumë pilotë në përputhje me pikën FCL.725(da)(2);

2. të kenë përfunduar trajnimin e fluturimit dhe të kenë kaluar një kontroll aftësie për operate me shumë pilotë në klasën përkatëse të aeroplanit në përputhje me seksionin B, pika 5(g), të shtojcës 9 në një organizatë që është specifikuar në pikën FCL.725(d)(1)(i); dhe

3. të ushtrojnë privilegjet e tyre vetëm në një organizatë që i nënshtrohet aneksit III (pjesa-ORO) të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”.

Privilegjet shtesë për operimet me shumë pilotë në një klasë aeroplani me një pilot nuk futen në licencë.

db) Nëse një test aftësie ose kontrolli i aftësisë për një kategorizim të klasës ose tipit të avionit me një pilot kryhet në njërin nga sa vijon, forma ose format e operimit në të cilat kryhet ai test aftësie ose një kontroll aftësie regjistrohen në ditarin e aplikantëve dhe nënshkruhen nga ekzaminuesi:

1. operimet me shumë pilotë;

2. operimet me një pilot dhe me shumë pilotë.;

37. Në pikën FCL.740(b)(1), pikat “ii” dhe “iii” zëvendësohen me sa vijon:

‘ii. në një DTO ose në një ATO, nëse kategorizimi i skaduar ka të bëjë me një klasifikim të klasës së avionëve SEP me performancë jo të lartë, një kategorizim të klasës TMG ose një klasifikim të tipit me një motor për helikopterët e përmendur në pikën DTO.GEN.110(a)(2)(c) të aneksit VIII;

iii. në një DTO, në një ATO ose me një instruktor, nëse kategorizimi ka skaduar jo më shumë se 3 vjet më parë dhe kategorizimi ka të bëjë me një kategorizim të klasës së avionit SEP me performancë të lartë ose një kategorizim të klasës TMG;’;

38) Pika FCL.720.A ndryshohet si më poshtë:

a) në shkronjën “a”, dy paragrafët ndërmjet kreut “a) Aeroplanët me një pilot” dhe kreut “1) Aeroplanët me një pilot me shumë motore” shfuqizohen;

b) në pikën (b)(5), pika “i” zëvendësohet me sa vijon:

‘i) ata kanë kryer, brenda 3 viteve të mëparshme, trajnimin dhe kontrollin në përputhje me pikat ORO.FC.220 ose ORO.FC.230 të aneksit III (pjesa-ORO) të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”;’;

c) shkronja “c” zëvendësohet me sa vijon:

‘c) Pavarësisht nga pika FCL.720.A(b), aplikantëve që përputhen me seksionin B, pika 6(i), të shtojcës 9 u jepet një klasifikim tipi me privilegje të kufizuara për një aeroplan me më shumë pilotë që lejon mbajtësit e këtij kategorizimi të veprojnë si bashkëpilotë 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 FCL.720.A(b).

Për të hequr kufizimin, aplikantët duhet të respektojnë të gjitha sa vijon:

1. t’i nënshtrohen një vlerësimi në një ATO i cili do të përcaktojë nevojat e tyre të trajnimit për të hequr kufizimin;

2. bazuar në vlerësimin e specifikuar në pikën 1, duhet të kryejnë, në atë ATO, trajnimin i cili do t’i lejojë ata të arrijnë nivelin e aftësisë për të operuar në mënyrë të sigurt avionin;

3. pas përfundimit të trajnimit të specifikuar në pikën 2, duhet të kryejnë një test aftësie në përputhje me shtojcën 9;

4. pas përfundimit të testit të aftësive të përcaktuar në pikën 3, duhet të përmbushin një nga kushtet e mëposhtme:

i. të jenë në përputhje me pikën ORO.FC.220(e) të aneksit III (pjesa-ORO) të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore” me kusht që të plotësojnë kërkesat e përvojës të përcaktuara në pikën FCL.730.A të këtij aneksi;

ii. të kryejnë trajnimin e plotë të fluturimit në avion, i cili përfshin manovra gjatë ngritjes, uljes dhe kthimit.’;

39. Në pikën FCL.725.A, shkronja “c” zëvendësohet me sa vijon:

‘c) për aeroplanët kompleks me performancë jo të lartë me një pilot, aeroplanët kompleks me performancë të lartë me një pilot dhe aeroplanët me shumë pilot, kurset e trajnimit përfshijnë njohuritë teorike të UPRT-së dhe instruksionet e fluturimit në lidhje me specifikat e klasës ose tipit përkatës. Për instruksionet e fluturimit, FSTD-të mund të përdoren në përputhje me seksionin A, pika 18 e shtojcës 9.’;

40. Në pikën FCL.730.A(a), pikat 1 dhe 2 zëvendësohen me sa vijon:

‘1. nëse një FFS e kualifikuar për nivelin CG, C ose C të përkohshme përdoret gjatë kursit:

i. në rastin e bashkëpilotëve zëvendësues në fluturim, 1 500 orë kohë fluturimi;

ii. në të gjitha rastet e tjera, 1 500 orë kohë fluturimi ose 250 sektorë rrugësh;

2. nëse një FFS e kualifikuar për nivelin DG ose D përdoret gjatë kursit:

i. në rastin e bashkëpilotëve zëvendësues në fluturim, 750 orë kohë fluturimi;

ii. në të gjitha rastet e tjera, 500 orë kohë fluturimi ose 100 sektorë rrugësh.’;

41. Pika FCL.740.A(b) ndryshohet si më poshtë:

a) pika 1 ndryshohet si më poshtë:

i. fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

‘Kategorizimet e klasës së avionëve SEP dhe kategorizimet e klasës TMG. Për rivalidimin e kategorizimit të klasës së avionëve SEP ose kategorizimit të klasës TMG, aplikantët duhet:’;

ii. pika “ii” zëvendësohet me sa vijon:

‘ii. brenda 12 muajve para datës së skadimit të kategorizimit, të përfundojë 12 orë kohë fluturimi në klasën përkatëse, duke përfshirë sa vijon:

A) 6 orë si PIC;

B) 12 ngritje dhe 12 ulje;

C) trajnim rifreskues prej së paku 1 orë kohë fluturimi totale me një instruktor fluturimi (FI) ose një instruktor të kategorizimit të klasit (CRI) i cili do të zgjedhë ato ushtrime fluturimi që lejojnë aplikantin të rifreskojë kompetencën e tij në operimin e sigurt të avionit dhe aplikimin e procedurave normale, jonormale dhe emergjente. Aplikantët përjashtohen nga ky trajnim i përditësuar nëse ata kanë kaluar ndonjë nga sa vijon, në çdo klasë ose tip tjetër aeroplani:

1. një kontroll të aftësisë së kategorizimit të klasës ose tipit;

2. një test aftësish;

3. një vlerësim praktik EBT;

4. një vlerësim të kompetencës.’;

b) pika 2 zëvendësohet me sa vijon:

‘2. Kur aplikantët mbajnë si një kategorizim të klasës së aeroplanit SEP ashtu edhe një kategorizim TMG, ata mund të përmbushin kërkesat e pikës 1 në secilën klasë ose një kombinim të tyre dhe të arrijnë rivlerësimin e të dy kategorizimeve.’;

c) pika 4 zëvendësohet me sa vijon:

‘4. Kur aplikantët mbajnë si një kategorizim të klasës së aeroplanit me ngritje dhe ulje në tokë me piston me një motor të vetëm dhe një kategorizim të klasës së aeroplanit me ngritje dhe ulje në det me piston me motor të vetëm, ata duhet të plotësojnë kërkesat e pikës (1)(ii) në secilën klasë ose një kombinim të tyre dhe të arrijnë përmbushjen e këtyre kërkesave për të dy kategorizimet. Së paku 1 orë e kohës së kërkuar PIC dhe 6 prej 12 nisjeve dhe 12 uljeve të kërkuara duhet të përfundohen në secilën klasë.’;

42. Në pikën FCL.745.A(a), pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

‘3. 3 orë instruksione fluturimi dyshe 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. Koha e fluturimit që nuk përfshin UPRT të avancuar, por shërben për të shkuar ose për t’u kthyer nga zona e trajnimit UPRT, nuk do të llogaritet në ato 3 orë.’;

43. Pika FCL.740.H zëvendësohet me sa vijon:

‘FCL.740.H Rivlefshmëria e kategorizimit të tipit – helikopterë

a) Rivlefshmëria. Për rivlefshmërinë e kategorizimit të tipit për helikopterë, aplikantët duhet të respektojnë një nga sa vijon, sipas rastit:

1. ata do të ndërmarrin hapat e mëposhtëm:

i. brenda periudhës së vlefshmërisë së kategorizimit të tipit, të kryejnë të paktën 2 orë si pilot në tipin përkatës të helikopterit;

ii. brenda 3 muajve menjëherë para datës së skadimit të kategorizimit të tipit, të kalojnë një kontroll aftësie:

A) i cili kryhet në përputhje me shtojcën 9 në tipin përkatës të helikopterit ose një FSTD që përfaqëson atë tip;

B) kohëzgjatja e të cilit mund të llogaritet në kohën e fluturimit të specifikuar në pikën “i”;

2. për kategoritë e tipit për helikopterët me një motor deri në një masë maksimale ngritjeje prej 3 175 kg, ata duhet të plotësojnë një nga kushtet e mëposhtme:

i. të jenë në përputhje me pikën (a)(1);

ii. të kryejnë, në tipin përkatës të helikopterit, të dyja sa vijon:

A) brenda periudhës së vlefshmërisë së klasifikimit të tipit, të paktën 6 orë si PIC;

B) brenda 3 muajve menjëherë para datës së skadimit të kategorizimit, një trajnim rifreskues prej të paktën 1 orë të kohës totale të fluturimit me një instruktor, i cili do të zgjedhë ato ushtrime fluturimi që lejojnë aplikantin të rifreskojë kompetencën e tij në operimin e sigurt të avionit dhe zbatimin e procedurave normale, jonormale dhe emergjente. Aplikantët mund të zgjedhin të kryejnë trajnimin rifreskues në avion ose një FSTD që përfaqëson tipin përkatës, ose në një kombinim të të dyjave.

b) Kur aplikantët mbajnë më shumë se një kategorizim tipi për helikopterët SEP, ata mund të arrijnë rivlefshmërinë e të gjitha kategorizimeve përkatëse të tipit duke kaluar kontrollin e aftësisë në përputhje me pikën (a)(1)(ii) ose duke përfunduar trajnimin rifreskues në përputhje me pikën (a)(2)(ii)(B) vetëm në një nga tipat përkatës të mbajtur, me kusht që ata të kenë përfunduar njëherë nga kohët e mëposhtme të fluturimit si PIC në secilin prej tipave të tjerë përkatës gjatë periudhës së vlefshmërisë:

1. nëse kanë kryer një kontroll aftësie në përputhje me pikën (a)(1)(ii), të paktën 2 orë;

2. nëse kanë përfunduar një trajnim rifreskues në përputhje me pikën (a)(2)(ii)(B), të paktën 6 orë.

Kontrolli i aftësisë ose trajnimi rifreskues, sipas rastit, do të kryhet çdo herë në një tip tjetër. Periudha e re e vlefshmërisë së të gjitha kategorizimeve të tipit të rivlerësuar në përputhje me këtë pikë do të fillojë së bashku me periudhën e vlefshmërisë së kategorizimit të tipit për të cilin kryhet kontrolli i aftësisë ose trajnimi rifreskues.

c) Kur aplikantët mbajnë më shumë se një kategorizim tipi për helikopterët SET me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes deri në 3 175 kg, ata mund të arrijnë rivlefshmërinë e të gjitha kategorizimeve përkatëse të tipit duke kaluar kontrollin e aftësisë në përputhje me pikën (a)(1)(ii) ose duke përfunduar trajnimin rifreskues në përputhje me pikën (a)(2)(ii)(B) vetëm në një nga tipat përkatës të mbajtur, me kusht që ata të kenë përfunduar të gjitha në vijim:

1. 300 orë si PIC në helikopterë;

2. 15 orë për secilin nga tipat e mbajtur;

3. një nga kohët e mëposhtme të fluturimit si PIC në secilin prej tipat të tjerë përkatës gjatë periudhës së vlefshmërisë:

i. nëse kanë kryer një kontroll aftësie në përputhje me pikën (a)(1)(ii), të paktën 2 orë;

ii. nëse kanë përfunduar një trajnim rifreskues në përputhje me pikën (a)(2)(ii)(B), të paktën 6 orë.

Kontrolli i aftësisë kryhet çdo herë në një tip tjetër. Periudha e re e vlefshmërisë së të gjitha kategorizimeve të tipit të rivlerësuar në përputhje me këtë pikë do të fillojë së bashku me

periudhën e vlefshmërisë së kategorizimit të tipit për të cilin është përfunduar kontrolli i aftësisë ose trajnimi rifreskues.

d) Aplikantët që përfundojnë me sukses një test aftësie për lëshimin e një vlerësimi shtesë të tipit ose një kontroll aftësie për rinovimin e një klasifikimi tipi do të arrijnë rivlerësimin për kategorizimet përkatëse të tipit të mbajtur tashmë në grupet e përbashkëta, siç specifikohet në shkronjat “b” dhe “c”.

Periudha e re e vlefshmërisë së të gjitha kategorizimeve të tipit të rivlerësuar në përputhje me këtë pikë do të fillojë së bashku me periudhën e vlefshmërisë së kategorizimit të tipit për të cilin është përfunduar testi i aftësisë ose kontrolli i aftësisë.

e) Rivlefshmëria një IR(H), nëse mbahet, mund të kombinohet me një kontroll aftësie për një kategorizim të tipit.

f) Aplikantët që dështojnë në kalimin në të gjitha seksionet e një kontrolli aftësie përpara datës së skadimit të një kategorizimi të tipit nuk do të ushtrojnë privilegjet e atij kategorizimi derisa të kenë kaluar në kontrollin e aftësisë. Në rastin e shkronjave “b” dhe “c”, aplikantët nuk do të ushtrojnë privilegjet e tyre në asnjë prej tipave.;

44. Pika FCL.810 ndryshohet si më poshtë:

a) shkronja “b” ndryshohet si më poshtë:

1. pika 2 zëvendësohet me sa vijon:

“2. ka kryer një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO. Kursi duhet të kryhet brenda një periudhe 6-mujore dhe përfshin:

i. 5 orë instruksione të njohurive teorike;

ii. 10 orë kohë instruksione instrumentale të dyfishta në helikopter; dhe

iii. 5 orë kohë fluturimi gjatë natës, duke përfshirë të paktën 3 orë të instruksionit dyshe, duke përfshirë të paktën 1 orë lundrim përtej vendit dhe 5 qarkullime vetëm gjatë natës. Çdo qarkullim duhet të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

Një aplikant, i cili mban ose ka mbajtur një IR në një aeroplan ose TMG, do të kreditohet me 5 orë për sa i përket kërkesës në pikën (2)(ii) më sipër.;

2. pika 3 shfuqizohet;

b) shtohet shkronja “c” si më poshtë:

c) Gjyoplanët. Nëse privilegjet e një GPL-je ushtrohen në kushte VFR-je gjatë natës, aplikantët duhet:

1. të kenë realizuar të paktën 50 orë fluturim si pilotë në gjyoplanë pas lëshimit të licencës, duke përfshirë të paktën 20 orë si PIC në gjyoplanë dhe 20 orë fluturim përtej vendit;

2. të kenë përfunduar një kurs trajnimi në një DTO ose një ATO. Kursi duhet të përfundojë brenda një periudhe 6-mujore dhe përfshin:

i. 5 orë instruksione mbi njohuritë teorike;

ii. 3 orë kë instruksione instrumentale të dyfishta në gjyoplan; dhe

iii. 5 orë kohë fluturimi gjatë natës, duke përfshirë të paktën 3 orë të instruksionit dyshe, 1 orë lundrim përtej vendit dhe pesë qarkullime vetëm gjatë natës; çdo qarkullim duhet të përfshijë një ngritje dhe një ulje.

Një aplikant që mban ose ka mbajtur një kategorizim instrumental në një aeroplan ose helikopter kreditohet me 2 orë për sa i përket kërkesës në pikën (2)(ii) më sipër. Një aplikant që mban një kategorizim për gjatë natës në një aeroplan, helikopter ose TMG merr kreditim të plotë për elementin e specifikuar në pikën (2)(i).;

4. Në pikën FCL.810(a), pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

“3. Kur aplikantët janë të pajisur si me kategorizimin për aeroplanët me një motor piston (tokë) SEP ashtu edhe me një kategorizim të klasës TMG, ata mund të plotësojnë kërkesat në pikën 1 në secilën klasë ose në të dyja klasat.”;

46. Pika FCL.815 ndryshohet si më poshtë:

a) shkronja “d” zëvendësohet me sa vijon:

‘d) Për të ushtruar privilegjet e kategorizimit malor, mbajtësi i kategorizimit, gjatë 2 viteve të fundit, duhet të ketë përmbushur një nga kushtet e mëposhtme:

1. të ketë përfunduar të paktën gjashtë ulje në një sipërfaqe të caktuar për të kërkuar një kategorizim malor;

2. të ketë kaluar një kontroll aftësie që përputhet me kërkesat në pikën “c”. Përfundimi i kontrollit të aftësisë shënohet në ditarin e pilotit dhe nënshkruhet nga ekzaminuesi përgjegjës.’;

b) shkronjat “e” dhe “f” shfuqizohen.

47. Pika FCL.820(b) ndryshohet si më poshtë:

a) fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

“Detyrimi për të mbajtur një kategorizim të testit të fluturimit të përcaktuar në shkronjën “a” zbatohet vetëm për testet e fluturimit të kryera në:’;

b) në pikën 2, pika “ii” zëvendësohet me sa vijon:

‘ii. standardet e CS-23 ose kodet ekuivalente të vlefshmërisë ajrore, me përjashtim të aeroplanëve me një masë maksimale ngritjeje prej 2 000 kg ose më pak.’;

48. Në pikën FCL.835(a), pika 1 zëvendësohet me sa vijon:

‘1. Privilegjet e një mbajtësi BIR janë që të kryejë fluturime nën IFR në aeroplanë me një pilot të vetëm për të cilat mbahen kategorizimet e klasës, me përjashtim të sa vijon:

i. aeroplanëve me performancë të lartë;

ii. varianteve të aeroplanit nëse të dhënat e përshtatshmërisë operationale kanë përcaktuar se kërkohet një IR.’;

49. Pika FCL.915(b) ndryshohet si më poshtë:

a) titulli zëvendësohet me sa vijon:

‘Kërkesat shtesë për instruktorët që ofrojnë instruksione fluturimi në avion.’;

b) në pikën 3, pika “ii” zëvendësohet me sa vijon:

‘ii. ka kaluar një kategorizim të kompetencës për kategorizimin përkatës të instruktorit në atë klasë ose tip avioni.’;

c) pika 4 zëvendësohet me sa vijon:

‘4. të ketë të drejtë të veprojë si PIC në avion gjatë një instruksioni të tillë fluturimi; dhe’;

d) shtohet pika 5 si më poshtë:

5. kur japin instruksione fluturimi në një variant të klasës së avionëve SEP me një tip motori të caktuar të përmendur në nenin 2, pika (8c), të kësaj rregulloreje, të kenë përmbushur një nga kushtet e mëposhtme:

i. të kenë kryer të paktën 5 orë kohë fluturimi si pilotë në atë variant;

ii. të kenë kaluar vlerësimin e kompetencës për kategorizimin përkatës të instruktorit në atë variant.’;

50. Në pikën FCL.930, pika “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Një aplikant për një certifikatë instruktori duhet të ketë përfunduar një kurs të njohurive teorike dhe instruksione të fluturimit në një ATO.’;

51. Pika FCL.945 zëvendësohet me sa vijon:

‘FCL.945 Detyrimet për instruktorët

Pas përfundimit të fluturimit të trajnimit për rivlerësimin e një kategorizimi të klasit SEP ose të TMG në përputhje me pikën FCL.740.A(b)(1)(ii)(C) ose për rivlerësimin e një kategorizimi të tipit helikopter me një motor në përputhje me pikën FCL.740.H(a)(2)(ii)(B), dhe vetëm në rastin e përmbushjes së të gjitha kriterëve të tjera të rivlerësimit të kërkuara nga pika FCL.740.A(b)(1)(ii) ose pika FCL.740.H(a)(2)(ii), sipas rastit, instruktori do të miratojë licencën e aplikantit me datën e re të skadencës së kategorizimit, nëse autorizohet në mënyrë specifike për këtë qëllim nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent përgjegjës për licencën e aplikantit.’;

52. Në pikën FCL.905.FI, shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

a) një PPL, LAPL dhe GPL në kategorinë e avionit përkatës;

53. pika FCL.915.FI (b) ndryshohet si më poshtë:

a) pika 2 ndryshohet si më poshtë:

i. fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:
‘të mbajë të paktën një PPL(A), ose të mbajë një MPL me privilegje shtesë PPL në përputhje me pikën FCL.405.A(b)(1), dhe të ketë përmbushur kushtet e mëposhtme:’;

ii. pika “i” zëvendësohet me sa vijon:
‘i) përveç një FI(A) që ofron trajnim vetëm për LAPL(A), të ketë kaluar provimin e njohurive teorike CPL, i cili mund të merret pa përfunduar një kurs trajnimi për njohuritë teorike CPL dhe i cili në atë rast nuk do të jetë i vlefshëm për asnjë nga sa vijon:

A) lëshimin e një CPL;
B) marrjen e krediteve për njohuritë teorike CPL në përputhje me pikën FCL.035 dhe shtojcën 1;’;

b) pika 3 zëvendësohet me sa vijon:
‘3. të ketë kryer të paktën 30 orë në klasën ose tipin e avionit të përdorur për kursin e trajnimit FI(A), nga të cilat të paktën 5 orë duhet të jenë kryer gjatë 6 muajve para vlerësimit të fluturimit të para hyrjes të referuar në pikën FCL. 930.FI(a);’;

54. Në pikën FCL.910.FI(c), shtohet pika 4 si më poshtë:

4. për FI(G):

i. 100 orë instruksione fluturimi në gjiroplanë dhe, përveç kësaj, ka mbikëqyrur të paktën 25 fluturime vetëm;

ii. në rastin e një FI(G), i cili mban gjithashtu një certifikatë FI(A) ose FI(H) dhe është në përputhje me pikat 1 ose 2, sipas rastit, 25 orë instruksione fluturimi në gjiroplanë dhe, përveç kësaj, ka mbikëqyrur të paktën 10 fluturime vetëm studentësh.;

55. Pika FCL.915.FI ndryshohet si më poshtë:

a) fraza hyrëse e shkronjës “a” zëvendësohet me sa vijon:

“a) në rastin e FI(A), FI(H) dhe FI(G):’

b) shtohet pika “ca” si më poshtë vijon:

“ca) përveç kësaj, për FI(G), të ketë përfunduar të paktën 150 orë fluturimi në gjiroplanë, nga të cilat të paktën 100 orë si PIC”.;

56. Në pikën FCL.930.FI,

a) shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Aplikantët për certifikatën FI, në një ATO, duhet të kenë kaluar një test specifik të fluturimit të parahyrjes me një FI të kualifikuar në përputhje me pikën FCL.905.FI(j) brenda 6 muajve para fillimit të kursit, për të vlerësuar aftësinë e tyre për të ndërmarrë kursin. Ky test fluturimi para hyrjes do të jetë i bazuar në kontrollin e aftësisë për kategorizimin e klasës dhe tipit siç përcaktohet në shtojcën 9.’;

b) në pikën (b)(3), pika “i” zëvendësohet me sa vijon:

i. në rastin e një FI(A), (H) dhe (G), të paktën 30 orë të instruksioneve të fluturimit, nga të cilat 25 orë duhet të jenë instruksione të fluturimit dyshe, nga të cilat 5 orë mund të bëhen në një FFS, një FNPT I ose II, ose një FTD 2/3;;

c) pika (b)(4) shfuqizohet;

d) pika “c” zëvendësohet me sa vijon:

c) Aplikantët për një certifikatë FI në një kategori tjetër avionësh, të cilët mbajnë ose kanë mbajtur një FI(A), (H), (As) ose (G), do të kreditohen me 55 orë për të plotësuar kërkesën në pikën (b)(2).;

e) shtohen pikat “d” dhe “e” si më poshtë:

d) Aplikantët për një certifikatë FI(G), që mbajnë ose kanë mbajtur një certifikatë FI(A), (H) ose (As) kreditohen me 15 orë për përmbushjen e kërkesës në pikën (b)(3)(i), nga të cilat një maksimum prej 10 orësh konsiderohen si kredit për kohën e instruksioneve dyshe.

e) Aplikantët për certifikatën FI, të cilët mbajnë ose kanë mbajtur ndonjë certifikatë tjetër të instruktorit, të lëshuar në përputhje me këtë aneks, konsiderohen se plotësojnë kërkesat në pikën (b)(1).;

57. Pika FCL.940.FI ndryshohet si më poshtë:

a) në pikën (a)(1)(i), shtohet pika (C) si më poshtë vijon:

C) në rastin e një FI(G), të paktën 50 orë instruksione fluturimi në gjiroplan si FI ose si ekzaminues;

b) në pikën (a)(1), pika “ii” zëvendësohet me sa vijon:

‘ii. ata kanë përfunduar trajnimin e rifreskimit të instruktorit si FI në ATO ose në autoritetin kompetent;’

c) shkronja (b) zëvendësohet me sa vijon:

b) Rinovimi

Nëse certifikata FI ka skaduar, aplikantët, brenda një periudhe prej 12 muajsh përpara datës së aplikimit për rinovimin, duhet të përfundojnë trajnimin e rifreskimit të instruktorit si FI në një ATO ose në një autoritet kompetent dhe të kryejnë një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935.;

d) pika 2 zëvendësohet me sa vijon:

2) Për të paktën çdo rivlerësim alternativ, në rastin e FI(A), FI(H) ose FI(G), ose çdo rivlerësim të tretë, në rastin e FI(As), mbajtësit e certifikatës përkatëse FI duhet të kalojnë një vlerësim të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935.;

58. Në pikën FCL.905.TRI(a)(2), pika “ii” zëvendësohet me sa vijon:

‘ii. të ketë kryer planprogramin e instruksioneve të fluturimit të pjesës përkatëse të kursit të trajnimit TRI në përputhje me pikën FCL.930.TRI(ab)(3) me vlerësim të kënaqshëm nga shefi i trajnimit të një ATO;’;

59. Pika FCL.910.TRI ndryshohet si më poshtë:

a) në shkronjën “a”, pikat 1 dhe 2 zëvendësohen me sa vijon:

‘1. LIFUS, me kusht që kursi i trajnimit TRI të ketë përfshirë trajnimin përkatës të specifikuar në pikën FCL.930.TRI(ab)(4)

2. trajnimin për ulje, me kusht që kursi i trajnimit TRI të ketë përfshirë trajnimin përkatës të specifikuar në pikën FCL.930.TRI(ab)(4); ose’;

b) në shkronjën “b”, paragrafi i mëposhtëm, pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

Privilegjet e TRI-ve shtrihen në variante të mëtejshme, me kusht që ato të jenë në përputhje me pikën FCL.710 në ato variante të tjera dhe, kur është e zbatueshme, elementet e përcaktuara në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” për ato variante.;

c) në pikën (c)(1), paragrafi vijues, pika “iii” zëvendësohet me sa vijon:

Privilegjet e TRI-ve do të shtrihen në variante të mëtejshme, me kusht që ato të jenë në përputhje me pikën FCL.710 në ato variante të tjera dhe, kur është e zbatueshme, elementet e përcaktuara në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrit të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit” për ato variante.;

60. Pika FCL.930.TRI ndryshohet si më poshtë:

a) shkronja “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) Kursi i trajnimit TRI zhvillohet:

1. në rastin e MPA, në një FFS ose një kombinim të FSTD(ve) dhe FFS;

2. në rastin e kategorizimeve të tipit për SPA dhe helikopterët, në njërin nga sa vijon:

i. një FFS të disponueshme dhe të aksesueshme, ose në një kombinim të këtyre FFS dhe FSTD(ve);

ii. një kombinim i FSTD(ve) dhe avionit nëse një FFS nuk është e disponueshme ose e aksesueshme;

- iii. avion nëse nuk ka FSTD të disponueshme ose të aksesueshme.;
- b) shtohen pikat e mëposhtme “aa” dhe “ab”:
- ‘aa. Me përjashtim të shkronjës “a”, kursi i trajnimit TRI:
 1. për helikopterët jo kompleks mund të kryhet në një kombinim të FSTD(ve) dhe avionit edhe nëse një FFS është i disponueshëm dhe i aksesueshëm;
 2. për avionët e përmendur në seksionin A, pika 1e, e shtojcës 9 mund të kryhet në përputhje me pikat FCL.930.TRI(a)(2)(i), (ii) ose (iii), pavarësisht nga disponueshmëria dhe aksesueshmëria e FFS ose FSTD.
- ab) Kursi i trajnimit TRI përfshin:
 1. 25 orë mësimdhënie dhe të mësuarit nga ana e studentit;
 2. 10 orë trajnim teknik, duke përfshirë rishikimin e njohurive teknike, përgatitjen e planeve mësimore dhe zhvillimin e aftësive mësimore në klasë ose simulatorë;
 3. 5 orë instruksione fluturimi në avionin e duhur ose një FSTD që përfaqëson atë avion për avionët me një pilot dhe 10 orë për avionët me shumë pilot ose një FSTD që përfaqëson atë avion;
 4. nëse kërkohen privilegjet për kryerjen e trajnimit LIFUS ose ngritje dhe ulje, trajnimi i mëposhtëm, sipas rastit:
 - i. në një FSTD dhe lidhur me privilegjet përkatëse, trajnim specifik shtesë, i cili, në rastin e privilegjeve për kryerjen e trajnimit për ngritje dhe ulje, përfshin trajnimin për procedurat emergjente në lidhje me avionin;
 - ii. konsolidimi i trajnimit specifik në përputhje me pikën (4)(i), ku aplikanti, në avion, siguron trajnimin LIFUS ose ngritje dhe ulje, sipas rastit, nën mbikëqyrjen e një TRI që është emëruar për këtë qëllim nga ATO.;
- 61. Në pikën FCL.905.CRI(a), pika 2 zëvendësohet me sa vijon:
 - ‘2. një kategorizim për rimorkimin ose aerobatik për kategorinë e aeroplanit, me kusht që CRI të ketë kategorizimin përkatës dhe të ketë demonstruar aftësinë për të instruktuar për këtë kategorizim nga një FI të kualifikuar në përputhje me pikën FCL.905.FI(j).’;
- 62. Në pikën FCL.905.IRI(b), pika 3 zëvendësohet me sa vijon:
 - ‘3. Në rastin e IRI-së tashmë të kualifikuar për të instruktuar në kurset e integruara ATP(A) ose CPL(A)/IR, kërkesa e pikës FCL.905.IRI(b)(2) mund të zëvendësohet me përfundimin e kursit të parashikuar në pikën FCL.905.FI(k)(3).’;
- 63. Në pikën FCL.930.IRI, shkronja “b” zëvendësohet me sa vijon:
 - ‘b) Instruksionet e fluturimit jepen nga një FI i kualifikuar në përputhje me pikën FCL.905.FI(j).’;
- 64. Në pikën FCL.910.SFI, paragrafi i dytë, fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

“Përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operationale të përcaktuara në përputhje me aneksin I (pjesa 21) të urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, për të shtrirë privilegjet e SFI-ve në FSTD-të e tjera që përfaqësojnë tipa të tjerë të së njëjtës kategori avionësh, SFI-të do të kenë:”;
- 65. Në pikën FCL.930.SFI, shkronja (b) zëvendësohet me sa vijon:
 - ‘b) Një aplikant për një certifikatë SFI i cili:
 1. zotëron një certifikatë TRI për tipin përkatës kreditohet plotësisht në përputhje me kërkesat e pikës “a”;
 2. mban ose ka një certifikatë instruktori kreditohet plotësisht në përputhje me kërkesat e pikës (a)(3).’;
- 66. Në pikën FCL.1005.FE, shtohet pika “d” si më poshtë:
 - d) FE(G). Privilegjet e një FE për gjiroplanë përfshijnë kryerjen e testeve të aftësive dhe kontrolleve të aftësive për GPL dhe për privilegjet përkatëse për klasat dhe tipat e gjiroplanëve, me kusht që FE të ketë realizuar të paktën 500 orë kohë fluturimi si pilot në gjiroplanë, duke

përfshirë të paktën 100 orë instruksione fluturimi, nga të cilat deri në 40 orë mund të jenë instruksione fluturimi të kryera si FI(A) ose FI(H).;

67. Në pikën FCL.1005.FIE, shkronja (c) zëvendësohet me sa vijon:

c) FIE(As) dhe FIE(G). Privilegjet e një FIE në airshipe dhe gjiroplanë përfshijnë kryerjen e vlerësimeve të kompetencës për lëshimin, rivlerësimin ose rinovimin e certifikatave të instruktorit në kategorinë përkatëse të *airship*-eve, me kusht që të mbahet certifikata përkatëse e instruktorit.;

68. Në pikën FCL.1010.FIE, shtohet shkronja “d” si më poshtë:

d) FIE(G). Aplikantët për një certifikatë FIE për gjiroplanët duhet:

1. të kenë një certifikatë të instruktorit FI(G);

2. të kenë realizuar 1000 orë kohë fluturimi si pilotë në gjiroplanë; dhe

3. të kenë realizuar të paktën 100 orë kohë fluturimi duke instruktuar aplikantët për një certifikatë FI(G). Në rastin e aplikantëve që mbajnë një certifikatë FIE(A) ose FIE(H), kjo kërkesë reduktohet në 50 orë.;

69. Në shtojcën 1, pika 1 e seksionit A bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) titulli i pikës 1 zëvendësohet me sa vijon:

1. LAPL, PPL dhe GPL;

b) pikat 1.3 dhe 1.4 zëvendësohen me sa vijon:

‘1.3 Për lëshimin e një PPL, mbajtësi i një LAPL në të njëjtën kategori avionësh do të kreditohet plotësisht për kërkesat e instruktimit dhe ekzaminimit të njohurive teorike. Ky kreditim do të zbatohet gjithashtu për aplikantët për një PPL që kanë përfunduar tashmë me sukses provimin e njohurive teorike për LAPL në të njëjtën kategori avioni, për sa kohë që është brenda periudhës së vlefshmërisë të përcaktuar në pikën FCL.025(c).

1.4 Me përjashtim të pikës 1.2, për lëshimin e një LAPL(A), mbajtësi i një SPL të lëshuar në përputhje me aneksin III (pjesa-SFCL) të ‘Rregullores për përcaktimin e rregullave të detajuara për operimin e planerave në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, me privilegje për të fluturuar me TMG duhet të demonstrojë një nivel të përshtatshëm të njohurive teorike për klasën aeroplan në tokë SEP në përputhje me pikën FCL.135.A(a)(2).’;

c) shtohet pika 1.5 si më poshtë:

1.5 Për lëshimin e një GPL-je, mbajtësi i një licence piloti për aeroplanë ose helikopterë, në përputhje me këtë Rregullore, kreditohet plotësisht për kërkesat e instruksioneve dhe provimeve të njohurive teorike në lëndët e mëposhtme:

a) legjislacioni ajror dhe procedurat e ATC-së;

b) performanca njerëzore;

c) meteorologjia;

d) komunikimet;

e) navigimi.

d) pika 2.2 zëvendësohet me sa vijon:

‘2.2 Aplikantët duhet të kalojnë provimet e njohurive teorike siç përcaktohet në këtë aneks (pjesa-FCL) për lëndët e mëposhtme në kategorinë e duhur të avionit:

021 – Njohuri të përgjithshme të avionit: struktura dhe sistemet e avionit, elektriciteti, termocentrali dhe pajisjet emergjente;

022 – Njohuri të përgjithshme për avionët: instrumente;

032/034 – Performanca e aeroplanëve ose helikopterëve, sipas rastit;

070 – Procedurat operimi;

081/082 – Parimet e fluturimit për aeroplanët ose helikopterët, sipas rastit.’;

e) pika 2.4 zëvendësohet me sa vijon:

‘2.4 Aplikantët për një CPL që kanë kaluar provimet përkatëse të njohurive teorike për një IR në të njëjtën kategori avionësh kreditohen për kërkesat e njohurive teorike në lëndën e komunikimit.’;

f) pika 3.2 zëvendësohet me sa vijon:

‘3.2. Aplikantët duhet të kalojnë provimet e njohurive teorike siç përcaktohet në këtë aneks (pjesa-FCL) për lëndët e mëposhtme në kategorinë e duhur të avionit:

021 – Njohuri të përgjithshme të avionit: struktura dhe sistemet e avionit, elektriciteti, termocentrali dhe pajisjet emergjente;

022 – Njohuri të përgjithshme për avionët: instrumente;

032/034 – Performanca e aeroplanëve ose helikopterëve, sipas rastit;

070 – Procedurat operative;

081/082 – Parimet e fluturimit për aeroplanët ose helikopterët, sipas rastit.’;

70. Në shtojcën 4, seksioni B, pika 5 bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) paragrafi i parë zëvendësohet me sa vijon:

Artikujt në seksionin 2(c) dhe (e)(iv), seksionin 3(g) dhe të gjithë seksionet 5 dhe 6 mund të kryhen në një FNPT II ose një FFS. Ekzaminuesi mund të vendosë të mos kryejë artikujt në seksionin 6(d).’;

b) tabela ndryshohet si më poshtë:

i. Seksioni 3 ndryshohet si më poshtë:

- rreshti (g) zëvendësohet me sa vijon:

‘g	Gjurmimi, pozicionimi (NDB, VOR, ose gjurma ndërmjet pikave të rrugës), identifikimi i objekteve (fluturim me instrumente).’;
----	---

- shtohet rreshti i mëposhtëm (h):

‘h	Zbatimi i planit të devijimit në aerodromin alternativ (fluturim vizual)’;
----	--

(ii) në seksionin 6, rreshti (d) zëvendësohet me sa vijon:

‘d	Mbyllja dhe rinisja e motorit (nëse zgjidhet nga ekzaminuesi)’;
----	---

71. Në shtojcën 8 bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) titulli zëvendësohet me sa vijon:

“SHTOJCA 8

KREDITIMI I KRYQËZUAR I PJESËS IR TË NJË KONTROLIT TË AFTËSISË PËR KATEGORIZIMIN E KLASËS OSE TIPIT OSE PËR VLERËSIMIN PRAKTIK EBT

b) në seksionin A, tabela, rreshtat e parë dhe të dytë zëvendësohen me sa vijon:

“Nëse kryhet një test aftësie, kontrolli i aftësisë ose vlerësimi praktik i EBT, duke përfshirë IR, dhe mbajtësit kanë një vlefshmëri:	Kreditimi është i vlefshëm për pjesën IR në një kontroll aftësie për:
Kategorizimi i tipit MPA; Kategorizimi i tipit të aeroplanit kompleks me performancë të lartë me një pilot	Kategorizimi i klasës SE (*), dhe Kategorizimi sipas tipit SE (*), dhe Klasa ose kategorizimi i tipit SP ME, përveç kategorizimeve të tipit të aeroplanëve kompleks me performancë të lartë, vetëm kreditim për seksionin 3B të kontrollit të aftësisë në pikën B.5 të Shtojcës 9 (*);

72. Në shtojcën 9 bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) titulli zëvendësohet me sa vijon:

‘SHTOJCA 9

TRAJNIMI, TESTIMI I AFTËSIVE DHE KONTROLI I AFTËSISË PËR MPL, DHE ATPL, DHE PËR KATEGORIZMET E TIPIT DHE KLASËS, DHE KONTROLLET E AFTËSISË PËR BIR DHE IR

b) Seksioni A ndryshohet si më poshtë:

1. pika 1 zëvendësohet me sa vijon:

‘1. Aplikantët për një test aftësie duhet të kenë marrë instruksione për të njëjtën klasë ose tip avion që do të përdoret në test.’;

2. shtohen pikat 1a deri në 1f si më poshtë:

‘1a. Trajnimi në FFS në përputhje me pikat 1b dhe 1c të këtij seksioni plotësohet me trajnimin e ngritjes dhe uljes në një avion me një pilot që operohet në operime me një pilot ose me shumë pilot, ose në një avion me shumë pilot, sipas rastit, në përputhje me pikën 17 të këtij seksioni, përveç rasteve kur trajnimi është përfunduar në përputhje me pikën FCL.730.A ose përbën trajnim për bashkëpilotët zëvendësues në fluturim në përputhje me seksionin B, pika 6(i), të kësaj shtojce.

1b. Trajnimi për kategorizimet e tipit MPA dhe PL kryhet në një FFS ose në një kombinim të FSTD(s) dhe FFS. Testi i aftësisë ose kontrolli i aftësisë për kategorizimet e tipit MPA dhe PL dhe lëshimi i një ATPL dhe një MPL, do të kryhet në një FFS, nëse ka.

1c. Trajnimi, testi i aftësive ose kontrolli i aftësisë për kategorizimet e klasës ose tipit për SPA dhe helikopterët do të kryhet në njërin nga sa vijon:

a) një FFS të disponueshme dhe të aksesueshme, ose në një kombinim të këtyre FFS dhe FSTD(ve);

b) një kombinim i FSTD(ve) dhe avionit nëse një FFS nuk është e disponueshme ose e aksesueshme;

c) avion nëse nuk ka FSTD të disponueshme ose të aksesueshme.

1d. Me përjashtim të pikës 1c, trajnimi, testi i aftësive ose kontrolli i aftësisë për kategorizimet e klasës ose tipit për SPA jo komplekse dhe për helikopterët jo kompleks mund të kryhet në një kombinim të FSTD(ve) dhe avionit edhe nëse një FFS është i disponueshëm dhe i aksesueshëm.

1e. Me përjashtim të pikës 1c, trajnimi, testi i aftësive ose kontrolli i aftësisë për ndonjë nga sa vijon mund të kryhet në përputhje me pikat 1c(a), (b) ose (c), pavarësisht nga disponueshmëria dhe aksesimi i FFS ose FSTD:

a) aeroplanë jo komplekse me performancë të lartë me një pilot;

b) TMG;

c) helikopterë jo kompleksë për të cilët konfigurimi maksimal i certifikuar i sediljeve nuk i kalon pesë ndenjës.

1f. Nëse FSTD-të përdoren gjatë trajnimit, testimit ose kontrollit, përshtatshmëria e FSTD-ve të përdorura do të verifikohet me “Tabelën e funksioneve dhe testeve subjektive” të zbatueshme dhe “Tabelën e testeve të validimit të FSTD” të zbatueshme që përmbahen në dokumentin parësor të referencës së zbatueshme për pajisjen e përdorur. Të gjitha kufizimet dhe kufizimet e treguara në certifikatën e kualifikimit të pajisjes do të merren parasysh.’;

3. kreu para pikës 13 zëvendësohet me sa vijon:

‘KËRKESAT SPECIFIKE PËR TRAJNIMIN, TESTIN E AFTËSIVE DHE KONTROLLIN E AFTËSISË PËR KATEGORIZIMET E TIPIT TË AVIONIT ME SHUMË PILOT, PËR AEROPLANËT ME NJË PILOT NË OPERIME ME SHUMË PILOTË, PËR MLP DHE ATPL;

4. pika 17 ndryshohet si më poshtë:

i. paragrafi i parë zëvendësohet me sa vijon:

“Kur kursi i tyre i kategorizimit të tipit përfshin më pak se 2 orë trajnim fluturimi në avion, aplikantët, para ose pas testit të aftësive, duhet të përfundojnë trajnimin e fluturimit në avion.”;

ii. në paragrafin e dytë, fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

“Trajnimi i tillë i miratuar i fluturimit përfshin manovrat e ngritjes dhe uljes dhe do të kryhet nga një instruktor i kualifikuar nën përgjegjësinë e:”;

c) Seksioni B ndryshohet si më poshtë:

1. pika 5 ndryshohet si më poshtë:

i) shkronjat “g”, “h”, “i” dhe “j” zëvendësohen me sa vijon:

‘g) Për të ushtruar privilegjet e kategorizimit të një klase ose tipi në operimet me shumë pilotë në përputhje me pikën FCL.725(d) ose (da), pilotët që tashmë kanë të drejtë të operojnë klasën ose tipin përkatës të aeroplanit në operimet me një pilot, duhet të plotësojnë kushtet e mëposhtme:

1. të përfundojnë një kurs përgatitor që përmban manovra dhe procedura duke përfshirë MCC si dhe ushtrimet e seksionit 7 duke përdorur menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve (TEM), CRM-të dhe faktorët njerëzorë në një organizatë që është specifikuar në pikën FCL.725(d)(1)(i);

2. të kalojnë një kontroll aftësie në operimet me shumë pilotë.

h) Për të ushtruar privilegjet e një kategorizimi të tipit në operimet me një pilot në përputhje me pikën FCL.725(d), pilotët që tashmë kanë të drejtë të operojnë tipin përkatës të aeroplanit në operimet me shumë pilotë, duhet të trajnohen në një organizatë që është specifikuar në pikën FCL.725(d)(1)(i) dhe t’i nënshtrohen kontrolleve për manovrat dhe procedurat e mëposhtme shtesë në operimet me një pilot:

i. për aeroplanët SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dhe, nëse është e aplikueshme, një afrim nga seksioni 3.B;

ii. për aeroplanët ME, 1.6, seksionin 6 dhe, nëse është e aplikueshme, një afrim nga seksioni 3.B.

i) Pilotët që kanë të drejtë të ushtrojnë privilegjet e kategorizimit të një klase ose tipi si në operimet me një pilot ashtu edhe me shumë pilot, në përputhje me shkronjat “g” dhe “h” mund të mbajnë privilegje për të dyja format e operimit duke kryer njërin nga sa vijon:

i. dy kontrolle të aftësisë, një në operimet me një pilot dhe një në operimet me shumë pilot;

ii. një kontroll aftësie në operimet me shumë pilot, përveç ushtrimeve të përmendura në pikat (h)(i) ose (h)(ii), sipas rastit, në operimet me një pilot.

Kontrollet e aftësisë për rivlefshmërinë ose rinovimin e kategorizimeve të klasës do të përfshijnë gjithmonë ushtrimet e përmendura në pikat (h)(i) ose (h)(ii), sipas rastit, në operimet me një pilot.

j) Për të hequr një kufizim për operimet me shumë pilotë nga një kategorizim i tipit të aeroplanit me një pilot në përputhje me pikën FCL.725(d)(2), pilotët duhet të përputhen me pikën “h”;

ii. në pikën l, paragrafi i parë dhe i dytë zëvendësohen me sa vijon:

‘Për të vendosur ose mbajtur privilegjet PBN, nevojitet një qasje me RNP APCH. Kur një APCH RNP nuk është praktik, ai duhet të kryhet në një FSTD të pajisur siç duhet.

Me përjashtim të paragrafit të parë, në rastet kur një kontroll aftësie për rivlefshmërinë e privilegjeve PBN kryhet në një avion ose një FSTD që përfaqëson atë avion, të cilët nuk janë të pajisur për manovrat RNP APCH, kontrolli i aftësisë nuk mund të përfshijë ushtrime RNP APCH. Në raste të tilla, privilegjet PBN të pilotit nuk do të përfshijnë RNP APCH. Kufizimi hiqet nëse piloti ka përfunduar një kontroll të aftësisë duke përfshirë një ushtrim RNP APCH për klasën ose tipin përkatës.’;

2. pika 6 ndryshohet si më poshtë:

i. shkronja “h” zëvendësohet me sa vijon:

‘h) Për të hequr një kufizim për operimet me shumë pilotë në përputhje me pikën FCL.725(d)(2) nga kategorizimi i tipit të aeroplanit kompleks me performancë të lartë me një pilot, pilotët duhet të kryejnë manovrat/procedurat në 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 dhe të paktën një manovër/procedurë nga seksioni 3.4 në operimin me një pilot.’;

ii. pika “i” zëvendësohet me sa vijon:

‘i. Aplikantët dhe mbajtësit e një kategorizimi të tipit të kufizuar të lëshuar në përputhje me pikën FCL.720.A(c) duhet të kryejnë trajnimin, testet e aftësive dhe kontrollet e aftësisë në përputhje me këtë shtojcë. Megjithatë, nëse nuk i nënshtrohen një testi aftësie në përputhje me pikën FCL.720.A(c)(3), ata, gjatë një testi aftësie ose një kontrolli aftësie, do të kryejnë të paktën manovrat e uljes në rolin e pilotit të monitorimit, por nuk do të kërkohet të kryejë sa vijon:

i. manovrat e ngritjes;

ii. manovra uljeje në rolin e pilotit që fluturon.’;

iii. në shkronjën “j”, paragrafi i parë dhe i dytë zëvendësohen me sa vijon:

‘Për të vendosur ose mbajtur privilegje PBN, nevojitet një qasje me RNP APCH. Kur një APCH RNP nuk është praktik, ai duhet të kryhet në një FSTD të pajisur siç duhet.

Me përjashtim të paragrafit të parë, në rastet kur një kontroll aftësie për rivlefshmërinë e privilegjeve PBN kryhet në një avion ose një FSTD që përfaqëson atë avion, të cilët nuk janë të pajisur për manovrat RNP APCH, kontrolli i aftësisë nuk mund të përfshijë ushtrime RNP APCH. Në raste të tilla, privilegjet PBN të pilotit nuk përfshijnë RNP APCH. Kufizimi hiqet nëse piloti ka përfunduar një kontroll të aftësisë duke përfshirë një ushtrim RNP APCH për klasën ose tipin përkatës.’;

d) Seksioni C ndryshohet si më poshtë:

1. Tabela e mëposhtme e pikës 12 ndryshohet si më poshtë:

i. rreshti për ushtrimin 2.6.1 zëvendësohet me sa vijon:

‘2.6.1	Për helikopterët me një motor (SEH): - ulje autorotative; ose - rikuperimi i fuqisë, me kusht që aplikantët, në vitin paraardhës, të kenë përfunduar trajnimin që përfshin një ulje autorotative dhe trajnimi të jetë regjistruar dhe nënshkruar në ditarin e aplikantëve nga instruktori. Për helikopterët me shumë motorë (MEH): rikuperimi i fuqisë.	P	---->	M’;	
--------	--	---	-------	-----	--

ii. rreshtat për ushtrimet 5.4.1 dhe 5.4.2 zëvendësohen me sa vijon:

‘5.4.1	Manualisht, pa drejtuesin e fluturimit. Shënim. Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose drejtuesit të fluturimit. Procedura që do të kryhet manualisht do të zgjidhet duke marrë parasysh kufizimet e tilla (për shembull, të zgjidhet një ILS për 5.4.1 në rastin e një kufizimi të tillë AFM).	P*	---->*	M* (nëse nuk është përfunduar ushtrimi 5.4.2)	
5.4.2	Manualisht, me drejtuesin e fluturimit	P*	----> *	M* (nëse nuk është përfunduar Ushtrimi 5.4.1)’;	

2. Pika 13 zëvendësohet me sa vijon:

‘13. Për të ushtruar privilegjet e kategorizimit të tipit në përputhje me pikën FCL.725(d), aplikantët për lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një kategorizimi të tipit helikopter me një pilot duhet:

a) për operimet me një pilot, të kryejë testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë në operimet me një pilot;

b) në operimet me shumë pilot, të kryejë testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë në operimet me shumë pilot;

c) për operimet me një pilot dhe me shumë pilot, të kryejë testin e aftësive ose kontrollin e aftësisë në operimet me shumë pilot dhe, përveç kësaj, manovrat dhe procedurat e mëposhtme në operimet me një pilot:

1. për helikopterët me një motor: 2.1 ngritje dhe 2.6 dhe 2.6.1 zbritje autorotative dhe ulje autorotative;

2. për helikopterët me shumë motorë: 2.1 ngritje dhe dështime të motorit 2.4 dhe 2.4.1 pak para dhe pak pas arritjes së TDP;

3. për privilegjet IR, përveç pikës 1 ose 2, sipas rastit, një qasje e seksionit 5, përveç rasteve kur plotësohen kriteret e shtojcës 8;

d) për të hequr një kufizim për operimet me shumë pilotë nga një kategorizim i tipit të helikopterit me një pilot në përputhje me pikën FCL.725(d)(2), të kryejnë një kontroll aftësie që përfshin manovrat dhe procedurat e referuara në pikat (c)(1) ose (c)(2), sipas rastit.’.

ANEKSI II

Në aneksin IV (pjesa MED) bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë:

1. Në pikën MED.A.010, përkufizimi i mëposhtëm shtohet pas përkufizimit “perceptimi i sigurt i ngjyrave”:

“Operimi i shërbimeve mjekësore emergjente me helikopter (HEMS)” nënkupton një “fluturim HEMS” siç përcaktohet në pikën 61 të aneksit I të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, i ndryshuar;

2. Në pikën MED.A.030(c), pika 2 ndryshohet si më poshtë:

“2. licence të pilotit privat (PPL) ose një licence të pilotit për GJIROPLAN (GPL), piloti duhet të ketë të paktën një certifikatë të vlefshme mjekësore të klasës 2;”

3. Në pikën MED.A.040(c), pika 1 zëvendësohet me sa vijon:

‘1. Certifikatat mjekësore të klasës 1 dhe klasës 2 do të rivlerësohen dhe rinovohen nga një AeMC ose një AME. Në mënyrë të veçantë, certifikatat mjekësore të klasës 1 për aplikantët që kanë mbushur moshën 60 vjeç dhe janë të përfshirë në operimet HEMS me një pilot të vetëm do të rivlerësohen dhe rinovohen nga një AeMC ose, sipas gjykimit të autoritetit kompetent, nga një AME me përvojë të caktuar nga autoriteti kompetent.’;

4. Në pikën MED.B.005 shtohet paragrafi i tretë si më poshtë:

“Në ekzaminimin e tyre AME-të duhet të marrin parasysh efektet degjenerative të plakjes në sistemet e trupit.”;

5) Pika MED.B.010 ndryshohet si më poshtë:

a) në shkronjën “a”, pikat 3 dhe 4 zëvendësohen me sa vijon:

‘3. Për një certifikatë mjekësore të klasës 1, një vlerësim i zgjeruar kardiovaskular duhet të kryhet në ekzaminimin e parë të rivlerësimit ose rinovimit pas moshës 65 vjeç dhe çdo 4 vjet më pas. Për aplikantët e përfshirë në operimet HEMS me një pilot të vetëm, një vlerësim i zgjeruar kardiovaskular do të kryhet në ekzaminimin e parë të rivlerësimit ose rinovimit pas moshës 60 vjeç dhe më pas do t’i nënshtrohet një vlerësimi të faktorëve të rrezikut kardiovaskular.

4. Për një certifikatë mjekësore të klasës 1, vlerësimi i lipideve në serum, duke përfshirë fraksionet e kolesterolit, kërkohet në ekzaminimin fillestar dhe në ekzaminimin e parë pasi të jetë mbushur mosha 40 vjeç.’;

b) në shkronjën “b” shtohet pika 5 si më poshtë:

‘5. Vlerësimi i faktorëve të rrezikut kardiovaskular do të jetë pjesë e ekzaminimeve për certifikatat mjekësore të klasës 1 dhe 2 në ekzaminimin e parë pas arritjes së moshës 40 vjeç dhe në intervale të rregullta më pas.’;

6. Pika MED.B.015 ndryshohet si më poshtë:

a) pika “b” zëvendësohet me sa vijon:

‘b) Aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasës 1 duhet të kryejnë teste funksionale pulmonare në ekzaminimin fillestar dhe kur kërkohet klinikisht.’;

b) shtohet pika “ba” si më poshtë:

‘ba) Për mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 të përfshirë në operimet HEMS me një pilot, testet funksionale pulmonare dhe ekzaminimi i apnesë obstruktive të gjumit (OSA) duhet të kryhen në ekzaminimin e parë të rivlerësimit ose rinovimit pas moshës 60 vjeç.’;

c) shkronja “c” zëvendësohet me sa vijon:

‘c) Aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasës 2 do të kryejnë teste morfologjike dhe funksionale pulmonare në rast të indikacionit klinik ose epidemiologjik.’;

7. Në pikën MED.B.070(a)(1), shtohet pika “iii” si më poshtë:

‘iii) kur mbajtësit përfshihen në operimet HEMS me një pilot të vetëm, një ekzaminim gjithëpërfshirës i syrit duhet të kryhet në ekzaminimin e parë të rivlerësimit ose rinovimit pas moshës 60 vjeç dhe çdo vit më pas.’;

8. Në pikën MED.B.075(b), pika 1 zëvendësohet me sa vijon:

‘1) Aplikantët do t’i nënshtrohen testit Ishihara kur aplikojnë për herë të parë për lëshimin e një certifikate mjekësore. Për mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 të përfshirë në operimet HEMS me një pilot të vetëm, një vlerësim i perceptimit të ngjyrave duhet të kryhet në ekzaminimin e parë të rivlerësimit ose rinovimit pas moshës 60 vjeç dhe çdo vit më pas. Aplikantët që kalojnë këtë test mund të vlerësohen si të aftë.’;

9. Pika MED.B.080(a) ndryshohet si më poshtë:

a) në pikën 1, pika “i” zëvendësohet me sa vijon:

‘i. Në rastin e certifikatave mjekësore të klasës 1 dhe certifikatave mjekësore të klasës 2, kur licencës duhet t’i shtohet një kategorizim instrumental ose kategorizimi instrumental bazë, dëgjimi do të testohet me audiometër me tone të pastra në momentin e ekzaminimit fillestar, pastaj çdo 5 vjet deri kur mbajtësi i licencës të arrijë moshën 40 vjeç dhe më pas çdo 2 vjet derisa mbajtësi i licencës të arrijë moshën 60 vjeç dhe çdo vit më pas.’;

b) shtohet pika 3 si më poshtë:

‘3. Për mbajtësit e certifikatave mjekësore të klasës 1 të përfshirë në operimet HEMS me një pilot të vetëm, një ekzaminim gjithëpërfshirës i veshit, hundës dhe fytit duhet të kryhet në ekzaminimin e parë të rivlerësimit ose rinovimit pas moshës 60 vjeç.’;

10. Në pikën MED.D.020, shtohet pika “aa” si më poshtë:

‘aa) Për të demonstruar pajtueshmërinë me pikat MED.D.010(b) dhe MED.D.015(c), një kurs trajnimi për mjekësinë e aviacionit i përfunduar nga një aplikant jashtë territoreve për të cilat Republika e Shqipërisë është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos mund të pranohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, me kusht që të plotësohen kërkesat e mëposhtme:

i. Autoriteti i Aviacionit Civil ka vlerësuar dhe verifikuar planprogramin e lëndës në përputhje me pikën ARA.MED.200(c)(1) të aneksit VI;

ii. Aplikanti ka përfunduar një modul trajnimi specifik mbi kërkesat aeromjekësore të detajuara në këtë aneks (pjesa-MED) siç parashikohet nga Autoriteti Kompetent.’

ANEKSI III

Në aneksin VI (pjesa-ARA) bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë:

1. Në pikën ARA.GEN.305, shkronja “d” zëvendësohet me sa vijon:

‘d) Për personat që mbajnë një licencë, certifikatë, kategorizim ose dëshmi të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, programi i mbikëqyrjes përfshin një vëllim të përshtatshëm inspektimesh dhe inspektimesh të pa paralajmëruara.’;

2. Në pikën ARA.GEN.360 shtohet shkronja “e” si më poshtë:

‘e) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil merr kërkesën e mbajtësit të certifikatës mjekësore për ndryshimin e Autoritetit kompetent, siç specifikohet në kërkesat e përmendura në shkronjën “a”, zbatohet procedura e specifikuar në shkronjat “a” deri “d”.’;

3. Në pikën ARA.FCL.200, shkronja “d” zëvendësohet me sa vijon:

‘d) Miratimi i licencës nga instruktorët. Përpara se të autorizojë në mënyrë specifike instruktorët e caktuar për të rivlerësuar një kategorizim të klasës së avionit SEP, një kategorizim të klasës TMG ose një kategorizim tipi për një helikopter me një motor deri në një MTOM prej 3 175 kg, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të zhvillojë procedurat e duhura.’;

4. Në pikën ARA.FCL.300(b), pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

‘3. Provimi në komunikim mund të bëhet i ndarë nga ai në lëndë të tjera.’;

5. pika ARA.FSTD.120 zëvendësohet me sa vijon:

‘ARA.FSTD.120 Vazhdimi i një kualifikimi FSTD

a) Autoriteti i Aviacionit Civil monitoron vazhdimisht organizatën që operon FSTD-në, si pjesë e programit të mbikëqyrjes, për të verifikuar nëse plotësohen kushtet e mëposhtme:

1. grupi i plotë i testeve në master QTG është përsëritur në mënyrë progresive gjatë një periudhe 12-mujore;

2. rezultatet e vlerësimeve periodike vazhdojnë të jenë në përputhje me bazën e kualifikimit dhe datohen dhe ruhen;

3. ekziston një sistem kontrolli konfigurimi për të siguruar integritetin e vazhdueshëm të harduerit dhe softuerit të FSTD-së së kualifikuar.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil kryen vlerësime periodike të FSTD në përputhje me procedurat e detajuara në pikën ARA.FSTD.100. Këto vlerësime duhet të zhvillohen:

1. çdo vit, në rastin e një simulatori të plotë të fluturimit (FFS), pajisje trajnimit fluturimi (FTD) ose trajnues i procedurave të fluturimit dhe lundrimit (FNPT). Fillimi për çdo periudhë periodike 12-mujore është fundi i muajit të kualifikimit fillestar, përveç rastit kur është rënë dakord një datë tjetër ndërmjet autoritetit kompetent dhe organizatës që operon FSTD. Çdo vlerësim periodik i FSTD duhet të bëhet brenda një periudhe prej 60 ditësh përpara dhe 30 ditësh pas fillimit të çdo periudhe 12-mujore të përsëritur;

2. çdo 3 vjet, në rastin e një BTID.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjasë periudhën e vlerësimit të përsëritur të një FSTD të specifikuar në pikën ARA.FSTD.120(b)(1) deri në një maksimum prej 36 muajsh, me kusht që të zbatohen të gjitha sa vijon:

1. gjatë 36 muajve të mëparshëm, organizata që operon FSTD është në përputhje me kriteret e specifikuar në pikat ARA.GEN.305(c)(1) deri (c)(4);

2. FSTD i është nënshtruar një vlerësimi fillestar dhe të paktën një vlerësimi periodik që ka vërtetuar përputhjen e tij të vazhdueshme me bazën e kualifikimit;

3. Autoriteti i Aviacionit Civil kryen një auditim të elementeve të sistemit të menaxhimit të organizatës, siç specifikohet në pikat ORA.GEN.200(a)(3) dhe (a)(6) të aneksit VII, çdo 12 muaj;

4. organizata ka zhvilluar procedura për kryerjen e detyrave të përcaktuara në pikën ORA.FSTD.225(b) të aneksit VII.;

6. Pika ARA.MED.120 zëvendësohet me sa vijon:

‘ARA.MED.120 Vlerësuesit mjekësorë

Autoriteti i Aviacionit Civil cakton një ose më shumë vlerësues mjekësorë për të ndërmarrë detyrat aeromjekësore të përshkruara në këtë rregullore. Vlerësuesi mjekësor duhet të jetë i licencuar dhe i kualifikuar në mjekësi dhe të ketë:

a) eksperiencë pune pas-universitare në mjekësi klinike;

b) njohuri dhe përvojë specifike në mjekësinë e aviacionit dhe praktikën aeromjekësore;

c) trajnime specifike në certifikimin aeromjekësor.;

7. Pika ARA.MED.125 zëvendësohet me sa vijon:

‘ARA.MED.125 Referimi tek autoriteti licencues

Kur një AeMC ose ekzaminues aeromjekësor (AME) ka referuar vendimin për përshtatshmërinë e një aplikanti te vlerësuesi mjekësor i autoritetit licencues, do të ndërmerren hapat e mëposhtëm:

a) vlerësuesi mjekësor ose personeli mjekësor i caktuar nga vlerësuesi mjekësor do të vlerësojë dokumentacionin përkatës mjekësor dhe do të kërkojë dokumentacion të mëtejshëm mjekësor, ekzaminime dhe analiza shtesë kur është e nevojshme;

b) vlerësuesi mjekësor do të përcaktojë përshtatshmërinë e aplikantit për lëshimin e një certifikate mjekësore me një ose më shumë kufizime, nëse është e nevojshme;

c) vlerësuesi mjekësor do të informojë AeMC ose AME për vendimin e marrë;

d) në rast se aplikanti vlerësohet si i aftë, vlerësuesi mjekësor do të lëshojë, nëse është e përshtatshme, certifikatën mjekësore ose do t’ia delegojë lëshimin e saj AeMC ose AME që ka referuar aplikantin përkatës.;

8. Shtohen pikat e mëposhtme ARA.MED.126 dhe ARA.MED.128:

‘ARA.MED.126 Kufizimi, pezullimi ose revokimi i certifikatave mjekësore

a) Autoriteti licencues vendos një procedurë për kufizimin, pezullimin ose revokimin e një certifikate mjekësore.

b) Autoriteti licencues do të kufizojë, pezullojë ose revokojë një certifikatë mjekësore nëse ka prova që:

1. një certifikatë mjekësore është e falsifikuar ose e marrë me një deklaratë të rreme ose dëshmi të rreme;

2. një certifikatë mjekësore përdoret në kundërshtim me përcaktimet e pikës MED.A.020 të aneksit IV;

3. mbajtësi i një certifikate mjekësore nuk është më në përputhje me aneksin IV (pjesa-MED);

c) Autoriteti licencues gjithashtu mund të pezullojë ose revokojë një certifikatë mjekësore me kërkesë me shkrim të mbajtësit të certifikatës mjekësore.

d) Në rast kufizimi, pezullimi ose revokimi të një certifikate mjekësore, autoriteti licencues do të informojë AME-në ose AeMC-në që ka lëshuar certifikatën për arsyen e kufizimit, pezullimit ose revokimit.

e) Në rast pezullimi ose revokimi të një certifikate mjekësore, autoriteti licencues siguron që të respektohen dispozitat e pikës MED.A.046 të aneksit IV (pjesa-MED).

f) Autoriteti licencues vendos një procedurë për rimarrjen e një certifikate mjekësore.

ARA.MED.128 Procedura e konsultimit

Autoriteti i Aviacionit Civil vendos një procedurë konsultimi për AeMC-të dhe AME-të në përputhje me aneksin IV (pjesa-MED).’;

9) Pika ARA.MED.130 ndryshohet si më poshtë:

a) pika “a” ndryshohet si më poshtë:

1. pika 2 shfuqizohet;

2. pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

‘3. Numri i certifikatës mjekësore që fillon me Kodin e Shtetit ku është lëshuar licenca e pilotit ose ku piloti ka aplikuar dhe që ndiqet nga një kod numrash dhe/ose germash në format arab dhe skript latin (III)’;

3. pika 6 zëvendësohet me sa vijon:

‘6. Data e lindjes së mbajtësit: (dd/mm/vvvv) (IVa)’;

4. pika 9 zëvendësohet me sa vijon:

‘9. Data e skadimit të certifikatës mjekësore (IX) për:

i. klasa 1;

ii. operimet tregtare të klasës 1 me një pilot të vetëm që transportojnë pasagjerë;

iii. klasa 2;

iv. LAPL’;

5. pika 11 zëvendësohet me sa vijon:

‘11. Data e elektrokardiogramës së fundit dhe të radhës’;

6. pika 12 zëvendësohet me sa vijon:

‘12) Data e audiogramës së fundit dhe të radhës’;

7. shtohet pika e mëposhtme (12a):

‘(12a) Data e ekzaminimit të fundit dhe e radhës okulistike;

8. shtohet pika 15 me këtë përmbajtje:

‘15. Informacione të tjera’;

b) shkronjat “b” dhe “c” zëvendësohen me sa vijon:

‘b) Letra ose materiali tjetër i përdorur duhet të parandalojë ose të tregojë lehtësisht çdo ndryshim ose fshirje. Çdo ndryshim ose fshirje në formë duhet të autorizohet qartësisht nga autoriteti licencues.

c) Gjuha: Certifikatat mjekësore shkruhen në gjuhën (gjuhët) kombëtare dhe në anglisht dhe në gjuhë të tjera që autoriteti kompetent i gjykon të përshtatshme.’;

10. Pikat ARA.MED.135, ARA.MED.145 dhe ARA.MED.150 zëvendësohen me sa vijon:

‘ARA.MED.135 Format i aeromjekësor

Autoriteti i Aviacionit Civil do t’u sigurojë AME-ve formatin për dokumentet e mëposhtme:

a) formën e aplikimit për një certifikatë mjekësore;

- b) formën për raportin e ekzaminimit të aplikantëve për klasën 1 dhe klasën 2;
- 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

Autoriteti i Aviacionit Civil, sipas rastit, duhet të krijojë një proces të njoftimit për praktikuesit e përgjithshëm mjekësor (GMP-të) në mënyrë që të sigurojë që GMP-të të jenë në dijeni të kërkesave të zbatueshme të përcaktuara në këtë Rregullore.

ARA.MED.150 Ruajtja e të dhënave

a) Përveç të dhënave të kërkuara në pikën ARA.GEN.220, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përfshijë në sistemin e tij të ruajtjes së të dhënave, detajet e ekzaminimeve aeromjekësore dhe vlerësimet e paraqitura nga AME, AeMC apo GMP-të.

b) Të gjitha të dhënat aeromjekësore të aplikantëve/mbajtësve të licencës duhet të mbahen për një periudhë minimale prej 10 vjetësh pas datës së skadimit të certifikatës së tyre të fundit mjekësore.

c) Për qëllime të vlerësimeve dhe standardizimit aeromjekësor, të dhënat aeromjekësore duhet të vihen në dispozicion pas pëlqimit me shkrim të aplikantit/mbajtësit të licencës për subjektet e mëposhtme:

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 për një rishikim të dytë të rasteve të kufitare;
3. specialistët përkatës mjekësorë për qëllim të kryerjes së një vlerësimi aeromjekësor;
4. vlerësuesin mjekësor të autoritetit kompetent të një shteti tjetër me qëllim bashkëpunimin në mbikëqyrje;
5. aplikantin/mbajtësin e licencës së interesuar mbi kërkesën e tyre me shkrim;
6. Agjencinë, kur të jetë e aplikueshme, për qëllime të standardizimit, në një mënyrë që garanton që konfidencialiteti mjekësor të respektohet gjatë gjithë kohës.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vërë në dispozicion të dhënat aeromjekësore për qëllime të tjera nga ato të përmendura në shkronjën “c” në përputhje me rregullat për procesimin e të dhënave në legjislacionin kombëtar.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbajë një listë të:

1. AeMC-ve dhe AME-ve që ka certifikuar;
2. AME-ve të certifikuara nga autoritetet e tjera kompetente që ushtrojnë privilegjet e tyre në territorin e tij dhe të cilëve u ka ofruar një informim në përputhje me pikën MED.D.001(f)(3) të aneksit IV (pjesa-MED);
3. GMP-ve që ushtrojnë privilegjet e tyre në përputhje me pikën MED.A.040 të aneksit IV (pjesa-MED), aty ku është e aplikueshme;
4. OHMP-ve që kanë njoftuar Autoritetin e Aviacionit Civil për qëllimin e tyre për të kryer vlerësime aeromjekësore të ekuipazhit të kabinës në përputhje me pikat MED.C.005(c) dhe MED.D.040 të aneksit IV (pjesa-MED), aty ku është e aplikueshme.

Lista tregon privilegjet e personave dhe organizatave të përcaktuara në pikat 1 deri në 4 të paragrafit të parë dhe publikohet dhe përditësohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të analizojë të dhënat shëndetësore të pilotëve mbi moshën 60 vjeç, veçanërisht të atyre të përfshirë në operimet HEMS me një pilot të vetëm, dhe kur të jetë e zbatueshme, duhet t'i raportojë këto të dhëna shëndetësore në mënyrë anonime dhe të përmbledhur tek EASA çdo vit.;

11. Pika ARA.MED.200 zëvendësohet me sa vijon:

‘ARA.MED.200 Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e një certifikate AME

Pa cenuar dispozitat e përcaktuara në pikën ARA.GEN.315, do të zbatohen të gjitha sa vijon:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që para lëshimit, rivlefshmërisë, rinovimit ose zgjerimit të privilegjeve të një certifikate AME, aplikantët të demonstrojnë kompetencën e tyre aeromjekësore në përputhje me pikat MED.D.030(a)(6) dhe (b)(5) të aneksit IV;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë një procedurë të vendosur për të siguruar që, përpara lëshimit të certifikatës AME, të ketë prova se ambientet e AME janë të pajisura plotësisht dhe janë vendosur proceset e duhura për të kryer ekzaminimet aeromjekësore brenda fushëveprimit për certifikatën AME për të cilën është aplikuar. Në rastin e më shumë vendeve të ambienteve të AME-së, të gjitha ato do të specifikohen në certifikatën AME;

c) për aplikantët e përmendur në pikën MED.D.020(aa) të aneksit IV, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë një kurs trajnimi për mjekësinë e aviacionit të përfunduar nga një aplikant jashtë territoreve për të cilat Shtetet Anëtare janë përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos, me kusht që Autoriteti i Aviacionit Civil ka bërë të gjitha sa vijon:

1. ka vlerësuar dhe verifikuar që planprogrami i kursit është i barasvlershëm me kurset e trajnimit të mjekësisë së aviacionit të disponueshme në Shtetet Anëtare;

2. i ka ofruar aplikantit një modul trajnimi specifik mbi kërkesat aeromjekësore të detajuara në aneksin IV (pjesa-MED);

d) Kur të krijohet bindja që AME-ja është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të lëshojë, rivleftojë, rinovojë ose ndryshojë certifikatën AME për një periudhë jo më të gjatë se 3 vjet, duke përdorur formularin e përcaktuar në shtojcën VII.;

12. Titulli i pikës ARA.MED.240 zëvendësohet si më poshtë:

‘ARA.MED.240 Praktikuesit e përgjithshëm mjekësorë (GMP-të) që ushtrojnë privilegjet në përputhje me pikën MED.A.040 të aneksit IV (pjesa-MED) ‘;

13. Pika ARA.MED.245 zëvendësohet me sa vijon:

‘ARA.MED.245 Mbikëqyrja e vazhdueshme e AME-ve dhe GMP-ve

Gjatë zhvillimit të programit të mbikëqyrjes së vazhdueshme të përmendur në pikën ARA.GEN.305, autoriteti kompetent duhet të marrë parasysh:

1. numrin e AME-ve dhe GMP-ve që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil ushtron mbikëqyrje;

2. numrin e AME-ve të certifikuara nga autoritetet kompetente të Shteteve të tjera Anëtare ose jashtë BE-së, që ushtrojnë privilegjet e tyre brenda territorit ku Autoriteti i Aviacionit Civil ushtron mbikëqyrje;

3. një vlerësim i bazuar në rrezik të aktivitetit të AME-ve dhe GMP-ve.;

14. Shtohet pika ARA.MED.246 si më poshtë:

‘ARA.MED.246 Mbikëqyrja bashkëpunuese e AME-ve dhe AeMC-ve

Pa cenuar dispozitat e përcaktuara në pikën ARA.GEN.300(e):

a) Kur të jetë e zbatueshme, kur një AME ose AeMC kryen aktivitetin e saj jashtë Shqipërisë, AAC kur është autoriteti kompetent që ka certifikuar AME ose AeMC do të ketë një procedurë për të siguruar shkëmbimin e informacionit në përputhje me pikën ARA.GEN.200(c) dhe pikën ARA.GEN.300(d) dhe (e), me autoritetin kompetent të shtetit(ve) tjetër anëtar ku AME ose AeMC kryen aktivitetin e saj. Procedura do të miratohet nga autoritetet kompetente të përfshira;

b) në rastin e përmendur në shkronjën “a”, autoriteti kompetent i shtetit(ve) tjetër anëtar ku AME ose AeMC kryen aktivitetin e saj do të ndajnë të gjithë informacionin që lidhet me mbikëqyrjen e AME ose AeMC me AAC si autoriteti kompetent që certifikon AME ose AeMC.;

15. Pika ARA.MED.250 ndryshohet si më poshtë:

a) pika “a” ndryshohet si më poshtë:

i. fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

‘Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kufizojë, pezullojë ose revokojë një certifikatë AME në rrethanat e mëposhtme:’;

ii. pika 1 zëvendësohet me sa vijon:

‘1. kur AME-ja nuk përputhet me kërkesat e zbatueshme;’;

iii. fjala “dhe” në fund të pikës 6 fshihet;

iv. shtohet pika 8 si më poshtë:

‘8. çdo kontekst operacional i AME që mund të ketë një ndikim negativ të drejtpërdrejtë ose të tërthortë në sigurinë e fluturimit;

b) në shkronjën “b”, fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

“Certifikata e një AME konsiderohet e pavlefshme në njërin nga rrethanat e mëposhtme dhe Autoriteti i Aviacionit Civil do ta revokojë menjëherë atë:”;

c) shtohet shkronja “c” si më poshtë:

‘c) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë një proces për rikthimin e certifikatave AME të revokuara, duhet të përditësojë listën AME dhe duhet të informojë autoritetet kompetente të Shteteve të tjera Anëtare në përputhje me rrethanat.’;

16. Pika ARA.MED.255 zëvendësohet me sa vijon:

‘ARA.MED.255 Masat shtrënguese

Nëse, gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, gjenden prova që tregojnë një mospërputhje të një AeMC-je, një AME-je ose një GMP-je, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë një proces për të rishikuar certifikatat mjekësore të lëshuara nga ai AeMC, AME ose GMP dhe mund t’i bëjë ato të pavlefshme, kur kërkohet, për të garantuar sigurinë e fluturimit.

Për certifikatat mjekësore të lëshuara për aplikantët që kanë një autoritet licencues të ndryshëm nga autoriteti kompetent që ka lëshuar certifikatën AME, ky autoritet kompetent duhet të informojë dhe shkëmbejë informacionin përkatës me vlerësuesin mjekësor të autoritetit licencues të mbajtësit të certifikatës mjekësore që preket nga këto masa.’;

17. Pikat ARA.MED.315 dhe ARA.MED.325 zëvendësohen me sa vijon:

‘ARA.MED.315 Rishikimi i raporteve të ekzaminimit

Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është Autoriteti licencues duhet të ketë një proces të caktuar që vlerësuesi mjekësor të ndërmarrë hapat e mëposhtëm:

a) të shqyrtojë raportet e ekzaminimit dhe vlerësimit të marra nga AeMC-të, AME-të dhe GMP-të dhe t’i informojë ata për çdo mospërputhje, gabim ose keqkuptim të bërë në procesin e vlerësimit;

aa) të ndërmarrë veprimet e duhura korrigjuese për çdo mospërputhje, gabim ose keqkuptim të identifikuar;

b) të ndihmojë AME-të dhe AeMC-të në kërkesën e tyre në lidhje me vendimin e tyre për përshtatshmërinë aeromjekësore në rastet e diskutueshme dhe komplekse.

ARA.MED.325 Procedura për rishikim dytësor

Autoriteti i Aviacionit Civil vendos një procedurë për shqyrtimin e rasteve të diskutueshme dhe komplekse dhe rasteve kur një aplikant kërkon një rishikim në përputhje me kërkesat mjekësore të aplikueshme dhe konkluzionet e akredituara mjekësore siç përcaktohet në pikën MED.A.010 të aneksit IV (pjesa-MED).’;

18. Pika ARA.MED.330 shfuqizohet;

18A) Pika ARA.DTO.100 (a) ndryshohet si më poshtë:

ARA.DTO.100 Deklarimet tek autoriteti kompetent

a) Pasi të ketë marrë një deklaratë nga një DTO, Autoriteti i Aviacionit Civil kur është autoriteti kompetent duhet të verifikojë që deklarata përmban të gjitha informacionet e përcaktuara në pikën DTO.GEN.115 të aneksit VIII (pjesa-DTO) dhe të konfirmojë marrjen e deklaratës, duke përfshirë edhe caktimin e një numri unik reference DTO për përfaqësuesin e DTO-së.

19. Në shtojcën I bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) formati që vjen pas shkronjës “c” ndryshohet si më poshtë:

a1) fraza “Kjo licencë pajtohet me standardet e ICAO-s, përveç privilegjeve LAPL dhe BIR, ose kur shoqërohet nga një certifikatë mjekësore LAPL.” zëvendësohet me sa vijon:

“Kjo licencë pajtohet me standardet e ICAO-s, përveç privilegjeve LAPL, GPL dhe BIR, ose kur shoqërohet nga një certifikatë mjekësore LAPL.”;

a2) në pikën (a)(2) të shtojcës I, pika (XIII) zëvendësohet me sa vijon:

‘(XIII) shënime: p.sh. miratimet e veçanta që kanë të bëjnë me kufizimet dhe miratimet për privilegjet, duke përfshirë miratimet e aftësisë gjuhësore, dhe vërejtjet për vlefshmërinë automatike të licencës; dhe’;

a3) fraza “Forma e RSH-së nr. 141 sipas modelit të EASA, Lëshimi 2”, zëvendësohet me sa vijon:

“Forma e RSH-së nr. 141 sipas modelit të EASA, Lëshimi 3.”

20. Në shtojcën III bëhen ndryshimet si më poshtë:

a) në faqen 1 të certifikatës, shënimi dhe fundi i faqes zëvendësohen me sa vijon:

‘Forma 143 e RSH-së, sipas EASA-s, Lëshimi 3 – faqe 1/2’;

b) në faqen 2 të certifikatës, fundi i faqes zëvendësohet me sa vijon:

‘Forma 143 e RSH-së sipas Modelit të EASA-s, Lëshimi 3 – faqe 2/2’;

21. Shtojca IV ndryshohet si më poshtë:

a) në faqen 1 të certifikatës, shënimi dhe fundi i faqes zëvendësohen me sa vijon:

‘Forma 145 e RSH-së sipas Modelit të EASA-s, Lëshimi 2 – faqe 1/2’;

b) në faqen 2 të certifikatës, fundi i faqes zëvendësohet me sa vijon:

‘Forma 145 e RSH-së sipas Modelit të EASA-s, Lëshimi 2 – faqe 2/2’;

22. Shtojca V zëvendësohet me sa vijon:

‘SHTOJCA V E ANEKSIT VI PJESA-ARA

CERTIFIKATË PËR QENDRËN AEROMJEKËSORE (AeMCs)

Autoriteti i Aviacionit Civil

CERTIFIKATË E QENDRËS AEROMJEKËSORE

REFERENCA:

Në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, “Për miratimin e rregullore për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil” dhe urdhrin e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullore mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” dhe në varësi të kushteve të specifikuara më poshtë,

Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon **[EMRI I ORGANIZATËS]**

[ADRESA E ORGANIZATËS]

si qendër aeromjekësore e certifikuar sipas pjesës ORA me privilegjet dhe qëllimin e aktiviteteve të listuara në kushtet e miratimit bashkëngjitur.

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 pajtueshmëri me procedurat e specifikuara në dokumentacionin e organizatës siç kërkohet në pjesën-ORA.

3. Kjo certifikatë mbetet e vlefshme, me kusht përputhjen me kërkesat e pjesës ORA, për sa kohë nuk është dorëzuar, shfuqizuar, pezulluar ose revokuar.

Data e lëshimit: dd/mm/vvvv	Nënshkrimi: [Autoriteti Kompetent]
-----------------------------	------------------------------------

Forma nr. 146 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, Lëshimi 2

CERTIFIKATË PËR QENDRËN AEROMJEKËSORE

Shtojca (³) në numrin e certifikatës AeMC:

PRIVILEGJET DHE QËLLIMI

[Emri i organizatës] ka fituar privilegjin(et) për të ndërmarrë ekzaminimet dhe vlerësimet aeromjekësore për lëshimin e certifikatave mjekësore dhe raporteve mjekësore të deklaruara si në tabelën më poshtë dhe për të lëshuar këto certifikata mjekësore dhe raporte mjekësore për:

	Fillim/rivlerësim/rinovim	Data e lëshimit
--	----------------------------------	------------------------

Klasa 1		
Klasa 2/LAPL/Ekuipazhi i kabinës		
Klasa 3 (4)		

Data: dd/mm/vvvv	Nënshkrimi: [Autoriteti i Aviacionit Civil]
------------------	---

23) Shtojca VII zëvendësohet me sa vijon:

**‘SHTOJCA VII E ANEKSIT VI PJESA-ARA
CERTIFIKATË PËR EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR (AME-të)**

Autoriteti i Aviacionit Civil

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AERO MJEKËSOR

NUMRI/REFERENCA E CERTIFIKATËS:

Në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil” dhe urdhrin e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” dhe në varësi të kushteve të specifikuara më poshtë,

Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon **[EMRI I EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR]**
[ADRESA(AT) E PRAKTIKËS SË EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR]

si ekzaminues aeromjekësor

KUSHTET:

1. Kjo certifikatë është e kufizuar në privilegjet e specifikuara në shtojcën për këtë certifikatë AME;
2. Kjo certifikatë kërkon pajtueshmëri me rregullat dhe procedurat zbatuese të specifikuara në pjesën-MED/pjesën KTA.MED (⁶).
3. Kjo certifikatë mbetet e vlefshme nga [dd/mm/vvvv] deri në [dd/mm/vvvvv (⁷)] në varësi të pajtueshmërisë me kërkesat e Pjesës-MED/Pjesës KTA.MED (⁶), përveç nëse është dorëzuar, zëvendësuar, pezulluar ose revokuar.

Data e lëshimit: dd/mm/vvvv	Nënshkrimi: [Autoriteti i Aviacionit Civil]
-----------------------------	---

Forma nr. 148 e RSH-së, sipas modelit të EASA-s, Lëshimi 2

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AEROMJEKËSOR

Shtojca (⁸) 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 dhe raporteve mjekësore të deklaruara si në tabelën më poshtë dhe për të lëshuar këto certifikata mjekësore dhe raporte mjekësore për:

Rivalidimi/rinovimi i klasës 1	[e vlefshme deri]/[Nuk zbatohet]
Klasa 2/LAPL/Ekuipazhi i kabinës Fillimi/rivlerësimi/rinovimi	[e vlefshme deri]
Rivalidimi/rinovimi i klasës 3 (⁹).	[e vlefshme deri]/[Nuk zbatohet]

Data e lëshimit: dd/mm/vvvv	Nënshkrimi: [Autoriteti i Aviacionit Civil]
-----------------------------	---

(¹) Qëllimisht bosh.

(²) Referenca në urdhrin e ministrit nr. 80, 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të Aviacionit Civil” ose në urdhrin nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” do të modifikohet sipas fushëveprimit të certifikatës.

(³) Kjo shtojcë mund të lëshohet si pjesë e certifikatës AeMC ose si një dokument i veçantë.

(⁴) Klasa 3 shtohet vetëm për AeMC-të e miratuara për të kryer ekzaminime aeromjekësore të klasës 3.

(⁵) Qëllimisht bosh.

(⁶) Referenca në urdhrin e ministrit nr. 80, 20.12.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të Aviacionit Civil” ose në urdhrin nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” si dhe pjesën-MED dhe pjesën KTA.MED modifikohen sipas fushëveprimit të certifikatës.

(⁷) Format i datës së skadencës: ditë/muaj/vit.

(⁸) Kjo shtojcë mund të lëshohet si pjesë e certifikatës AME ose si një dokument i veçantë.

(⁹) Klasa 3 shtohet vetëm për AME-të e miratuara për të kryer ekzaminime aeromjekësore të klasës 3.

ANEKSI IV

Në aneksin VII bëhen ndryshimet si më poshtë:

1. Pika ORA.FSTD.225 ndryshohet si më poshtë:

a) pika “a” ndryshohet si më poshtë:

1. fraza hyrëse zëvendësohet me sa vijon:

“Certifikata e kualifikimit FSTD do të mbetet e vlefshme, duke iu nënshtuar kushteve të mëposhtme:”;

2. pika 2 zëvendësohet me sa vijon:

2. Autoritetit të Aviacionit Civil që i jepet akses në organizatë siç përcaktohet në pikën ORA.GEN.140 për të përcaktuar pajtueshmërinë e vazhdueshme me kërkesat përkatëse të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij;;

b) shkronjat “b” dhe “c” zëvendësohen me sa vijon:

b) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ka zgjatur periudhën e vlerësimit periodik për një FSTD në përputhje me pikën ARA.FSTD.120(c) të aneksit VI (pjesa-ARA), organizata duhet të caktojë një person ose grup personash me përvojën e duhur që do të bëjë të gjitha sa vijon brenda një periudhe prej 60 ditësh përpara dhe 30 ditësh pas fillimit të çdo periudhe 12-mujore periodike në përputhje me pikën ARA.FSTD.120(b)(1) të aneksit VI:

1. të rishikojë përsëritjet e rregullta të testeve të plota në master QTG;

2. të kryejë funksionet përkatëse dhe testet subjektive;

3. të dërgojë një raport të rezultateve tek Autoriteti i Aviacionit Civil.

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 në përputhje me pikën ARA.FSTD.120 të aneksit VI.;

2. Pika ORA.AeMC.105 zëvendësohet me sa vijon:

‘ORA.AeMC.105 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat shtesë që duhen përmbushur nga një organizatë për t’u kualifikuar për lëshimin ose vazhdueshmërinë e aprovimit të qendrës aeromjekësore (AeMC) për:

a) të ofruar ekspertizë aeromjekësore dhe trajnim praktik për AME-të;

b) të lëshuar certifikata mjekësore dhe raporte mjekësore të ekuipazhit të kabinës, duke përfshirë certifikatat mjekësore fillestare të klasës 1, ose certifikatat mjekësore të klasës 3 në përputhje me

urdhrit e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019 “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, ose të dyja, sipas rastit.

3. Në pikën ORA.AeMC.115, shkronja “b” zëvendësohet me sa vijon:

b) përveç dokumentacionit për aprovimin e organizatës së kërkuar në pikën ORA.GEN.115, siguron detaje të aktiviteteve që kontraktohen me spitale ose institute mjekësore të caktuara për qëllime të ekzaminimeve mjekësore të specializuara.’;

4. Shtohet pika ORA.AeMC.120 si më poshtë:

‘ORA.AeMC.120 Certifikata për AeMC

Një organizatë që zotëron një certifikatë për AeMC nuk do të mbajë në asnjë moment më shumë se një certifikatë AeMC të lëshuar me të njëjtin qëllim në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Mbi miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij’;

5. Pika ORA.AeMC.135 zëvendësohet me sa vijon:

‘ORA.AeMC.135 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë

Certifikata për AeMC lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ajo duhet të mbetet e vlefshme me kusht që mbajtësi dhe ekzaminuesi aeromjekësor i organizatës përmbushin kushtet e mëposhtme:

a) janë në përputhje me pikën MED.D.030 të aneksit IV (pjesa-MED) të kësaj rregulloreje ose pikën KTA.MED.C.025 të aneksit IV (pjesa-KTA.MED) të urdhrit të ministrit nr. 91, datë 21.2.2019 “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, sipas rastit;

b) garantojnë eksperiencën e tyre të vazhdueshme duke kryer çdo vit një numër të përshtatshëm ekzaminimesh mjekësore të klasës 1, ose ekzaminime mjekësore të klasës 3 në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror, ose ekzaminime ekuivalente ushtarake aeromjekësore, sipas rastit.’;

6. Shtohet pika ORA.AeMC.160 si më poshtë:

‘ORA.AeMC.160 Raportimi

AeMC do t’i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil raporte statistikore në lidhje me vlerësimet aeromjekësore të aplikantëve, duke përfshirë raportet e ekzaminimit të drogës dhe alkoolit të kryer në përputhje me pikën MED.B.055(b) të aneksit IV (pjesa-MED) dhe çdo faktori të rrezikut shëndetësor ose tendencat e identifikuar gjatë vlerësimeve aeromjekësore.’;

7. Pika ORA.AeMC.200 ndryshohet si më poshtë:

a) pika “a” zëvendësohet me sa vijon:

‘a) për certifikimin mjekësor në përputhje me pjesën-MED’;

b) shtohet pika “aa” si më poshtë:

‘aa) për të lehtësuar bashkëpunimin ndërmjet AME-ve dhe ekspertëve të tjerë mjekësorë të AeMC; dhe’;

8. Shtohet pika ORA.AeMC.205 si më poshtë:

‘ORA.AeMC.205 Veprimtaritë e kontraktuara

Pavarësisht pikës ORA.GEN.205, do të zbatohen të gjitha sa vijon:

a) ekzaminimet minimale të kërkuara aeromjekësore do të kryhen brenda organizatës së AeMC-së, në përputhje me qëllimin dhe privilegjet e përcaktuara në kushtet e miratimit bashkëngjitur certifikatës së AeMC-së;

b) ekzaminimet dhe hetimet mjekësore shtesë mund të kryhen nga ekspertë ose organizata individuale të kontraktuara. Organizata duhet të sigurojë që kur kontraktin ndonjë pjesë të aktivitetit të saj, shërbimi ose produkti i kontraktuar të jetë në përputhje me kërkesat e zbatueshme.’;

9. Pika ORA.AeMC.210 zëvendësohet me sa vijon:

‘ORA.AeMC.210 Kërkesat e personelit

a) AeMC-ja duhet të ketë në stafin e saj:

1. një ekzaminues aeromjekësor (AME) i emëruar si përgjegjës i AeMC, me privilegjet për lëshimin e certifikatave mjekësore të klasës 1, ose certifikatave mjekësore të klasës 3 në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, siç është e zbatueshme, në përputhje me qëllimin e përcaktuar në kushtet e miratimit të bashkangjitura me certifikatën e AeMC-së dhe eksperiencën e mjaftueshme në mjekësinë e aviacionit për të ushtruar detyrat e tij;

2. të paktën një AME shtesë të kualifikuar me privilegjet për lëshimin e certifikatave mjekësore të klasës 1, ose certifikatave mjekësore të klasës 3 në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, siç është e zbatueshme, në përputhje me qëllimin e përcaktuar në kushtet e miratimit bashkëngjitur privilegjeve të certifikatës së AeMC-së dhe personelin tjetër teknik;

3. ekspertë mjekësorë në dispozicion.

b) Drejtuesi i AeMC duhet të jetë përgjegjës, për:

1. koordinimin e vlerësimit të rezultateve të ekzaminimit;

2. nënshkrimin e raporteve, certifikatave dhe certifikatave mjekësore fillestare të klasës 1 dhe certifikatave mjekësore të klasës 3 në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike edhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”.

ANEKSI V

Në aneksin VIII (pjesa-DTO), bëhen ndryshimet si më poshtë:

1. Në pikën DTO.GEN.110(a), shtohet pika 5 si më poshtë:

5) për gjiroplanët:

a) instruksione për njohuri teorike për GPL;

b) instruksionet e fluturimit për GPL;

c) trajnim për privilegjet e klasave dhe tipave të gjiroplanëve me një pilot të vetëm;

d) trajnim për kategorizimin e fluturimit gjatë natës.

2. Pika DTO.GEN.135 zëvendësohet me sa vijon:

‘DTO.GEN.135 Ndërprerja e së drejtës për të ofruar trajnime

a) Një DTO nuk do të ketë më të drejtë të ofrojë një pjesë ose të gjithë trajnimin e specifikuar në deklaratën e tij në bazë të asaj deklarate, kur ndodh një nga sa vijon:

1. DTO ka njoftuar Autoritetin e Aviacionit Civil për ndërprerjen e disa ose të gjitha aktiviteteve të trajnimit të mbuluara nga deklarata në përputhje me pikën DTO.GEN.116(b);

2. DTO nuk ka ofruar trajnimin për më shumë se 36 muaj rresht.

b) Një DTO do t’i kthejë pa vonesë Autoritetit të Aviacionit Civil certifikatat e miratimit në përputhje me pikën DTO.GEN.230(c):

1. në rast të ndërprerjes së aktiviteteve të trajnimit në përputhje me shkronjën “a”;

2. në rast revokimi në përputhje me pikën ARA.GEN.350(da)(3) të aneksit VI (pjesa-ARA).’.