



Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosovo



Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
Civil Aviation Authority of Kosovo

Rregullore e AAC-së nr. 18/2017 për ndryshimin e rregullores së AAC-së nr 5/2015 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin e aviacionit civil

Uredba ACV br. 18/2017 o izmeni Uredbe ACV br 5/2015 kojom se utvrđuju tehničke zahtevi i administrativni postupci vezano za članove posade vazduhoplovstva u civilnom vazduhoplovstvu

Regulation of CAA No. 18/2017 on amending Regulation of CAA No 5/2015 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew

| | | |
|--|---|---|
| <p>Drejtori Gjeneral i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,</p> <p>Në mbështetje të nenit 3.5 pika (i), 15.1 pika (a), (c), (e), (j) dhe 21.3 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës”, Viti III, Nr. 28, dt. 4 qershor 2008),</p> <p>Duke marr parasysh,</p> <p>Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës drejt Marrëveshjes Shumëpalëshe për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (në tekstin e mëtejme “Marrëveshja HPEA”) që prej hyrjes së saj të përkohshme në fuqi në Kosovë më 10 tetor 2006,</p> <p>Me qëllim të zbatimit të Rregullores së Komisionit (EU) 2015/445 të datës 17 mars 2015 për ndryshimin e Rregullores së Komisionit (EC) Nr. 1178/2011 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin e aviacionit civil,</p> <p>Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik me të gjitha palët e interesuara në pajtim me Udhëzimin Administrativ nr. 01/2012 mbi procedurat për konsultimin</p> | <p>Generalni direktor Autoriteta civilnog vazduhoplovstva Republike Kosovo,</p> <p>U skladu sa članovima 3.5 tačka (i), 15.1 tačka (a), (c), (e), (j) i 21.3 Zakona br. 03/L-051 o civilnom vazduhoplovstvu (“Službeni list Republike Kosovo”, godina III, br. 28, od 4. juna 2008),</p> <p>Uzimajući u obzir,</p> <p>Međunarodne obaveze Republike Kosovo u skladu sa multilateralnim sporazumom o osnivanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog prostora (u daljem tekstu „Sporazum ECAA”) od njenog privremenog stupanja na snagu na Kosovu 10. oktobra 2006,</p> <p>U cilju sprovođenja Uredbe Komisije (EU) 2015/445 od 17. marta 2015. o izmeni Uredbe Komisije (EZ) br. 1178/2011 kojom se uvrđuju tehnički zahtevi i administrativni postupci vezano za članove posade vazduhoplovstva u civilnom vazduhoplovstvu,</p> <p>Nakon završetka procesa javnih konsultacija sa zainteresovanim stranama, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama javnih</p> | <p>Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,</p> <p>Pursuant to Articles 3.5 item (i), 15.1 item (a), (c), (e), (j) and 21.3 of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation (“Official Gazette of the Republic of Kosovo”, Year III, No. 28, of 4 June 2008),</p> <p>Taking into consideration,</p> <p>International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement on Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter “ECAA Agreement”) since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006,</p> <p>With the aim of implementing Commission Regulation (EU) 2015/445 of 17 March 2015 on Amending Commission Regulation (EC) No 1178/2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew,</p> <p>Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordance with the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties,</p> |
|--|---|---|

| | | |
|---|---|--|
| <p>publik të palëve të interesuara,</p> <p>Nxjerr këtë:</p> <p>RREGULLORE Nr. 18/2017 PËR NDRYSHIMIN E RREGULLORES SË AAC-së Nr. 05/2015 E CILA PËRCAKTON KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME EKUIPAZHIN AJROR TË AVIACIONIT CIVIL</p> <p style="text-align: center;">Neni 1</p> <p>Rregullorja e AAC-së Nr. 05/2015 ndryshohet si në vijim:</p> <p>‘(1) në nenin 8, paragrafi 1 zëvendësohet si në vijim:</p> <p>‘1. Pa rënë ndesh me Nenin 12 të Rregullores Nr. 216/2008 dhe kur nuk ka ndonjë marrëveshje midis Unionit dhe një vendi të tretë që mbulon licencimin e pilotëve, Shtetet Anëtare mund të pranojnë licencat, kualifikimet/kategorizimet (“ratings”) ose certifikatat e vendeve të treta, dhe certifikatat mjekësore shoqëruese të</p> | <p>konsultacija sa zainteresovanim stranama,</p> <p>Donosi sledeću:</p> <p>UREDU BR. 18/2017 O IZMENI UREDBE ACV BR 05/2015 KOJOM SE UTVRĐUJU TEHNIČKI ZAHTEVI I ADMINISTRATIVNI POSTUPCI VEZANO ZA ČLANOVE POSAD E VAZDUHOPLOVA U CIVILNOM VAZDUHOPLOVSTVU.</p> <p style="text-align: center;">Član 1</p> <p>Uredba ACV br. 05/2015 se menja kako sledi:</p> <p>(1) u članu 8., stav 1. zamenjuje se sledećim:</p> <p>‘1. Ne dovodeći u pitanje član 12. Uredbe (EZ) br. 216/2008 i kada ne postoje sklopljeni sporazumi između Unije i treće zemlje u oblasti licenciranja pilota, države članice mogu prihvatiti dozvole, ovlašćenja ili sertifikate zemalja i povezane sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti koje su izdale treće zemlje ili</p> | <p>Hereby issues the following:</p> <p>REGULATION No. 18/2017 ON AMENDING REGULATION OF CAA NO 05/2015 LAYING DOWN TECHNICAL REQUIREMENTS AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES RELATED TO CIVIL AVIATION AIRCREW.</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>Civil Aviation Authority Regulation No 05/2015 is amended as follows:</p> <p>‘(1) in Article 8, paragraph 1 is replaced by the following:</p> <p>‘1. Without prejudice to Article 12 of Regulation (EC) No 216/2008 and where there are no agreements concluded between the Union and a third country covering pilot licensing, Member States may accept third country licences, ratings or certificates, and associated medical certificates issued by or on behalf of third countries, in accordance with the</p> |
|---|---|--|

| | | |
|--|--|---|
| <p>lëshuara nga/ose në emër të vendeve të treta, në përputhje me dispozitat e Shtojcës III të kësaj Rregulloreje.’;</p> <p>(2) në nenin 10a, paragrafi 3 zëvendësohet si në vijim:</p> <p>‘3. Organizatat e trajnimit në pajtim me standardet JAR (Kërkesat e Përbashkëta të Aviacionit) do të lejohen që të ofrojnë trajnime për licencë piloti privat (PPL) të Pjesës-FCL, për kualifikimet përkatëse të përfshira në regjistrim dhe për licencë piloti të avionëve të lehtë (LAPL) deri më datën 8 prill 2018, pa qenë në pajtueshmëri me dispozitat e Shtojcës VI dhe VII, me kusht që ato të jenë regjistruar para datës 8 prill 2015.’;</p> <p>(3) Neni 12 ndryshohet si në vijim:</p> <p>(a) paragrafi 2 zëvendësohet si në vijim:</p> <p>‘2. Përmes derogimit nga paragrafi 1, Shtetet Anëtare mund të vendosin që të mos zbatojnë dispozitat e mëposhtme të Shtojcës I, deri më datë 8 prill 2015:</p> <p>(a) dispozitat që kanë të bëjnë me licencat e pilotëve për avion me fuqi me ngritje vertikale dhe airship-et (balonat me motor/zepelinët);</p> <p>(b) dispozitat e pikës FCL.820;</p> | <p>koji su izdati u ime treće zemlje u skladu sa odredbama Aneksa III ove Uredbe.”;</p> <p>(2) u članu 10a, stav 3 se zamenjuje sledećim:</p> <p>„3. Organizacije za obuku usklađene sa JAR-om mogu sprovoditi obuke za dozvole privatnog pilota (PPL) iz dela FCL za povezana ovlašćenja uključena u registraciju i za dozvole pilota lakog vazduhoplova (LAPL) do 8. aprila 2018, bez obzira na odredbe iz Aneksa VI i VII pod uslovom da su registrovane pre 8. aprila 2015”“;</p> <p>(3) Član 12. menja se kako sledi:</p> <p>(a) stav 2. zamenjuje se sledećim:</p> <p>„2. Odstupanjem od stava 1. države članice mogu odlučiti da ne primenjuju sledeće odredbe Aneksa I do 8. aprila 2015:</p> <p>(a) odredbe koje se odnose na dozvole pilota vazduhoplova sa pogonskim poletanjem i vazdušni brod;</p> <p>(b) odredbe iz tačke FCL.820;</p> <p>(c) u slučaju helikoptera, odredbe iz odeljka 8., poddeo J;</p> <p>(d) odredbe iz odeljka 11. poddeo J.’;</p> <p>(b) ubacuje se sledeći stav 2a:</p> | <p>provisions of Annex III to this Regulation.’;</p> <p>(2) in Article 10a, paragraph 3 is replaced by the following:</p> <p>‘3. JAR-compliant training organisations shall be allowed to provide training for a Part-FCL private pilot licence (PPL), for the associated ratings included in the registration and for a light aircraft pilot licence (LAPL) until 8 April 2018 without complying with the provisions of Annex VI and VII, provided that they were registered before 8 April 2015.’;</p> <p>(3) Article 12 is amended as follows:</p> <p>(a) paragraph 2 is replaced by the following:</p> <p>‘2. By way of derogation from paragraph 1, Member States may decide not to apply the following provisions of Annex I until 8 April 2015:</p> <p>(a) the provisions related to pilot licences of powered-lift aircraft and airships;</p> <p>(b) the provisions of point FCL.820;</p> <p>(c) in the case of helicopters, the provisions of Section 8 of Subpart J;</p> <p>(d) the provisions of Section 11 of Subpart J.’;</p> <p>(b) the following paragraph 2a is inserted:</p> |
|--|--|---|

| | | |
|---|---|---|
| <p>(c) në rastin e helikopterëve, dispozitat e Seksionit 8 të nën-pjesës J;</p> <p>(d) dispozitat e Seksionit 11 të nën-pjesës J.‘;</p> <p>(b) futet paragrafi vijues 2a:</p> <p>‘2a. Përmes derogimit nga paragrafi 1, Shtetet Anëtare mund të vendosin që të mos zbatojnë dispozitat e mëposhtme të Shtojcës I deri më datë 8 prill 2018:</p> <p>(a) dispozitat e lidhura me licencat e pilotit të fluturakeve-planerëve (“sailplane”) dhe të balonave;</p> <p>(b) dispozitat e nën-pjesës B;</p> <p>(c) dispozitat e pikave FCL.800, FCL.805, FCL.815;</p> <p>(d) dispozitat e Seksionit 10 të nën-pjesës J.‘;</p> <p>(c) paragrafi 4 zëvendësohet si në vijim:</p> <p>‘4. Përmes derogimit nga paragrafi 1, Shtetet Anëtare mund të vendosin që të mos zbatojnë dispozitat e kësaj Rregulloreje deri më datë 8 Prill 2016 për pilotët që posedojnë licencë dhe certifikatë përkatëse mjekësore të lëshuar nga një vend i tretë, të përfshirë në operimin e aeroplanëve për veprimtari jo komerciale, siç specifikohet në nenin 4(1)(b) ose (c) të Rregullores (EC) nr. 216/2008.’;</p> <p>(4) Shtojcat I, II, III, VI dhe VII ndryshohen në përputhje me Shtojcat e kësaj Rregulloreje.</p> | <p>„2a. Odstupanjem od stava 1., države članice mogu odlučiti da ne primenjuju sledeće odredbe Aneksa I do 8. aprila 2018:</p> <p>(a) odredbe koje se odnose na dozvole pilota jedrilica i balona;</p> <p>(b) odredbe poddela B;</p> <p>(c) odredbe iz tačaka FCL.800, FCL.805, FCL.815;</p> <p>(d) odredbe iz odeljka 10. poddela J.“;</p> <p>(c) stav 4. zamenjuje se sledećim:</p> <p>„4. Odstupanjem od stava 1. države članice mogu da odluče da do 8. aprila 2016. ne primenjuju odredbe ove Uredbe na pilote koji poseduju dozvolu, odgovarajući sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti koje je izdala treća zemlja, a koji su uključeni u nekomercijalne operacije vazduhoplova kako je navedeno u članu 4(1)(b) ili (c) Uredbe (EZ) br 216/2008.“;</p> <p>(4) Aneksi I, II, III, VI i VII menjaju se u skladu sa aneksima ove Uredbe.</p> | <p>‘from 2a. By way of derogation paragraph 1, Member States may decide not to apply the following provisions of Annex I until 8 April 2018:</p> <p>(a) the provisions related to pilot licences of sailplanes and balloons;</p> <p>(b) the provisions of Subpart B;</p> <p>(c) the provisions of points FCL.800, FCL.805, FCL.815;</p> <p>(d) the provisions of Section 10 of Subpart J.‘;</p> <p>(c) paragraph 4 is replaced by the following:</p> <p>‘4. By way of derogation from paragraph 1, Member States may decide not to apply the provisions of this Regulation until 8 April 2016 to pilots holding a licence and associated medical certificate issued by a third country involved in the non-commercial operation of aircraft as specified in Article 4(1)(b) or (c) of Regulation (EC) No 216/2008.’;</p> <p>(4) Annexes I, II, III, VI and VII are amended in accordance with the Annexes to this Regulation.</p> |
|---|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| <p style="text-align: center;">Neni 2</p> <p>Në Rregulloren e Komisionit (EU) nr. 290/2012, që ndryshon Rregulloren e Komisionit (EU) nr 1178/2011, që është transpozuar në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës me Rregulloren e AAC-së nr 05/2015, në Nenin 2, paragrafi 2, fshihet pika (f).</p> | <p style="text-align: center;">Član 2</p> <p>U Uredbi Komisije (EU) br. 290/2012, koja promenjuje Uredbu Komisije (EU) br 1178/2011, koja je transponirana u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo preko Uredbe ACV br 05/2015, u članu 2., stavu 2., briše se tačka (f).</p> | <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>In Commission Regulation (EU) No 290/2012, which is amending Regulation (EU) No 1178/2011, transposed in internal legal order of Republic of Kosovo through Regulation of CAA nr 05/2015, in Article 2, paragraph 2, point (f) is deleted.</p> |
| <p style="text-align: center;">Neni 3</p> <p>1. Përmes derogimit nga paragrafi 1, ndryshimet në dispozitat FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.725.A të Shtojcës I, do të zbatohen nga data 8 prill 2018.</p> <p>2. Përmes derogimit nga paragrafi 1, Shtetet Anëtare mund të vendosin që të mos zbatojnë dispozitat e Shtojcave VI dhe VII për organizatat e trajnimit të cilat ofrojnë trajnime vetëm për licencë kombëtare që është e pranueshme në pajtim me nenin 4(3) të Rregullores (EU) Nr. 1178/2011, për shndërrimin e saj në Pjesën-FCL licencë të pilotëve të avionëve të lehtë (LAPL), licencë të pilotëve të fluturakeve-planerëve (SPL) ose në licencë të pilotëve të balonave (BPL), deri më datë 8 prill 2018.</p> | <p style="text-align: center;">Član 3</p> <p>1. Odstupanjem od stava 1. izmene odredbi iz tačkaka FCL315.A, FCL.410.A, FCL.725.A Aneksa I primenjuju se od 8. aprila 2018.</p> <p>2. Odstupanjem od stava 1. države članice mogu odlučiti da do 8. aprila 2018. ne primenjuju odredbe Aneksa VI i VII na organizacije za obuku koje sprovode obuke samo za nacionalnu dozvolu koja je u skladu sa članom 4(3) Uredbe (EU) br 1178/2011, prihvatljiva za konverziju u dozvolu pilota lakog vazduhoplova (LAPL), dozvolu pilota jedrilice (SPL) ili dozvolu pilota balona (BPL) iz dela FCL.</p> | <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>1. By way of derogation from paragraph 1, the amendments to the provisions in FCL315.A, FCL.410.A, FCL.725.A of Annex I shall apply from 8 April 2018.</p> <p>2. By way of derogation from paragraph 1, Member States may decide not to apply the provisions of Annexes VI and VII to a training organisation providing training only for a national licence that is eligible in accordance with Article 4(3) of Regulation (EU) No 1178/2011, for conversion into a Part-FCL light aircraft pilot licence (LAPL), sailplane pilot licence (SPL) or balloon pilot licence (BPL) until 8 April 2018.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p style="text-align: center;">Neni 4</p> <p style="text-align: center;">Hyrja në fuqi</p> <p>Kjo Rregullore hyn në fuqi pesëmbëdhjetë (15) ditë pas nënshkrimit të saj. Prishtinë, 22 Dhjetor 2017.</p> <p style="text-align: center;">Dritan Gjonbalaj Drejtor i përgjithshëm</p> | <p style="text-align: center;">Član 4</p> <p style="text-align: center;">Stupanje na snagu</p> <p>Ova Uredba stupa na snagu petnaest (15) dana nakon potpisivanja. Priština, 22 Dhjetor 2017.</p> <p style="text-align: center;">Dritan Gjonbalaj Generalni Direktor</p> | <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p style="text-align: center;">Entry into force</p> <p>This Regulation shall enter into force fifteen (15) days upon its signature. Prishtina, 22 December 2017.</p> <p style="text-align: center;">Dritan Gjonbalaj Director General</p> |
|---|--|--|

SHTOJCA I

Shtojca I e Rregullores së AAC-së 05/2015 ndryshohet si në vijim:

(1) FCL.065 ndryshohet si në vijim:

' FCL. 065 Shkurtimi i privilegjeve të mbajtësve të licencave të moshës 60 vjeç ose më shumë , në transportin ajror komercial

(a) Mosha 60-64 vjeç. Aeroplanët dhe helikopterët. Mbajtësi i licencës së pilotit që ka arritur moshën 60 vjeç nuk do të veprojë si pilot i një avioni të përfshirë në transportin ajror komercial, përveç si pjesëtar i një ekuipazhi me shumë pilot.

(b) Mosha 65 vjeç. Përveç rasteve të mbajtësve të licencave të pilotit të fluturakeve-planerëve apo balonave, mbajtësi i licencës së pilotit që ka arritur moshën 65 vjeç nuk do të veprojë si pilot i një avioni të angazhuar në transportin ajror komercial.

(c) Mosha 70 vjeç. Bartësi i licencës së pilotit për balonë ose fluturake, i cili ka arritur moshën 70 vjeç nuk do të veprojë si pilot i një balone apo fluturake të angazhuar në transportin ajror komercial.

(1) FCL.105.B zëvendësohet si në vijim:

'FCL.105.B LAPL (B) – Privilegjet

Privilegjet e mbajtësit të një licence LAPL për balona janë që të veproj si person përgjegjës (PIC) në balonat që operojnë me ajër të nxehtë ose në airshipe/zepelinë (balonave me motor) që operojnë me ajër të nxehtë, me kapacitet maksimal të volumit prej 3 400 m³ ose balona me gaz me kapacitet maksimal të volumit prej 1 260 m³, të cilët mbajnë në maksimum 3 udhëtarë, ashtu që në bordin e balonës asnjëherë të mos ketë më shumë se 4 persona.'

(2) Në dispozitën FCL.210.A, pika (a) zëvendësohet si në vijim;

'(a)Aplikantët për licencë PPL (A) duhet të kenë të përfunduara të paktën 45 orë instruksione fluturimi në aeroplanë ose TMG, 5 prej të cilave mund të jenë të përfunduara në një FSTD, duke përfshirë të paktën):

(1)25 orë instruksione fluturimi dysh/në çift; dhe

(2)10 orë fluturimi vetëm/solo të mbikëqyrur, duke përfshirë të paktën 5 orë fluturimi vetëm/solo mbi terrene të ndryshme ("cross-country"), me të paktën 1 fluturim "cross-country" në distance prej se paku 270 km (150 NM), gjatë së cilit duhet te bëhen 2 ulje të ndalimit të plotë në 2 aerodrome që janë tjera nga aerodrimi i nisjes.

(3) FCL.230.B zëvendësohet si në vijim:

„FCL.230.B BPL – Kërkesat mbi përvojat më të fundit

a) Mbajtësit e licencave BPL do të ushtrojnë privilegjet e licencave të tyre vetëm kur të kenë përfunduar në një klasë të balonave, gjatë 24 muajve të fundit, së paku:

(1) 6 orë fluturimi si pilot përgjegjës (PIC), duke përfshirë 10 ngritje dhe aterime; dhe

(2) 1 fluturim trajnues me një instruktor në një balonë të klasës përkatëse;

(3) përveç kësaj, në rastin e pilotëve të kualifikuar për të fluturuar më shumë se një klasë të balonave, për të ushtruar privilegjet e tyre në një klasë tjetër, ata duhet të kenë të përfunduar së paku 3 orë fluturimi në atë klasë brenda 24 muajve të fundit, duke përfshirë 3 ngritje dhe aterime.

b) Mbajtësit e licencës BPL duhet të operojnë vetëm balona të të njëjtit grup të balonave në të cilin është kryer fluturimi trajnues, ose në balona të grupit me kupolë/mbështjellës më të vogël;

c) Mbajtësit e licencës BPL që nuk përmbushin kriteret nën (a), para se të vazhdojnë që të ushtrojnë privilegjet e tyre, duhet të:

(1) të kalojnë një kontroll të zotësisë me një ekzaminues në një balonë brenda klasës përkatëse; ose

(2) të kryejnë orë shtesë fluturimi ose ngritje dhe aterime, duke fluturuar në çift ose vetëm nën mbikëqyrjen e një instruktori, për të përmbushur kërkesat e pikës (a).

d) Në rastin e pikës (c)(1), mbajtësi i licencës BPL duhet të operojë vetëm me balonë të të njëjtit grup të balonave në të cilin kryhet kontrolli i zotësisë, ose në balonë të një grupi me madhësi më të vogël të kupolës/mbështjellësit.’

(4) Në Seksionin 2 'Kërkesat specifike për kategorinë e aeroplanit' në nën-pjesën D, shtohet pika e mëposhtme FCL.315.A Kursi i trajnimit-CPL:

‘FCL.315.A Kursi i trajnimit - CPL

Njohuritë teorike dhe instruksionet e fluturimit për lëshimin e një licence CPL(A) përfshijnë trajnimin për parandalimin e keqësimeve/çrregullimeve (rreziku i humbjes së kontrollit në ajër) dhe rikuperimin.’

(5) Në dispozitën FCL.410.A, pika (a) zëvendësohet si në vijim:

‘(a) Kursi. Një aplikant për një licencë MPL duhet të ketë të kryer një kurs trajnimi të njohurive teorike dhe instruksione të fluturimit në një ATO, në përputhje

me nënshtojcën (appendix) 5 të kësaj Pjese. Njohuritë teorike dhe instruksionet e fluturimit për lëshimin e një licence MPL përfshijnë trajnimin për parandalimin e keqësimeve/çrregullimeve dhe rikuperimin. ("upset prevention and recovery training").

(6) Në FCL.725.A, shtohet pika (c) si në vijim:

'(c) Aeroplanët me shumë pilotë. Kursi trajnues për dhënien e kualifikimit/kategorizimit për tipin ("type rating") për aeroplanë me shumë pilotë duhet të përfshijë njohuritë teorike dhe instruksionet e fluturimit për parandalimin e keqësimeve/çrregullimeve dhe rikuperimin.'

(7) Në FCL.740.A, pika (b) zëvendësohet si në vijim:

'(b) Rivlefshmëria e kualifikimeve/kategorizimeve për klasën për avionët me një pilot dhe një motor.

(1) Kualifikimet/kategorizimet për klasën për aeroplanë me piston me një motor dhe kualifikimet/kategorizimet TMG. Për rivlefshmërinë e kualifikimeve për aeroplanë me një pilot dhe piston me një motor apo kualifikimet/kategorizimet TMG, aplikanti duhet që:

- i) brenda 3 muajsh para datës së skadimit të vlerësimit, ta kalojë kontrollin e zotësisë në klasën përkatëse në përputhje me Shtojcën 9 të kësaj Pjese me një ekzaminues; ose
- ii) brenda 12 muajsh para datës së skadimit të kualifikimit/kategorizimit ("rating"), të kryejë 12 orë fluturimi në klasën përkatëse duke përfshirë:
 - 6 orë si PIC,
 - 12 ngritje dhe 12 aterime, dhe
 - trajnimin rifreskues prej të paktën 1 orë total kohë fluturimi me një instruktor të fluturimit (FI) apo me një instruktor të kualifikimit/kategorizimit për klasën (CRI). Aplikantët lirohen nga ky trajnim rifreskues nëse kanë kaluar kontrollën e zotësisë për kualifikimin/kategorizimin për klasën ose tipin, testin e aftësive apo vlerësimin e kompetencës në çfarëdo klasë ose tip tjetër aeroplani.

(2) Në rast se aplikantët posedojnë si kualifikimin/kategorizimin për aeroplanët me piston me një motor – tokësor, ashtu edhe kualifikimin/kategorizimin TMG, ata mund të kompletojnë kërkesat e pikës (1) në cilëndo klasë apo në kombinim të tyre, dhe të marrin rivlefshmërinë e të dyja kualifikimeve/kategorizimeve.

(3) Aeroplanët turbohelikë me një pilot dhe një motor. Për rivlefshmërinë e kualifikimeve/kategorizimeve për aeroplanët turbohelikë me një motor, aplikantët duhet ta kalojnë kontrollin e zotësisë në klasën përkatëse në

përputhje me nënshtojcën 9 të kësaj Pjese me një ekzaminues, brenda 3 muajsh para datës së skadimit të kualifikimit/kategorizimit.

(4) Në rast se aplikantët posedojnë si kualifikimin/kategorizimin për aeroplanë me piston me një motor – tokësor, ashtu edhe kualifikimin/kategorizimin për aeroplanët me piston me një motor – detarë, ata mund të kompletojnë kërkesat e pikës (1)(ii) në cilëndo klasë apo kombinim të tyre, dhe të sigurojnë përmbushjen e këtyre kërkesave për të dy kualifikimet/kategorizimet. Së paku 1 orë e kohës së kërkuar PIC dhe 6 nga 12 ngritjet dhe aterimet e kërkuara duhet të kryhen për secilën klasë.’

(8) Në FCL.825, në pikën (g), paragrafi (6) zëvendësohet si në vijim:

‘(6) Për EIR me shumë motorë, kontrolla e zotësisë për rivlefshmërinë apo ripërtëritjen, si dhe fluturimi trajnues i kërkuar sipas pikës (g)(2)(ii) duhet të kryhen në një aeroplan me shumë motorë. Nëse piloti mban edhe EIR për aeroplanët me një motor, kjo kontrollë e zotësisë poashtu mundëson rivlefshmërinë ose ripërtëritjen e EIR për aeroplanët me një motor. Fluturimi trajnues i kryer në një aeroplan me shumë motorë plotëson edhe kërkesën e fluturimit trajnues për EIR për aeroplanët me një motor.’

(9) Në FCL.915, shtohet pika (d) si në vijim:

‘(d) Krediti për përfshirje të tipeve të mëtejme duhet të marrë parasysh elementet përkatëse që përkufizohen në të dhënat e përshtatshmërisë operative në përputhje me Pjesën -21.’

(10) Shtohet pika FCL.945 si në vijim:

‘FCL.945 Obligimet për instruktorët

Pas përfundimit të fluturimit trajnues për rivlefshmërinë e kualifikimit/kategorizimit për klasën SEP ose TMG në përputhje me FCL.740.A (b)(1) dhe vetëm në rast se plotësohen të gjitha kriteret e tjera të rivlefshmërisë të kërkuara sipas FCL.740.A (b)(1), instruktori miraton licencën e aplikantit me datën e re të skadimit të kualifikimit/kategorizimit ose certifikatës, nëse është i autorizuar në mënyrë të veçantë për atë qëllim nga autorteti kompetent përgjegjës për licencën e aplikantit.’

(11) FCL.910.TRI ndryshohet si në vijim:

(a) pika (b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) TRI për aeroplanët dhe avionët me fuqi me ngritje vertikale – TRI(A) dhe TRI(PL). Privilegjet e TRI-së janë të kufizuara për tipin e aeroplanit ose avionit me fuqi me ngritje vertikale për të cilin është bërë trajnimi dhe vlerësimi i kompetencës. Përveç nëse përcaktohet ndryshe nga të dhënat e përshtatshmërisë operative të vendosura në përputhje me Pjesën-21, privilegjet e TRI-së do të shtrihen në tipe të tjera kur TRI:

(1) të ketë kryer brenda 12 muajve para aplikimit, së paku 15 sektorë, duke përfshirë ngritjet dhe aterimet me tipet e aplikueshme të avionit, prej të cilave 7 sektorë mund të jenë kryer në FFS.

(2) të ketë kryer pjesën e trainimit teknik dhe instruksionit të fluturimit të kursit përkatës TRI:

(3) të ketë kaluar pjesët përkatëse të vlerësimit të kompetencave në përputhje me FCL.935 ashtu që t'ia dëshmojë një FIE ose TRE të kualifikuar në përputhje me Nën pjesën K aftësinë e tij/saj për të instruktuar një pilot në nivelin e kërkuar për dhënien e kualifikimit/kategorizimit për tipin, duke përfshirë instruksionet para fluturimit, pas fluturimit dhe njohuritë teorike.'

(b) në pikën (c), paragrafi 1 zëvendësohet si në vijim: '(c) TRI për helikopterët – TRI(H).

(1) Privilegjet e TRI(H) kufizohen në tipin e helikopterit për të cilin është bërë testi i aftësisë për lëshimin e certifikatës së TRI-së. Përveç nëse përcaktohet ndryshe nga të dhënat e përshtatshmërisë operative të vendosura në përputhje me Pjesën-21, privilegjet e TRI-së do të shtrihen në tipe të tjera kur TRI:

i) të ketë kompletuar pjesën teknike për tipin e përshtatshëm të kursit TRI në tipin e aplikueshëm të helikopterit ose në një FSTD që përfaqëson këtë tip.

ii) të ketë kryer së paku 2 orë instruksioni fluturimi në tipin e aplikueshëm nën mbikëqyrjen e një TRI(H) me kualifikimin e duhur; dhe

iii) të ketë kaluar pjesët përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me FCL.935 ashtu që t'ia dëshmojë një FIE ose TRE të kualifikuar në përputhje me Nën pjesën K aftësinë e tij/saj për të instruktuar një pilot në nivelin e kërkuar për dhënien e kualifikimit/kategorizimit për tipin, duke përfshirë instruksionet para fluturimit, pas fluturimit dhe njohuritë teorike.'

(12) Në FCL.905.CRI, në pikën (a), shtohet paragrafi 3 si në vijim:

'(3) shtrirja e privilegjeve të LAPL(A) për një klasë ose variant tjetër të aeroplanit.'

(13) Në FCL.1005, në pikën (a), paragrafi 1 zëvendësohet si në vijim:

'(1) të cilëve ata u kanë ofruar më tepër se 25 % të instruksioneve të fluturimit të nevojshme për licencën, kualifikimin/kategorizimin ose certifikatën për të cilën bëhet testi i aftësisë ose vlerësimi i kompetencës; ose'

(14) Në FCL.1005.CRE, shtohet pika (c) si në vijim:

'(c) testet e aftësisë për shtrirjen e privilegjeve të LAPL(A) për një klasë ose variant tjetër të aeroplanit.

(15) Pjesa A e nënshtojcës 1 ndryshohet si në vijim:

(a) titulli zëvendësohet si në vijim:

‘A. KREDITIMI I NJOHURIVE TEORIKE PËR LËSHIMIN E LICENCËS SË PILOTIT-KËRKESAT E INSTRUKSIONIT DHE PROVIMIT TE NDËRMJETËM (“BRIDGE”)’

(b) paragrafi 1.2 zëvendësohet si në vijim:

‘1.2. Pa rënë ndesh me paragrafin e mësipërm, për lëshimin e një LAPL, PPL, BPL ose SPL, mbajtësi i licencës për një kategori tjetër të avionëve duhet të marrë instruksione për njohuritë teorike dhe të kalojë provimet e njohurive teorike në nivelin e duhur në këto tema:

- Parimet e fluturimit,
- Procedurat operative,
- Performanca dhe planifikimi i fluturimit,
- Njohuri të përgjithshme për avionët,
- Navigimi.’

(c) shtohet paragrafi 1.4 si në vijim:

‘1.4. Pavarësisht nga paragrafi 1.2, për lëshimin e një LAPL(A), bartësi i LAPL(S) me shtrirje për TMG duhet të dëshmojë nivelin e duhur të njohurive teorike për aeroplanët me pistonë me një motor – tokësorë në përputhje me FCL.135.A(a)(2).’

(16) Në nënshtojcën 6, Pjesa A ndryshohet si në vijim:

(a) paragrafi 1 zëvendësohet si në vijim:

‘1. Qëllimi i kursit modular të trajnimit të fluturimit të bazuar në kompetencë është që të trajnojë mbajtësit e PPL-së ose CPL-së për kualifikimin/kategorizimin me instrument (“instrument rating”), duke marrë parasysh instruksionet dhe përvojën paraprake të fluturimit me instrumente. Ai është i dizajnuar ashtu që të ofrojë nivelin e zotësisë që nevojitet për të drejtuar aeroplanët sipas IFR dhe në IMC. Kursi duhet të kryhet brenda një ATO ose të përbëhet nga një kombinim instruksionesh fluturimi me instrumente të ofruara nga një IRI(A) ose FI(A) që mban privilegjin për të ofruar trajnime për IR dhe instruksione fluturimi brenda një ATO.’

(b) paragrafi 6 ndryshohet si në vijim:

i) në pikën (a)(i), (B) zëvendësohet si në vijim;

'(B) përvoja paraprake në kohë fluturimi me instrumente si PIC në aeroplanë, në kuadër të një kualifikimi/kategorizimi që jep privilegjet për të fluturuar sipas një IFR dhe në IMC,'

ii) në pikën (b)(i), (B) zëvendësohet si në vijim;

'(B) përvoja paraprake në kohë fluturimi me instrumente si PIC në aeroplanë, në kuadër të një kualifikimi/kategorizimi që jep privilegjet për të fluturuar sipas një IFR dhe në IMC,'

(17) Në Pjesën A të Shtojcës 9, paragrafët 4 dhe 5 zëvendësohen si në vijim:

'4. Përveç nëse përcaktohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operative të vendosura në përputhje me Pjesën -21, syllabusi i instruksioneve të fluturimit, testi i aftësisë dhe kontrolli i zotësisë duhet të jenë në përputhje me këtë nënshtojcë. Syllabusi i instruksioneve të fluturimit, testi i aftësisë dhe kontrolli i zotësisë mund të shkurtohen ashtu që të njihet përvoja paraprake në tipe të ngjashme të avionëve, siç parashihet në të dhënat e përshtatshmërisë operative të vendosura në përputhje me Pjesën -21.

5. Përveç në rastin e testeve të aftësisë për lëshimin e një ATPL-je, kur parashihet në të dhënat e përshtatshmërisë operative të vendosura në përputhje me Pjesën-21 për avionin specifik, mund të njihen edhe artikujt/pikët e testit të aftësisë që janë të përbashkët për tipe ose variante të tjera për të cilat piloti është i kualifikuar.'

SHTOJCA II

Në Seksionin A të Shtojcës II të Rregullores së AAC-së nr 05/2015, pika (d) e paragrafit 1 zëvendësohet si në vijim:

‘(d) të plotësohen kërkesat e paraqitura në tabelën e mëposhtme:

| Licenca kombëtare e poseduar | Gjithsej përvojë orë fluturimi | Kërkesa të tjera | Licenca zëvendësuese e Pjesës-FCL dhe kushtet <i>(ku është e</i> | Heqja e kushteve | |
|--|---|---|--|--|-----|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
| ATPL(A) | > 1 500 si PIC në aeroplanë me shumë pilotë | Asnjë | ATPL(A) | Nuk është e zbatueshme | (a) |
| ATPL(A) | > 1 500 në aeroplanë me shumë pilotë | Asnjë | sipas (c)(4) | sipas (c)(5) | (b) |
| ATPL(A) | > 500 në aeroplanë me shumë pilotë | Të dëshmojë njohuri të planifikimit dhe performancës së fluturimit siç kërkohet nga FCL.515 | ATPL(A), me kualifikim/kategorizim për tipin të kufizuar në bashkë-pilotin | Të dëshmojë aftësi për të vepruar si PIC siç kërkohet nga Shtojca 9 e Pjesës-FCL | (c) |
| CPL/IR(A) dhe ka kaluar testin teorike për ATPL të ICAO-s në Shtetin Anëtar që ka lëshuar licencën | | (i) të dëshmojë njohuri të planifikimit dhe performancës së fluturimit siç kërkohet FCL.310 dhe FCL.615(b) (ii) të plotësojë kërkesat e tejsra të FCL.720.A(c) | CPL/IR(A) me kredi të pjesës teorike të ATPL | Nuk është e zbatueshme | (d) |

| | | | | | |
|-----------|--|---|---|--|-----|
| CPL/IR(A) | > 500 në aeroplanë me shumë pilotë, ose në operacione me shumë pilotë në aeroplanë me një pilot CS-23 kategoria e udhëtarëve "commuter" apo ekuivalente, në përputhje me kërkesat përkatëse të Pjesës-CAT dhe Pjesës-ORO për | (i) të kalojë provimin e njohurive për ATPL(A) në Shtetin Anëtar që lëshon licencën (*) (ii) të plotësojë kërkesat e tjera të FCL.720.A(c) | CPL/IR(A) me kredi të pjesës teorike të ATPL | Nuk është e zbatueshme | (e) |
| CPL/IR(A) | > 500 si PIC në aeroplanë me një pilot | Asnjë | CPL/IR(A) me kualifikim /kategorizim për klasën dhe tipin që kufizohen në aeroplanët me një pilot | Të marrë kualifikimin/kategorizimin për tipin për me shumë pilotë në përputhje me Pjesën-FCL | (f) |

| Licenca kombëtare e mbajtur | Gjithsej përvojë orë fluturimi | Kërkesa të tjera | Licenca zëvendësuese e Pjesës-FCL dhe kushtet tions (ku | Heqja e kushteve | |
|-----------------------------|--|---|--|--|-----|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
| CPL/IR(A) | < 500 si PIC në aeroplanë me një pilot | Dëshmojë njohuri për performancën dhe planifikimin e fluturimit për nivelin CPL/IR | Sipas (4)(f) | Sipas (5)(f) | (g) |
| CPL(A) | > 500 si PIC në aeroplanë me një pilot | Kualifikimi/kategorizimi për kohë nate, nëse është i zbatueshëm | CPL(A), me kualifikim/kategorizim për klasën dhe tipin që kufizohen në aeroplanët me një pilot | | (h) |
| CPL(A) | < 500 si PIC në aeroplanë me një pilot | (i) Kualifikimi/kategorizimi për kohë nate, nëse është i zbatueshëm; (ii) Të dëshmojë njohuri për performancën dhe planifikimin e fluturimit | sipas (4)(h) | | (i) |
| PPL/IR(A) | ≥ 75 në përputhje me IFR | | PPL/IR(A) (IR kufizohet në PPL) | Të dëshmojë njohuri për performancën dhe planifikimin e fluturimit siç kërkohet nga FCL.615(b) | (j) |
| PPL(A) | ≥ 70 në aeroplanë | Demonstrojë përdorimin e mjeteve të radio-navigimit | PPL(A) | | (k) |

(*) Mbajtësve të CPL-së që veçse posedojnë kualifikimin/kategorizimin e tipit për aeroplanët me shumë pilotë nuk u kërkohet ta kenë kaluar provimin për njohuritë teorike për ATPL(A) gjersa vazhdojnë ta drejtojnë tipin e njëjtë të aeroplanit, mirëpo nuk do t'u jepen kredi për pjesën teorike të ATPL(A) për licencën e Pjesës-FCL. Nëse kërkojnë kualifikimin/kategorizimin të tipit tjetër për një aeroplan të ndryshëm me shumë pilotë, ata duhet të plotësojnë kërkesat e kolonës (3), radha (e)(i) të tabelës së mësipërme.

SHTOJCA III

Shtojca III e Rregullores së AAC-së nr 05/2015 ndryshohet si në vijim:

(1) Në pjesën A 'VLEFSHMËRIA E LICENCAVE', në paragrafin 3, pika (f) zëvendësohet si në vijim:

'(f) në rastin e helikopterëve, të plotësohen kërkesat për përvojën siç përcaktohet në tabelën më poshtë:

| Licenca e mbajtur | Gjithsej përvojë orë fluturimi | Privilegjet | |
|---|---|---|-----|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(H) IR e vlefshme | > 1 000 orë si PIC në helikopterë me shumë pilotë | Transporti ajror komercial në helikopterë me shumë pilotë si PIC në operacione VFR dhe IFR | (a) |
| ATPL(H) pa privilegje të IR | > 1 000 orë si PIC në helikopterë me shumë pilotë | Transporti ajror komercial në helikopterë me shumë pilotë si PIC në operacione VFR | (b) |
| ATPL(H) IR e vlefshme | > 1 000 orë si pilot në helikopterë me shumë pilotë | Transporti ajror komercial në helikopterë me shumë pilotë si bashkë-pilot në operacione VFR dhe IFR | (c) |
| ATPL(H) pa privilegje të IR | > 1 000 orë si pilot në helikopterë me shumë pilotë | Transporti ajror komercial në helikopterë me shumë pilotë si bashkë-pilot në operacione VFR | (d) |
| CPL(H)/IR (*) | > 1 000 orë si pilot në helikopterë me shumë pilotë | Transporti ajror komercial në helikopterë me shumë pilotë si bashkë-pilot | (e) |
| CPL(H)/IR | > 1 000 si PIC në transportin ajror komercial që nga marrja e IR | Transporti ajror komercial në helikopterë me një pilot si PIC | (f) |
| ATPL(H) me ose pa privilegje të IR, CPL(H)/IR, CPL(H) | > 700 orë në helikopterë të tjerë nga ata të certifikuar sipas CS-27/29 ose ekuivalentë, duke përfshirë 200 orë aktivitet në rolin për të cilin kërkohet pranimi, si dhe 50 orë në atë rol në 12 muajt e fundit | Ushtrimi i privilegjeve në helikopterë në operacione të tjera nga transporti ajror komercial | (g) |

(*) Mbajtësit e CPL(H)/IR në helikopterë me shumë pilotë duhet të dëshmojnë njohuri të nivelit ATPL(H) të ICAO-s para pranimit.'

(2) Në Seksionin A 'VLEFSHMËRIA E LICENCAVE', në

paragrafin 6, pika (b) zëvendësohet si në vijim: '(b) është i

punësuar, drejtpërdrejt ose tërthorazi, nga një prodhues

avionësh apo nga një autoritet i aviacionit.’

(3) Në Seksionin A ‘VLEFSHMËRIA E LICENCAVE’, shtohen paragrafët 7 dhe 8 si në vijim:

‘7. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafëve të mësipërm, Shtetet Anëtare mundën që, për fluturime garuese apo ekspozuese me kohëzgjatje të kufizuar, të pranojnë një licencë të lëshuar nga një vend i tretë, duke i lejuar mbajtësit të gëzojnë privilegjet e një PPL, SPL ose BPL, me kusht që:

(a) para ngjarjes, organizatori i fluturimeve garuese apo ekspozuese t’i ofrojë autoritetit kompetent dëshminë e duhur mbi atë se si do të sigurojë që piloti të jetë i njohur me informatat përkatëse të sigurisë dhe si do të menaxhojë rreziqet që ndërlidhen me fluturimet; dhe

(b) aplikanti të mbajë një licencë dhe certifikatë mjekësore të duhur, si dhe kualifikimet/kategorizimet apo kualifikimet e ndërlidhura, në përputhje me Shtojcën 1 të Konventës së Çikagos.

8. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafëve të mësipërm, Shtetet Anëtare mund të pranojnë një PPL, SPL ose BPL të marrë në përputhje me kërkesat e Shtojcës 1 të Konventës së Çikagos nga një vend i tretë për më së shumti 28 ditë për një vit kalendarik për detyra specifike jokomerciale, me kusht që aplikanti:
- (a) të posedojë një licencë dhe certifikatën mjekësore të duhur, si dhe kualifikimet/kategorizimet apo kualifikimet e ndërlidhura, të marra në përputhje me Shtojcën 1 të Konventës së Çikagos; dhe
 - (b) të ketë kryer të paktën një fluturim aklimatizues me një instruktor të kualifikuar para kryerjes së detyrave specifike me kohëzgjatje të kufizuar.'

—

SHTOJCA IV

Shtojca VI e Rregullores së AAC-së nr 05/2015 ndryshohet si në vijim:

(1) Në ARA.GEN.305, futet pika (ca) si në vijim:

‘(ca) Pavarësisht nga pika (c), për organizatat që ofrojnë trajnime vetëm për LAPL, PPL, SPL ose BPL dhe kualifikimet/kategorizimet dhe certifikatat përkatëse, aplikohet cikli planifikues i mbikëqyrjes jo më i gjatë se 48 muaj. Cikli planifikues i mbikëqyrjes zvogëlohet nëse ka dëshmi për rënien e performancës së sigurisë të bartësit të organizatës.

Cikli planifikues i mbikëqyrjes mund të zgjatet në më së shumti 72 muaj, nëse autoriteti kompetent konstaton që, gjatë 48 muajve paraprakë:

- (1) organizata ka dëshmuar identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë në aviacion dhe menaxhim të risqeve të ndërlidhura, sikundër tregojnë rezultatet e shqyrtimit vjetor në përputhje me ORA.GEN.200(c);
- (2) organizata ka mbajtur në vazhdimësi kontrollin mbi të gjitha ndryshimet në përputhje me ORA.GEN.130, sikundër tregojnë rezultatet e shqyrtimit vjetor në përputhje me ORA.GEN.200(c)
- (3) nuk ka pasur gjetje të nivelit 1; dhe
- (4) janë realizuar të gjitha veprimet korrigjuese brenda periudhës kohore të pranuar apo vazhduar nga autoriteti kompetent, siç përcaktohet në ARA.GEN.350(d)(2).’

(2) Në ARA.FCL.200, shtohet pika (d) si në vijim:

‘(d) Vërtetimi i licencës nga instruktorët. Para se të autorizojë në mënyrë specifike instruktorë të caktuar për rivlefshmërinë e kualifikimit/kategorizimit për klasën të pistonit me një motor ose TMG, autoriteti kompetent zhvillon procedurat e përshtatshme.’

(3) Shtohet pika ARA.MED.330 si në vijim:

‘ARA.MED.330 Rrethanat e posaçme mjekësore

- (a) Në rastet kur identifikohen teknologji, medikamente apo procedura të reja mjekësore që mund të arsyestojnë vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikantëve që, përndryshe, nuk i plotësojnë kërkesat, mund të kryhen hulumtime për të mbledhur dëshmi rreth ushtrimit të sigurtë të privilegjeve të licencës.
- (b) Me qëllim të realizimit të hulumtimit, një autoritet kompetent, në bashkëpunim me së paku një autoritet kompetent tjetër, mund të zhvillojë dhe vlerësojë një

protokol të ekzaminimit mjekësor, në bazë të të cilit këto autoritete kompetente mund të lëshojnë një numër të caktuar të certifikatave mjekësore për pilotë, me kufizimet e nevojshme.

- (c) AeMC-të dhe AME-të mund të lëshojnë certifikata mjekësore vetëm në bazë të protokolit të hulumtimit nëse udhëzohen nga autoriteti kompetent që ta bëjnë këtë.
- (d) Protokoli dakordohet në mes të autoriteteve kompetente përkatëse dhe përfshin të paktën:
 - (1) vlerësimin e riskut;
 - (2) shqyrtimin dhe vlerësimin e literaturës për të ofruar dëshmi që lëshimi i certifikatës mjekësore sipas protokolit të hulumtimit nuk do të rrezikonte ushtrimin e sigurtë të privilegjeve të licencës;
 - (3) kriteret e detajuara të përzgjedhjes së pilotëve që do të pranohen në protokol;
 - (4) kufizimet që do të përfshihen në certifikatën mjekësore;
 - (5) procedurat monitoruese që do të zbatohen nga autoritetet kompetente në fjalë;
 - (6) përcaktimin e pikave fundore për ndërprerjen e protokolit.
- (e) Protokoli duhet të jetë në harmoni me parimet etike përkatëse.
- (f) Ushtrimi i privilegjeve të licencës nga bartësit e licencës që posedojnë certifikatë mjekësore të lëshuar sipas protokolit kufizohet në fluturimet me avionë të regjistruar në Shtetet Anëtare të përfshira në protokolin e hulumtimit. Ky kufizim ceket në certifikatën mjekësore.

(g) Autoritetet kompetente pjesëmarrëse:

(1) i dorëzojnë Agjencisë:

(i) protokolin e hulumtimit para zbatimit;

(ii) detajet dhe kualifikimet e pikës fokale kontaktuese të secilit autoritet kompetent pjesëmarrës;

(iii) raporte të dokumentuara të vlerësimeve të rregullta të efektivitetit të tij;

(2) u ofrojnë AeMC-ve dhe AME-ve brenda juridiksionit të tyre detaje rreth protokolit para zbatimit me qëllim informimin e tyre.'

(4) Nënshtojca I zëvendësohet si vijon:

'Nënshtojca I

Licenca e ekuipazhit ajror

Licenca e ekuipazhit ajror e lëshuar nga një shtet anëtar në përputhje me Pjesën-FCL duhet të plotësojë specifikacionet e mëposhtme:

(a) Përmbajtja. Numri i pikës së treguar gjithmonë printohet bashkë me titullin e pikës. Pikat I deri XI janë pika "të përhershme", ndërsa pikat XII deri XIV janë pika "të ndryshueshme" që mund të përfshihen në një pjesë të ndarë apo të shkëputshme të formularit kryesor. Çdo pjesë e ndarë apo e shkëputshme duhet të jetë qartë e identifikueshme si pjesë përbërëse e licencës.

(1) Pikat e përhershme:

(I) shteti që lëshon licencën;

(II) titulli i licencës;

(III) numri serik i licencës që fillon me kodin shtetëror të Kombeve të Bashkuara të shtetit që lëshon licencën dhe vazhdon me "FCL" dhe një kod numrash dhe/ose shkronjash me numra arabë dhe në alfabetin latin;

(IV) emri i bartësit (në alfabetin latin, edhe nëse alfabeti i gjuhës(ve) kombëtare nuk është latin); (IVa) data e lindjes;

(V) adresa e bartësit;

(VI) kombësia e bartësit;

(VII) nënshkrimi i bartësit;

(VIII) autoriteti kompetent dhe, nëse është e nevojshme, kushtet me të cilat

është lëshuar licenca;

(IX) certifikimi i vlefshmërisë dhe autorizimi për privilegjet e dhëna;

(X) nënshkrimi i zyrtarit që lëshon licencën dhe data e lëshimit; dhe

(XI) stema ose vula e autoriteti kompetent.

(2) Pikat e ndryshueshme:

(XII) kualifikimet/kategorizimet dhe certifikatat: klasa, tipi, certifikatat e instruktorit, etj., me datat e skadimit. Privilegjet radio-telefonike (R/T) mund të cekën në formularin e licencës apo në një certifikatë të veçantë;

(XIII) vërejtjet: p.sh., miratimet e posaçme lidhur me kufizimet dhe miratimet për privilegjet, duke përfshirë miratimet e aftësisë gjuhësore, kualifikimet/kategorizimet për avionët e Shtojcës II kur përdoren për transportin ajror komercial; dhe

(XIV) çfarëdo detaje të tjera të kërkuara nga autoriteti kompetent (p.sh., vendi i lindjes/vendi i prejardhjes).

(b) Materiali. Letra apo materialet e tjera të përdorura do të pengojnë apo tregojnë në shikim të parë çfarëdo ndryshimesh apo fshirjesh të bëra. Shënimet e shtuara apo të fshira në formular duhet të jenë të lejuara në mënyrë të qartë nga autoriteti kompetent.

(c) Gjuha. Licencat shkruhen në gjuhën(t) kombëtare dhe në gjuhën angleze, si dhe në gjuhë të tjera të cilat autoriteti kompetent mund t'i konsiderojë të përshtatshme.

| | |
|---|---|
| <p>Emri dhe logoja e autoritetit kompetent (në gj. angleze dhe gjuhë të tjera sipas vendimit të autoritetit kompetent)</p> <p>BASHKIMI EVROPIAN (vetëm në gj. angleze)</p> <p>LICENCA E EKUIPAZHIT AJROR (në gj. angleze dhe gjuhë të tjera sipas vendimit të autoritetit kompetent)</p> <p>Lëshuar në përputhje me Pjesën-FLC</p> <p>Kjo licencë plotëson standardet e ICAO-s, përveç privilegjeve të LAPL dhe EIR (në gj. angleze dhe gjuhë të tjera sipas vendimit të autoritetit kompetent)</p> <p>Formulari 141 i EASA, botimi 2</p> | <p>Kërkesat</p> <p>“Bashkimi Evropian” fshihet për shtetet jo-anëtare të BE-së</p> <p>Madhësia e çdo faqeje duhet të jetë një e teta e A4</p> |
|---|---|

| | | |
|------|---|---|
| I | Shteti i lëshimit | Kërkesat |
| III | Numri i licencës | Numri serik i licencës gjithmonë fillon me kodin e shtetit të Kombeve të Bashkuara të shtetit që lëshon licencën, pasuar nga "FLC". |
| IV | Emri dhe mbiemri i bartësit | |
| Iva | Data e lindjes (shih udhëzimet) | Duhet të përdoret formati standard i datës, dd/mm/vvvv i plotë. |
| XIV | Vendi i lindjes | |
| V | Adresa e bartësit: Qyteti, zona, kodi postal | |
| VI | Kombësia | |
| VII | Nënshkrimi i bartësit | |
| VIII | Autoriteti kompetent i lëshimit | |
| X | Nënshkrimi i zyrtarit të lëshimit dhe data | |
| XI | Stema ose vula e autoritetit kompetent të lëshimit | |

| | | |
|-------------|--|---|
| II | Titulli i licencës, data e lëshimit të parë dhe kodi i vendit | Shkurtesat e përdorura do të jenë si të përdorura në Pjesën-FLC (p.sh. PPL (H), ATPL(A), etj.) Duhet të përdoret formati standard i datës, dd/mm/vvvv i plotë. |
| IX | Vlefshmëria: Privilegjet e licencës ushtrohen vetëm nëse bartësi ka certificate të vlefshme mjekësore për privilegjin përkatës. Bartësi i licencës duhet të mbajë me vete një dokument me foto për qëllime identifikimi. | Ky dokument nuk specifikohet, mirëpo do të mufatonte pasaporta për rastet jashtë shtetit të lëshimit të licencës. |
| XII | Privilegjet e radio-telefonisë: Bartësi i kësaj licence ka dëshmuar aftësi në përdorimin e pajisjeve R/T në bordin e avionit në (specifikoni gjuhën(t)). | |
| XIII | Vërejtje: Aftësia gjuhësore: (gjuhët/niveli/afati i vlefshmërisë) | Të gjitha informatat shtesë të licencimit që kërkohen dhe privilegjet e pëcaktuara nga ICAO apo me direktiva/rregullore të KE-së ose BE-së të futen këtu. Të përfshihen vërtetimi (et) e aftësisë gjuhësore, niveli dhe afati i vlefshmërisë. Në rast të LAPL: LAPL nuk lëshohet në përputhje me standardet e ICAO-s. |

Faqet shtesë – Kërkesat:

Faqet 1, 2 dhe 3 të licencës duhet të jenë në përputhje me formatin e paraparë në modelin e kësaj pike. Autoriteti kompetent përfshin faqe shtesë me tabela të cilat duhet të përfshijnë së paku këto informata:

- Kualifikimet/kategorizimet, certifikatat, miratimet dhe privilegjet;
- Datat e skadimit të kualifikimeve/kategorizimeve, privilegjeve të certifikatës së instruktorit dhe ekzaminuesit;
- Datat e testit ose kontrollës;

- Vërejtjet dhe kufizimet (kufizimet operative);
- Fushat për numrin dhe nënshkrimin e certifikatës së ekzaminuesit dhe/ose instruktorit, si të jetë e zbatueshme;
- Shkurtesat.

Këto faqe shtesë janë të destinuara për përdorim nga autoriteti kompetent ose nga instruktorët apo ekzaminuesit e autorizuar në mënyrë specifike.

Lëshimet fillestare të kualifikimeve/kategorizimeve apo certifikatave shënohen nga autoriteti kompetent. Rivlefshmëria apo ripërtëritja e kualifikimeve/kategorizimeve apo certifikatave mund të shënohet nga autoriteti kompetent ose nga instruktorët apo ekzaminuesit e autorizuar në mënyrë specifike.

Kufizimet operative shënohen te “Vërejtjet dhe Kufizimet” përkundruall privilegjit të kufizuar përkatës, p.sh. Testi i aftësive IR është bërë me bashkë-pilot, privilegje të instruktorit të kufizuara për 1 tip avionësh.

Kualifikimet/kategorizimet që nuk validohen mund të hiqen nga licenca nga ana e autoritetit kompetent.’

- (5) Në nënshtojcën II, pika 9 e udhëzimeve lidhur me formatin standard EASA për vërtetimet e ekuipazhit të kabinës zëvendësohet si në vijim:

‘Pika 9: Nëse autoriteti kompetent është organi që lëshon licencën, vihet shprehja “autoriteti kompetent” dhe stema, vula apo logoja zyrtare. Vetëm në këtë rast, autoriteti kompetent mund të vendosë nëse stema, vula apo logoja e tij zyrtare do të shënohet edhe në Pikën 8.’

SHTOJCA V

Në Shtojcën VII të Rregullores së AAC-së nr 05/2015, në ORA.GEN.200, shtohet pika (c) si në vijim:

'(c) Pavarësisht nga pika (a), në një organizatë që ofron trajnim vetëm për LAPL, PPL, SPL ose BPL dhe kualifikimet/kategorizimet ose certifikatës përcjellëse, menaxhimi i risqeve të sigurisë dhe monitorimi i përputhshmërisë që përkufizohen në pikat (a)(3) dhe (a)(6) mund të bëhet me anë të një shqyrtimi organizativ, i cili duhet të kryhet së paku një herë në çdo vit kalendarik. Autoriteti kompetent njoftohet rreth rezultateve të këtij shqyrtimi nga organizata, pa vonesë të paarsyeshme.'
