

URDHËR
Nr. 61, datë 18.3.2024

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR SPECIFIKIMET SHITESË TË
VLEFSHMËRISË AJRORE PËR NJË TIP TË CAKTUAR TË OPERIMEVE¹**

Në zbatim të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës, të nenit 37 dhe të nenit 38 të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për specifikimet shitesë të vlefshmërisë ajrore për një tip të caktuar të operimeve”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe për zbatimin e këtij urdhri.
Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR SPECIFIKIMET SHITESË TË VLEFSHMËRISË AJRORE PËR NJË TIP TË CAKTUAR
TË OPERIMEVE

Neni 1
Qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton specifikimet shitesë të lidhura me vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore dhe përmirësimet e sigurisë në operim të avionëve.
2. Kjo rregullore zbatohet, për:
 - a) operatorët e:
 - i. avionëve të regjistruar në Shqipëri;
 - ii. avionëve të regjistruar në një vend tjetër apo në një vend të tretë, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe të përdorur nga një operator për të cilin Shqipëria siguron mbikëqyrjen;

¹ Ky urdhër përafron plotësisht rregulloren e Komisionit (BE) nr. 640/2015, “Për specifikimet shitesë të vlefshmërisë ajrore për një tip të caktuar të operimeve”, botuar në FZ të BE-së L 106, 24.4.2015, të ndryshuar me rregulloret e Komisionit (BE) nr. 2019/133, datë 28 janar 2019, nr. 2020/1159, datë 5 gusht 2020, nr. 2021/97, datë 28 janar 2021 dhe nr. 2022/1254, datë 19 korrik 2022, botuar në FZ të BE-së L 25, 29.1.2019, L 257, 6.8.2020, L 31, 29.1.2021, L 191, 20.7.2022.

b) mbajtësit e një certifikate tipi, certifikate tipi të kufizuar, certifikate plotësuese të tipit ose miratimit të projektimit të ndryshimit dhe riparimit të miratuar nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, 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”, që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012 ose që konsiderohet të jetë lëshuar në përputhje me nenin 3 të atij urdhri;

c) aplikantët që kërkojnë një certifikatë tipi ose një certifikatë tipi të kufizuar për një aeroplan të madh me turbinë, për të cilën është dorëzuar aplikimi përpara datës 1 janar 2019 dhe të cilëve u është lëshuar certifikata pas datës 26 gusht 2020, kur specifikohet në aneksin I (pjesa 26).

Neni 2 Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

a) “*konfigurim maksimal operacional i uljes së pasagjerëve*” nënkupton kapacitetin maksimal të uljes të pasagjerëve në një avion të vetëm, duke përfshirë sediljet e ekuipazhit, të përcaktuara për qëllime operationale dhe të specifikuar në manualin e operimeve;

b) “*aeroplan i madh*” nënkupton një aeroplan që ka Specifikimet e Certifikimit për Aeroplanë të Mëdhenj “CS-25” ose ekuivalent në bazat e tij të certifikimit;

c) “*helikopter i madh*” nënkupton një helikopter që ka Specifikimet e Certifikimit për Rotorcraft të Madh “CS-29” ose ekuivalent në bazat e tij të certifikimit;

ca) “*helikopter i vogël*” nënkupton një helikopter që ka Specifikimet e Certifikimit për Rotorcraft të Vogël “CS-27” ose ekuivalent në bazën e tij të certifikimit;

cb) “*helikopter i vogël i kategorisë A*” nënkupton një helikopter të vogël që ka të gjitha karakteristikat e kategorisë A, siç përcaktohet në pikën 17 të aneksit I të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore” dhe që ka në bazën e certifikimit të tij specifikimet shtesë të përcaktuara në Specifikimet e Certifikimit për Rotorcraft të Madh (CS-29) që janë të zbatueshme në bazë të referencës në shtojcën C të CS-27, ose ekuivalent;

cc) “*kushtet e detit të argumentuara*” nënkupton ato kushte të detit që janë përzgjedhur nga aplikanti për një certifikatë tipi ose certifikatë tipi plotësuese, kundrejt të cilave është demonstruar rezistenca e mjetit rrotullues për t’u përmbysur dhe më pas është certifikuar për dispozitat e ankorimit ose të pluskimit emergjent;

d) “*aeroplan me zënie hapësire të ulët*” nënkupton një aeroplan që ka një konfigurim maksimal operacional të ndenjësive të pasagjerëve:

1. deri dhe duke përfshirë 19 vende; ose

2. deri në dhe duke përfshirë një të tretën e kapacitetit maksimal të ndenjësive të pasagjerëve të aeroplanit me certifikatë të tipit, siç tregohet në fletën e të dhënave të certifikatës së tipit të aeroplanit (TCDS), me kusht që të plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

a) numri total i vendeve të pasagjerëve të miratuar për t’u zënë gjatë rullimit, ngritjes ose uljes nuk i kalon 100 për trup të avionit;

b) konfigurimi maksimal operacional i uljes të pasagjerëve gjatë rullimit, ngritjes ose uljes në çdo zonë individuale midis çifteve të daljeve të emergjencës (ose çdo zone pa dalje) nuk kalon një të tretën e shumës së lejuar të sediljeve të pasagjerëve për çiftet e daljes së emergjencës që kufizojnë atë zonë (duke përdorur tolerancën e sediljeve të pasagjerit për çdo çift dalje të emergjencës, siç përcaktohet nga baza e certifikimit e zbatueshme e aeroplanit). Për qëllimin e përcaktimit të pajtueshmërisë me

këtë kufizim zonal, në rastin e një avioni që ka çaktivizuar daljet e emergjencës, do të supozohet se të gjitha daljet e emergjencës janë funksionale;

e) “*limiti i vlefshmërisë*” (LOV) nënkupton, në kontekstin e të dhënave inxhinierike që mbështesin programin e mirëmbajtjes strukturore, një periudhë kohore, e deklaruar si një numër i cikleve totale të grumbulluara të fluturimit ose orët e fluturimit ose të dyja, gjatë të cilave demonstron se dëmet e përhapura për shkak të lodhjes nuk do të ndodhin në aeroplan;

f) “*seksioni i kufizimit të vlefshmërisë ajrore*” (ALS) nënkupton një seksion në udhëzimet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, siç kërkohet nga pikat 21.A.61, 21.A.107 dhe 21.A.120A të aneksit 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”, që përafrojnë rregulloren e BE-së nr. 748/2012, që përmban kufizimet e vlefshmërisë ajrore që përcaktojnë çdo kohë të detyrueshme zëvendësimi, interval inspektimi dhe procedure përkatëse të inspektimit;

g) “*programi i parandalimit dhe kontrollit të korrozionit/gërryerjes*” (CPCP) është një dokument që pasqyron një qasje sistematike për të parandaluar dhe kontrolluar korrozionin në strukturën parësore të një aeroplani, i përbërë nga detyrat bazë të korrozionit, duke përfshirë inspektimet, zonat që i nënshtrohen atyre detyrave, nivelet e përcaktuara të korrozionit dhe kohët e pajtueshmërisë (pragjet e zbatimit dhe intervalet e përsëritjes). Një CPCP bazë krijohet nga mbajtësi i certifikatës së tipit, i cili mund të përshtatet nga operatorët për të krijuar një CPCP në programin e tyre të mirëmbajtjes specifike për operacionet e tyre;

h) “*dëm i përhapur nga lodhja*” (WFD) nënkupton praninë e njëkohshme të formimit të çarjeve në shumë vende në strukturën e një aeroplani që janë të një madhësie dhe numri të tillë që struktura do të jetë më në përputhje me rezistencën e sigurt nga dështimi ose rezistencën e mbetur të përdorur për certifikimin e asaj strukture;

i) “*struktura bazë*” i referohet strukturës që është projektuar sipas certifikatës së tipit për atë model avioni (d.m.th. “siç është dorëzuar konfigurimi i modelit të aeroplanit”);

j) “*struktura bazë kritike për lodhjen*” (FCBS) nënkupton strukturën bazë të një aeroplani që klasifikohet nga mbajtësi i certifikatës së tipit si një strukturë kritike për lodhjen;

k) “*strukturë e modifikuar kritike nga lodhja*” (FCMS) nënkupton çdo strukturë kritike të lodhjes së një aeroplani të paraqitur ose të prekur nga një ndryshim në modelin e tipit të tij dhe që nuk është renditur tashmë si pjesë e strukturës bazë kritike të lodhjes;

l) “*vlerësimi i tolerancës së dëmit*” (DTE) është një proces që çon në një përcaktim të veprimeve të mirëmbajtjes të nevojshme për të zbuluar ose për të parandaluar formimin e çarjeve të shkaktuara nga lodhja që mund të kontribuojë në një dështim katastrofik. Kur aplikohet për riparime dhe ndryshime, një DTE përfshin vlerësimin e riparimit ose ndryshimit dhe strukturën kritike të lodhjes të prekur nga riparimi ose ndryshimi;

m) “*inspektimi i tolerancës ndaj dëmtimit*” (DTI) nënkupton një kërkesë të dokumentuar inspektimi ose veprim tjetër mirëmbajtjeje të zhvilluar nga mbajtësi i një certifikate tipi ose të një certifikate tipi të kufizuar si rezultat i një vlerësimi të tolerancës ndaj dëmtimit. Një DTI përfshin zonat që do të inspektohen, metodën e inspektimit, procedurat e inspektimit (duke përfshirë hapat vijues të inspektimit dhe kriteret e pranimit dhe refuzimit), pragun e inspektimit dhe çdo interval që lidhet me këto inspektime. DTI-të mund të specifikojnë, gjithashtu, veprime të mirëmbajtjes si zëvendësimi, riparimi ose modifikimi;

n) “*udhëzues për vlerësimin e riparimit*” (REG) nënkupton një proces të vendosur nga mbajtësi i certifikatës së tipit që udhëzon operatorët për të përcaktuar inspektimet e tolerancës së dëmeve për riparimet që ndikojnë në strukturën kritike të lodhjes për të garantuar integritetin e vazhdueshëm strukturor të të gjitha riparimeve përkatëse;

o) “*strukturë kritike ndaj lodhjes*” (FCS) nënkupton një strukturë të një aeroplani që është e ndjeshme ndaj formimit të çarjeve, për shkak të lodhjes që mund të çojë në një dështim katastrofik të aeroplanit.

Neni 3

Specifikime shtesë për vlefshmërinë ajrore për një tip të caktuar operimi

Operatorët për të cilët Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) garanton mbikëqyrje, kur operojnë avionët e përmendur në nenin 1, do të përputhen me parashikimet e aneksit I.

Neni 4

Dispozitat kalimtare

Avionët për të cilët operatorët tregojnë pranë AAC – së përputhshmërinë me “Kërkesat shtesë të vlefshmërisë ajrore për operimet” (në vijim referuar si “kërkesat JAR-26”), të lëshuara nga autoritetet e përbashkëta të aviacionit më 13 korrik 1998, ndryshuar me amendamentin 3 të datës 1 dhjetor 2005, përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, konsiderohen se janë në përputhje me specifikimet ekuivalente të përcaktuara në aneksin I të kësaj rregulloreje.

Avionët për të cilët është demonstruar përputhshmëria me kërkesat JAR-26 të barasvlershme me specifikimet e paraqitura në pikat 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 të aneksit I të kësaj rregulloreje, në përputhje me nënparagrafin e parë, nuk duhet të modifikohen në atë mënyrë që të ndikojnë/cenojnë përputhshmërinë e tyre me kërkesat JAR-26 në fjalë.

ANEKSI I

PJESA 26

SPECIFIKIMET SHITESË TË VLEFSHMËRISË AJRORE PËR OPERIMET

PËRMBAJTJA

NËNPJESA A – PARASHIKIME TË PËRGJITHSHME

26.10 Autoriteti kompetent

26.20 Pajisje përkohësisht jofunkionale

26.30 Vërtetimi i përputhshmërisë

NËNPJESA B – AEROPLANËT E MËDHENJ

26.50 Ndenjëset, shtretërit, rripat e sigurisë, dhe pajisjet e tyre

26.60 Ulja emergjente – kushtet dinamike

26.100 Vendndodhja e daljeve të emergjencës

26.105 Aksesi në daljet e emergjencës

26.110 Shenjimet e daljeve të emergjencës

26.120 Ndriçimi i brendshëm i emergjencës dhe operimi i ndriçimit të emergjencës

26.150 Nënndarjet e kabinave

26.155 Ndezshmëria e materialit mbështjellës të kabinave të ngarkesës

26.156 Materialet izoluese termike ose akustike

26.157 Konvertimi i ndarjeve të klasës D

26.160 Mbrojtja nga zjarri në tualete

26.170 Fikësit e zjarrit

26.200 Paralajmërimi me zë për pajisjet për ulje

26.201 Presioni i fryrjes së gomave

26.205 Sistemet e ndërjegjësimit dhe alarmit për tejkalimin e pistës

- 26.250 Sistemet operuese të derës së kabinës së ekuipazhit të fluturimit – paaftësim i një personi
 - 26.300 Programi i vazhdueshëm i integritetit strukturor për strukturat e vjetruara të avionëve – kërkesat e përgjithshme
 - 26.301 Plani i Pajtueshmërisë për mbajtësit e (R)TC
 - 26.302 Vlerësimi i tolerancës ndaj lodhjes dhe dëmtimit
 - 26.303 Kufiri i Vlefshmërisë
 - 26.304 Programi për parandalimin dhe kontrollin e korrozionit
 - 26.305 Vlefshmëria e programit të vazhdueshëm të integritetit strukturor
 - 26.306 Struktura bazë kritike e lodhjes
 - 26.307 Të dhënat për tolerancën ndaj dëmtimit për ndryshimet ekzistuese në strukturën kritike të lodhjes
 - 26.308 Të dhënat për tolerancën ndaj dëmtimit për riparimet ekzistuese të strukturës kritike të lodhjes
 - 26.309 Udhëzimet e vlerësimit të riparimit
 - 26.330 Të dhënat e tolerancës ndaj dëmtimit për certifikatat ekzistuese shpesh të tipit (STC), ndryshime të tjera ekzistuese të mëdha dhe riparime ekzistuese që ndikojnë në ato ndryshime ose STC
 - 26.331 Plani i Pajtueshmërisë për mbajtësit e STC-së
 - 26.332 Identifikimi i ndryshimeve që ndikojnë në strukturën kritike të lodhjes
 - 26.333 Të dhënat e tolerancës ndaj dëmtimit për STC-të dhe riparimet e atyre STC-ve të miratuara më ose pas 1 shtatorit 2003
 - 26.334 Të dhënat për tolerancën ndaj dëmtimit për STC-të dhe ndryshimet dhe riparimet e tjera në ato ndryshime të miratuara përpara 1 shtatorit 2003
 - 26.370 Detyrat e vazhdueshmërisë të vlefshmërisë ajrore dhe programi i mirëmbajtjes së avionëve
- NËNPJESA C – HELIKOPTERËT**
- 26.400 Fikësit e zjarrit
 - 26.410 Kontrollat emergjente të operuara nën ujë
 - 26.415 Dalje emergjence nënujore
 - 26.420 Pajisje emergjente për fluturim mbi ujë
 - 26.425 Sigurimi i kushteve të argumentuara të detit
 - 26.430 Rezistenca e një sistemi të pluskimit emergjent ndaj dëmtimit
 - 26.431 Përcaktimi i qëndrueshmërisë së projekteve të sistemit të pluskimit emergjent
 - 26.435 Vendosja automatike e një sistemi pluskimi emergjent të zjarrit.
- Shtojca I – Lista e modeleve të avionëve që nuk u nënshtrohen disa dispozitave të aneksit I (pjesa

26)

NËNPJESA A PARASHIKIME TË PËRGJITHSHME

26.10 Autoriteti kompetent

a) Për qëllimet e këtij aneksi, autoriteti kompetent, të cilit operatorët me vend kryesor të biznesit Shqipërinë, duhet t'i demonstrojnë përputhshmërinë e avionit, projektimi i të cilit tashmë është certifikuar, me kërkesat e këtij aneksi, është Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Për qëllimet e këtij aneksi, autoriteti kompetent të cilit, mbajtësit e certifikatave të tipit (TC), TC të kufizuara, certifikatave plotësuese të tipit (STC), ndryshimeve dhe miratimeve të projektimit të riparimit, duhet t'i demonstrojnë përputhshmërinë e certifikatave ekzistuese të tipit (TC), TC e kufizuar, certifikatat e tipit plotësues (STC), ndryshimet dhe projektimin e riparimit me kërkesat e këtij aneksi do të jetë autoriteti kompetent sipas pikës 26.10.

26.20 Pajisje përkohësisht jofunkionale

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet, pjesët e pajisjeve ose funksionet e avionit të përcaktuara në këtë pjesë nuk janë funksionale ose mungojnë, përveç rastit kur parashikohen nga lista minimale e pajisjeve të operatorit, siç parashikohet në pjesën ORO.MLR.105 dhe janë miratuar nga autoriteti kompetent.

26.30 Vërtetimi i përputhshmërisë

a) Në përputhje me legjislacionin e komunitetit, Agjencia nxjerr specifikimet e certifikimit, të cilat pranohen dhe publikohen nga AAC-ja dhe të cilat shërbejnë si një mjet standard për të treguar përputhshmërinë me këtë aneks. Specifikimet e certifikimit duhet të jenë mjaftueshëm të detajuara dhe specifike për të treguar kushtet në të cilat mund të vërtetohet përputhshmëria me kërkesat e këtij aneksi.

b) Operatorët dhe mbajtësit e një certifikate tipi, certifikate tip të kufizuar, certifikate tipi shtesë ose një miratimi të projektit të ndryshimit dhe riparimi mund të demonstronjë përputhjen me kërkesat e këtij aneksi duke respektuar njërin nga sa vijon:

i. specifikimet e nxjerra nga Agjencia dhe pranuar e publikuara nga AAC-ja, sipas paragrafit “a” të kësaj pike ose specifikimet ekuivalente të certifikimit të lëshuara nga Agjencia dhe pranuar e nxjerrë nga AAC-ja, sipas pikës 21.B.70 të aneksit I 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”, që përafrojnë rregulloren e BE-së nr. 748/2012;

ii. standardet teknike që ofrojnë një nivel të barabartë sigurie me ato të përfshira në ato specifikime certifikimi.

c) Mbajtësit e një certifikate tipi, certifikate të tipit të kufizuar, certifikatës së tipit shtesë ose një miratimi të projektimit të ndryshimit dhe riparimit duhet t'i vënë në dispozicion çdo operatori të njohur të aeroplanit çdo ndryshim në Udhëzimet për Vazhdueshmërinë e Vlefshmërisë në Fluturim (ICA) të kërkuara për të demonstruar pajtueshmërinë me këtë aneks. Për qëllimet e kësaj rregulloreje, ICA përfshin, gjithashtu, inspektimet e tolerancës ndaj dëmtimit (DTIs), udhëzimet e vlerësimit të riparimit (REGs), një program bazë për parandalimin dhe kontrollin e korrozionit (CPCP) dhe një listë të strukturave kritike për lodhjen (FCS) dhe seksione të kufizimit të vlefshmërisë ajrore (ALS).

NËNPJESA B AEROPLANËT E MËDHENJ

26.50 Ndenjëset, shtretërit, rripat e sigurisë horizontal dhe vertikal

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar, me certifikim tipi të lëshuar më datë 1 janar 1958 ose më pas, duhet të garantojnë se të gjitha ndenjëset e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit ose të kabinës dhe sistemi i tyre i lidhjes janë të konfiguruar për të ofruar një nivel optimal të mbrojtjes në rast të uljes emergjente, duke u lejuar njëkohësisht personave funksionet e domosdoshme në fluturim dhe duke lehtësuar daljen e shpejtë.

26.60 Ulje e emergjencës – kushtet dinamike

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj të përdorur në transportin ajror tregtar të pasagjerëve, me certifikim tipi më 1 janar 1958 ose pas, dhe për të cilët certifikata individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar për herë të parë më ose pas datës 26 shkurt 2021, duhet të demonstronjë për çdo projekt të miratuar të tipit të ndenjëses, për t'u zënë gjatë rullimit, ngritjes ose uljes, që pasagjeri është i mbrojtur kur ekspozohet ndaj ngarkesave që vijnë nga kushtet e uljes së emergjencës.

Demonstrimi do të bëhet me një nga mjetet e mëposhtme:

a) testet dinamike të kryera me sukses;

b) analiza racionale që siguron siguri ekuivalente, bazuar në testet dinamike të një modeli të ngjashëm të llojit të sediljes.

Detyrimi i përcaktuar në paragrafin e parë nuk zbatohet për vendet e mëposhtme:

- a) ndenjëset e ekuipazhit të kabinës së fluturimit;
- b) ndenjëset në aeroplanët me kapacitet të ulët të përfshirë vetëm në operimet e transportit ajror tregtar jo të skeduluara, të kryera në bazë kërkesës;
- c) ndenjëset në një model avioni të listuar në tabelën A.1 të shtojcës 1 dhe që mbajnë numrin serial të prodhuesit të listuar në atë tabelë.

26.100 Vendndodhja e daljeve të emergjencës

Me përjashtim të aeroplanëve që kanë konfigurim të daljes së emergjencës të instaluar dhe miratuar para datës 1 prill 1999, operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar që kanë konfiguracion me numër maksimal operimi të ndenjësive të udhëtarëve prej më shumë se nëntëmbëdhjetë, me një ose më shumë dalje emergjente të çaktivizuara, duhet të sigurojnë që distanca/t ndërmjet daljeve të mbetura të përputhet (përputhen) me evakuimin efektiv.

26.105 Aksesi në daljet e emergjencës

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar duhet të ofrojnë mjete për të lehtësuar lëvizjen e shpejtë dhe të lehtë të secilit udhëtar nga ndenjësja e tyre te cilado nga daljet e emergjencës në rast të një evakuimi emergjent.

26.110 Shenjimet e daljeve të emergjencës

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar duhet të veprojnë në përputhje me kushtet në vijim:

- a) të sigurojnë mjete për të lehtësuar vendndodhjen, aksesin dhe funksionimin e daljeve të emergjencës nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës, sipas kushteve të parashikueshme brenda në kabinë në raste të evakuimit emergjent;
- b) të sigurojnë mjete për të lehtësuar vendndodhjen dhe funksionimin e daljeve të emergjencës nga personeli në pjesën e jashtme të aeroplanit në raste të evakuimit emergjent.

26.120 Ndryçimi i brendshëm i emergjencës dhe operimi i ndriçimit të emergjencës

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar sigurojnë mjete për të garantuar se janë vendosur në dispozicion shenja të ndriçuara të daljes, ndriçim i përgjithshëm i kabinës dhe zonës së daljes dhe ndriçim i ulët i rrugës së daljes, për të lehtësuar gjetjen e daljeve dhe lëvizjen e pasagjerëve drejt daljeve në rast të evakuimit emergjent.

26.150 Brendësia e ndarjeve

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj, që përdoren në transportin ajror tregtar, duhet të veprojnë në përputhje me kushtet në vijim:

- a) të gjitha materialet dhe pajisjet e përdorura në kabinat e ekuipazhit dhe të pasagjerëve duhet të demonstrojnë karakteristika ndezshmërie të përshtatshme për minimizimin e efekteve të zjarreve gjatë fluturimit dhe ruajtjen e kushteve për mbijetesë në kabinë për një kohë të barabartë me kohën që nevojitet për të kryer evakuim të mjetit ajror;
- b) duhet të vendoset sinjalistikë për ndalimin e duhanit;
- c) bombolat duhet të jenë në gjendje të sigurojnë frenimin e zjarrit të brendshëm në çdo kohë; këto bombola duhet të shenjohen për të mos lejuar hedhjen e materialeve që përdoren për pirjen e duhanit.

26.155 Ndezshmëria e materialit mbështjellës të kabinave të ngarkesës

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar, me certifikatë tip të marrë pas datës 1 janar 1958, duhet të sigurojnë që materialet mbështjellëse të ngarkesave të klasit C ose D në kompartmentet e ngarkesës janë të ndërtuara nga materiale që parandalojnë më së miri efektet e zjarrit në kabinë që të mos rrezikohet mjeti ajror ose pasagjerët e tij.

26.156 Materialet izoluese termike ose akustike

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj të përdorur në transportin ajror tregtar, me certifikatë tipi të marrë më 1 janar 1958 ose pas, duhet të sigurojnë që:

a) për aeroplanët për të cilët certifikata e parë individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar përpara datës 18 shkurt 2021, kur materialet e reja izoluese termike ose akustike janë instaluar si zëvendësime në ose pas datës 18 shkurt 2021, këto materiale të reja kanë karakteristika të rezistencës ndaj përhapjes së flakës që parandalojnë ose zvogëlojnë rrezikun e përhapjes së flakës në aeroplan;

b) për aeroplanët për të cilët certifikata e parë individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar më 18 shkurt 2021 ose më pas, materialet izoluese termike dhe akustike kanë karakteristika të rezistencës ndaj përhapjes së flakës, të cilat parandalojnë ose reduktojnë rrezikun e përhapjes së flakës në aeroplan;

c) për aeroplanët për të cilët certifikata e parë individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar më 18 shkurt 2021 ose më pas dhe me një kapacitet pasagjerësh 20 ose më shumë, materialet izoluese termike dhe akustike (duke përfshirë mjetet e fiksimit të materialeve në trupin e avionit) të instaluar në gjysmën e poshtme të aeroplanit kanë karakteristika të rezistencës ndaj depërtimit të flakës, të cilat parandalojnë ose zvogëlojnë rrezikun e depërtimit të flakës në aeroplan pas një aksidenti dhe që sigurojnë kushte të mbijetueshme në kabinë për një kohë të nevojshme për evakuimin e aeroplanit.

26.157 Konvertimi i kompartimenteve të klasës D

Operatorët e avionëve të mëdhenj të përdorur në transportin ajror tregtar, të tipit të certifikuar më 1 janar 1958 ose pas kësaj date, me përjashtim të operatorëve të një modeli avioni të listuar në tabelën A.1 të shtojcës 1 të këtij aneksi, duhet të sigurojnë që:

a) për aeroplanët, funksionimi i të cilëve përfshin transportin e pasagjerëve, çdo ngarkesë ose bagazh të klasës D, pavarësisht nga vëllimi i tij, përputhet me specifikimet e certifikimit të zbatueshme për një ndarje të klasit C;

b) për aeroplanët, funksionimi i të cilëve përfshin vetëm transportin e ngarkesave, çdo ndarje ngarkese të klasës D, pavarësisht nga vëllimi i tij, përputhet me specifikimet e certifikimit të zbatueshme për një ndarje të klasit C ose të klasit E.

26.160 Mbrojtja nga zjarri në tualete

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar me konfiguracion me numër maksimal operativ të ndenjësive të pasagjerëve prej më shumë se 19 pasagjerë duhet të veprojnë në përputhje me kushtet në vijim:

Tualetet duhet të pajisen me:

a) mjete për zbulimin e tymit;

b) mjete për shuarjen në mënyrë automatike të zjarrit që ndodh në çdo bombol.

26.170 Fikësit e zjarrit

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj duhet të sigurojnë që fikësit e mëposhtme të mos përdorin halonin si një agjent shuarjeje:

a) fikësit e zjarrit të integruar në çdo kontejner për mbetjet e tualetit për peshqirë, letër ose mbeturina në aeroplanë të mëdhenj, për të cilët certifikata e parë individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar më ose pas datës 18 shkurt 2020;

b) fikësit e zjarrit portative në aeroplanë të mëdhenj, për të cilët certifikata e parë individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar më ose pas datës 18 maj 2019.

26.200 Paralajmërimi me zë për pajisjen e uljes

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar duhet të sigurojnë që të instalohet një pajisje e përshtatshme paralajmëruese me zë për pajisjen e uljes, me qëllim që të zvogëlohen në masë të konsiderueshme rastet e uljes së mjetit ajror kur pajisja për ulje është tërhequr pa dashje.

26.201 Presioni i fryrjes së gomave

Operatorët e avionëve të mëdhenj duhet të minimizojnë rrezikun që një gomë të jetë nën presionin minimal të saj të fryrjes gjatë funksionimit.

26.205 Sistemet e ndërgjegjësimit dhe alarmit për tejkalimin e pistës

a) Operatorët e avionëve të mëdhenj të përdorur në transportin ajror komercial duhet të sigurojnë që çdo aeroplan për të cilin është lëshuar certifikata e parë individuale e vlefshmërisë ajrore më ose pas datës 1 janar 2025, të jetë i pajisur me një sistem njoftimi dhe ndërgjegjësimi për tejkalimin e pistës.

b) Ky sistem do të projektohet në një mënyrë që të lejojë reduktimin e rrezikut të një tejkalimi gjatësor të pistës gjatë uljes, duke siguruar një alarm, gjatë fluturimit dhe në tokë, për ekuipazhin e fluturimit kur avioni rrezikon të mos jetë në gjendje për të ndaluar brenda distancës së disponueshme deri në fund të pistës.

26.250 Sistemet operuese të derës së kabinës së ekuipazhit të fluturimit – paaftësim i një personi

Operatorët e aeroplanëve të mëdhenj që përdoren në transportin ajror tregtar duhet të sigurojnë që sistemet operuese të derës së kabinës së ekuipazhit të fluturimit, kur janë të instaluar, të ofrojnë mundësi alternative të hapjes për të lehtësuar lëvizshmërinë e anëtarëve të ekuipazhit të kabinës në kabinën e ekuipazhit të fluturimit në rastin kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk është i aftë të veprojë vetë.

26.300 Programi i vazhdueshëm i integritetit strukturor për strukturat e vjetruara të avionëve – kërkesat e përgjithshme

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar më ose pas 1 janarit 1958, për të cilin aplikimi për TC është dorëzuar përpara 1 janarit 2019, duhet të krijojë një program të vazhdueshëm të integritetit strukturor për strukturën e vjetruar të avionit, i cili duhet të jetë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikat 26.301 deri në 26.309.

b) Paragrafi “a” nuk do të zbatohet për një model avioni, të cilit i është lëshuar një certifikatë tipi përpara datës 26 shkurt 2021 dhe që plotëson ndonjë nga kushtet e mëposhtme:

i. është renditur në tabelën A.1 të shtojcës 1 të këtij aneksi;

ii. nuk operohet më pas datës 26 shkurt 2021;

iii. nuk është certifikuar për të kryer operime civile me ngarkesë ose pasagjerë;

iv. ka një TC të kufizuar të lëshuar përpara datës 26 shkurt 2021, në përputhje me kërkesat e tolerancës ndaj dëmtimit, me kusht që të mos operohet përtej 75% të objektivit të shërbimit të projektimit dhe të operohet kryesisht në mbështetje të operacioneve prodhuese të mbajtësve të miratimit;

v. është i certifikuar me një TC të kufizuar dhe është projektuar kryesisht për shuarjen e zjarrit.

Përjashtimet e parashikuara në paragrafin (b) (ii) deri në (b) (v) do të zbatohen vetëm pasi mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar t'i dorëzojë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10 për miratim një listë që identifikon llojin e aeroplanit dhe modelet, variacionet ose numrat serialë së bashku me informacionin që mbështet arsyet pse avioni është përfshirë në listë.

c) Për një model avioni të cilit i është lëshuar me një certifikatë tipi e parë përpara datës 26 shkurt 2021 dhe për të cilin një ndryshim ose riparim ekzistues nuk është dhe nuk do të përfshihet në asnjë aeroplan në operim në dhe pas datës 26 shkurt 2022, paragrafët (a) (ii) dhe (a) (iii) të pikës 26.307 dhe paragrafi (a) (ii) i pikës 26.308 nuk do të zbatohen nëse para datës 26 shkurt 2022 mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar i dorëzon autoritetit kompetent, sipas pikës 26.10 miratimin e listës së të gjitha ndryshimeve dhe riparimeve.

26.301 Plani i pajtueshmërisë për mbajtësit e (R)TC

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar më ose pas 1 janarit 1958, për të cilin aplikimi për TC është dorëzuar përpara 1 janarit 2019, duhet:

i. të krijojë një plan përputhshmërie për integritetin e vazhdueshëm strukturor që përshkruan demonstrimin e planifikuar të përputhshmërisë me kërkesat e përcaktuara në pikat 26.302 deri në 26.309;

ii. t'i dorëzojë planin e përputhshmërisë për integritetin e vazhdueshëm strukturor të përmendur në paragrafin "i", autoritetit kompetent, sipas pikës 26.10 përpara datës 27 maj 2021, për miratim.

b) Një aplikant për një TC ose TC-je të kufizuar të përmendur në shkronjën "c" të nenit 1 paragrafi 2 duhet:

i. të krijojë një plan përputhshmërie për integritetin e vazhdueshëm strukturor që përshkruan demonstrimin e planifikuar të përputhshmërisë me kërkesat e përcaktuara në pikat 26.303 deri në 26.306;

ii. t'i dorëzojë planin e përputhshmërisë për integritetin e vazhdueshëm strukturor të përmendur në paragrafin "i" autoritetit kompetent sipas pikës 26.10 përpara datës 27 maj 2021 ose, përpara lëshimit të certifikatës, nëse ndodh më vonë, për miratim.

26.302 Vlerësimi i tolerancës ndaj lodhjes dhe dëmtimit

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar, për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar për të transportuar 30 pasagjerë ose më shumë, ose me një kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose më shumë, certifikuar në ose pas 1 janarit 1958, për të cilin aplikimi për TC është dorëzuar përpara datës 1 janar 2019, do të kryejë një vlerësim të tolerancës ndaj lodhjes dhe dëmtimit të strukturës së avionit dhe do të zhvillojë DTI që do të shmangë dështimet katastrofike, për shkak të lodhjes gjatë gjithë jetës operationale të aeroplanit.

b) Përveç rasteve kur dokumentacioni që përshkruan DTI-në e përmendur në paragrafin "a" është miratuar tashmë nga autoriteti kompetent, sipas pikës 26.10, 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", që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012, mbajtësi i një TC-je ose i një TC-je të kufizuar duhet ta dorëzojë këtë dokumentacion tek autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, për miratim para datës 26 shkurt 2025.

26.303 Kufiri i vlefshmërisë

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose i një TC-je të kufizuar, për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar më ose pas 1 datës janar 1958, për të cilin aplikimi për TC është dorëzuar përpara datës 1 janar 2019, i certifikuar me një maksimum peshe ngritjeje (MTOW) më të madhe se 34 019 kg (75 000 lbs), duhet:

i. të vendosë një kufi të vlefshmërisë (LOV) dhe përfshijë atë LOV në një ALS të ndryshuar;

ii. të identifikojë veprimet ekzistuese dhe të reja të mirëmbajtjes nga të cilat varet LOV dhe të zhvillojë informacionin e shërbimit të nevojshëm për operatorët për të zbatuar këto veprime të mirëmbajtjes dhe të dorëzojë informacionin e shërbimit për veprimet e mirëmbajtjes në autoritetin kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme, në përputhje me një plan detyrues të rënë dakord përkatësisht.

Konfigurimet strukturore të aeroplanit që do të vlerësohen për qëllimin e vendosjes së LOV do të përfshijnë të gjitha variacionet e modelit dhe derivatet e miratuara, sipas TC përpara datës 26 shkurt 2021 dhe të gjitha ndryshimet strukturore dhe zëvendësimet në konfigurimet strukturore të atyre avionëve që kërkohen nga një direktivë e vlefshmërisë ajrore të lëshuar para datës 26 shkurt 2021.

Me përjashtim të paragrafit (a) (ii), një mbajtësi të një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar për një aeroplan të madh me motor turbinë nuk do t'i kërkohet të zhvillojë dhe dorëzojë në Agjenci informacionin e shërbimit për një veprim të mirëmbajtjes së zbatueshëm për një model avioni i cili nuk do të operohet më pas pikës së planifikuar të dorëzimit për informacionin e shërbimit të atij veprimi mirëmbajtjeje. Që ky përjashtim të hyjë në fuqi, mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar duhet të informojë autoritetin kompetent sipas pikës 26.10 jo më vonë se data në të cilën modeli i avionit pushon së funksionuari.

b) Mbajtësi i certifikatës së tipit (TC) ose TC i kufizuar do t'i dorëzojë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10, LOV-në e vendosur në përputhje me paragrafin “a” dhe ndryshimin e ALS-së të përmendur në atë paragraf së bashku me planin detyrues, përpara afateve të përcaktuara në paragrafët “i” deri “iii”, për miratim:

i. 26 gusht 2024 për strukturën kritike të lodhjes me një bazë certifikimi që nuk përfshin një vlerësim të tolerancës ndaj dëmtimit;

ii. 26 shkurt 2026 për strukturën e aeroplanit që i nënshtrohet testimit të vazhdueshëm të lodhjes në shkallë të gjerë në datën e zbatimit të kësaj rregulloreje;

iii. 26 shkurt 2025 për të gjitha strukturat e tjera të avionit.

c) Një aplikant për një TC ose TC-je të kufizuar siç përmendet në shkronjën (c) të nenit 1 paragrafi 2, për një aeroplan të madh me motor turbinë me një peshë maksimale ngritjeje (MTOW) më të madhe se 34 019 kg (75 000 lbs), duhet:

i. të vendosë një kufi vlefshmërie (LOV) dhe përfshijë atë LOV në ALS;

ii. të identifikojë veprimet ekzistuese dhe të reja të mirëmbajtjes nga të cilat varet LOV dhe të zhvillojë informacionin e shërbimit të nevojshëm për operatorët për të zbatuar ato veprime të mirëmbajtjes dhe të dorëzojë informacionin e shërbimit për veprimet e mirëmbajtjes në autoritetin kompetent sipas pikës 26.10 kur është e zbatueshme në përputhje me një plan detyrues të rënë dakord me Agjencinë.

d) Aplikanti për një TC ose TC-je të kufizuar siç përmendet në shkronjën (c) të nenit 1 paragrafi 2 do t'i dorëzojë LOV-në e vendosur në përputhje me paragrafin (c) dhe ALS të përmendur në atë paragraf së bashku me planin detyrues autoritetit kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme, për miratim.

e) Afatet e mëposhtme do të zbatohen për detyrimet e përmendura në paragrafin “d”:

i. përpara datës së miratuar nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10 në planin e aplikantit për përfundimin e testeve dhe analizave të çdo strukture aeroplani që kërkon testim të ri të lodhjes në shkallë të gjerë për të mbështetur vendosjen e LOV;

ii. përpara datës 26 shkurt 2025 për të gjitha strukturat e tjera të avionit.

26.304 Programi për parandalimin dhe kontrollin e korrozionit

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar më ose pas 1 janarit 1958, për të cilin aplikimi për TC është dorëzuar përpara 1 janarit 2019, duhet të vendosë një program bazë për parandalimin dhe kontrollin e korrozionit (CPCP).

b) Përveç rasteve kur CPCP-ja bazë e përmendur në paragrafin (a) është miratuar tashmë nga Agjencia në përputhje me pikën 21.A.3B(c)(1) të aneksit 1 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 të produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit”, që përafron rregulloren e BE-së nr. 748/2012 ose në një raport të bordit të rishikimit të mirëmbajtjes (MRBR) të miratuar nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, sipas rastit, mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar duhet t’ia dorëzojë CPCP, autoritetit kompetent sipas pikës 26.10 për miratim përpara datës 26 shkurt 2023.

c) Një aplikant për një TC ose TC të kufizuar, siç përmendet në germën (c) të nenit 1, paragrafi 2, për një aeroplan të madh me turbinë duhet të krijojë një program bazë parandalimi dhe kontrolli të korrozionit (CPCP) përpara se të lëshohet TC.

26.305 Vlefshmëria e programit të vazhdueshëm të integritetit strukturor

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar në ose pas 1 janarit 1958, për të cilin aplikimi për TC-në është dorëzuar përpara 1 janarit 2019, do të krijojë dhe zbatojë një proces që siguron që programi i vazhdueshëm i integritetit

strukturor të mbetet i vlefshëm gjatë gjithë jetës operationale të aeroplanit, duke marrë parasysh përvojën e shërbimit dhe operimet aktuale.

b) Mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC e kufizuar duhet t'i paraqesë Agjencisë një përshkrim të procesit të përmendur në paragrafin (a) përpara datës 26 shkurt 2023 për miratim. Mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC e kufizuar do të zbatojë procesin brenda 6 muajve pas miratimit të saj nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme.

c) Një aplikant për një TC ose TC-je të kufizuar siç përmendet në germën (c) të nenit 1, paragrafi 2 për një aeroplan të madh me turbinë, duhet të krijojë dhe zbatojë një proces që siguron që programi i vazhdueshëm i integritetit strukturor të mbetet i vlefshëm gjatë gjithë jetës operative të aeroplanit, duke marrë parasysh përvojën e shërbimit dhe operimet aktuale. Ai do t'i dorëzojë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10 kur është e zbatueshme një përshkrim të procesit para datës 26 shkurt 2023, ose para lëshimit të certifikatës, cilado që të ndodhë më vonë, për miratim dhe do ta zbatojë procesin brenda 6 muajve pas miratimit të tij nga Autoriteti kompetent sipas pikës 26.10.

26.306 Struktura bazë kritike e lodhjes

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar për një aeroplan të madh me turbinë të certifikuar më ose pas datës 1 janar 1958, për të cilin aplikimi për TC është dorëzuar përpara 1 janarit 2019 dhe i certifikuar për të mbajtur 30 pasagjerët ose më shumë, ose me një kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose më shumë, duhet të identifikojë dhe listojë strukturat bazë kritike për lodhjen (FCBS) për të gjitha variacionet dhe derivatet e modelit të avionit të përfshira në TC ose TC të kufizuar.

b) Mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC e kufizuar duhet t'i dorëzojë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10 kur është e zbatueshme, listën e strukturave të përmendura në paragrafin (a) përpara datës 26 gusht 2024 për miratim.

c) Pas miratimit të listës së përmendur në paragrafin (a) nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme mbajtësi i një certifikate tipi (TC) ose një TC të kufizuar do ta vërë atë në dispozicion të operatorëve dhe personave që kërkohet të jenë në përputhje me pikat 26.330 dhe 26.370.

d) Një aplikant për një TC ose TC të kufizuar, siç përmendet në germën "c" të nenit 1, paragrafi 2, për një aeroplan të madh me turbinë që do të certifikohet për të transportuar 30 pasagjerë ose më shumë, ose me një kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose më shumë duhet të identifikojë dhe listojë strukturat bazë kritike për lodhjen (FCBS) për të gjitha variacionet dhe derivatet e modelit të avionit të përfshira në TC ose TC të kufizuar. Lista e këtyre strukturave duhet t'i dorëzohet autoritetit kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme përpara datës 26 gusht 2024 ose përpara lëshimit të certifikatës, cilado qoftë më vonë, për miratim.

e) Pas miratimit të listës së përmendur në paragrafin (d) nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, aplikanti për një TC ose TC-je të kufizuar siç referohet në germën (c) të nenit 1 paragrafi 2 do ta vërë atë në dispozicion të operatorëve dhe personave që u kërkohet të jenë në përputhje me pikën 26.370.

26.307 Të dhëna për tolerancën ndaj dëmtimit për ndryshimet ekzistuese në strukturën kritike të lodhjes

a) Një mbajtës i një certifikate tipi (TC) ose TC-je të kufizuar për një aeroplan të madh me motor turbinë të certifikuar më ose pas 1 janarit 1958 i certifikuar për të transportuar 30 pasagjerë ose më shumë, ose me një kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose më shumë, për ndryshimet dhe strukturën e modifikuar kritike të lodhjes (FCMS) që ekziston më 26 shkurt 2021 duhet:

i. të rishikojë ndryshimet ekzistuese të projektimit (modifikimet e projektimit) dhe të identifikojë të gjitha ndryshimet që prekin FCBS të identifikuar në përputhje me pikën 26.306;

ii. për çdo ndryshim të identifikuar në përputhje me paragrafin (a) (i), të identifikojë çdo strukturë të modifikuar të lidhur me lodhjen kritike (FCMS);

iii. për çdo ndryshim të identifikuar në përputhje me paragrafin (a) (i), të kryejë një vlerësim të tolerancës së dëmit dhe të krijojë dhe dokumentojë inspektimet e tolerancës ndaj dëmtimeve;

b) Mbjhtësi i njË certifikate tipi (TC) ose njË TC tË kufizuar duhet t'i dorËzojË autoritetit kompetent, sipas pikËs 26.10, kur ËshtË e zbatueshme listËn e tË gjitha strukturave tË modifikuara, kritike ndaj lodhjes (FCMS), tË identifikuara nË pËrputhje me paragrafin (a) (ii) pËr miratim pËrpara datËs 26 shkurt 2025.

c) Mbjhtësi i njË certifikate tipi (TC) ose njË TC tË kufizuar duhet t'i dorËzojË autoritetit kompetent, sipas pikËs 26.10 tË dhËnat e tolerancËs sË dËmit, pËrfshirË DTI, qË rezultojnË nga vlerËsimi i kryer nË pËrputhje me paragrafin (a) (iii) pËrpara datËs 26 gusht 2024, pËr miratim.

d) Pas miratimit nga agjencia tË listËs FCMS tË paraqitur nË pËrputhje me paragrafin (b), mbajhtësi i njË certifikate tipi (TC) ose i kufizuar do ta vËrË atË listË nË dispozicion tË operatorËve dhe personave qË kËrkoher tË respektojnË pikat 26.330 dhe 26.370.

26.308 TË dhËna pËr tolerancËn ndaj dËmtimit pËr riparimet ekzistuese tË strukturËs kritike ndaj lodhjes

a) NjË mbajhtës i njË certifikate tipi (TC) ose TC-je tË kufizuar pËr njË aeroplan tË madh me turbinË tË certifikuar mË ose pas 1 janarit 1958 i certifikuar pËr tË transportuar 30 pasagjerË ose mË shumË, ose me njË kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose mË shumË, pËr riparimet e publikuara qË ekzistojnË mË 26 shkurt 2021 duhet tË:

i. rishikojË tË dhËnat e riparimit dhe identifikojË çdo riparim tË specifikuar nË tË dhËnat qË ndikojnË nË strukturËn bazË kritike tË lodhjes dhe strukturËn e modifikuar kritike tË lodhjes tË identifikuar nË pËrputhje me paragrafin (a) tË pikËs 26.306 dhe paragrafin (a) (ii) tË pika 26.307;

ii. tË kryejË njË vlerËsim tË tolerancËs ndaj dËmtimit pËr çdo riparim tË identifikuar nË pËrputhje me paragrafin (a) (i), pËrveç rasteve kur ËshtË bËrË mË parË.

b) Mbjhtësi i njË certifikate tipi (TC) ose TC e kufizuar do t'i dorËzojË autoritetit kompetent sipas pikËs 26.10, kur ËshtË e zbatueshme, tË dhËnat e tolerancËs sË dËmit, pËrfshirË DTI, qË rezultojnË nga vlerËsimi i kryer nË pËrputhje me paragrafin (a) (ii) pËrpara datËs 26 maj 2024, pËr miratim, pËrveç nËse ËshtË miratuar tashmË nË pËrputhje me pikËn 21.A.435(b)(2) tË aneksit I (pjesa 21) tË urdhrËt 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", qË pËrafron rregulloren e BE-sË nr. 748/2012, pËrpara datËs 26 gusht 2022.

26.309 UdhËzimet e vlerËsimit tË riparimit

a) NjË mbajhtës i njË certifikate tipi (TC) ose TC-je tË kufizuar pËr njË aeroplan tË madh me turbinË tË certifikuar mË ose pas 1 janarit 1958 i certifikuar pËr tË transportuar 30 pasagjerË ose mË shumË, ose me njË kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose mË shumË dhe pËr tË cilat TC ose TC e kufizuar ËshtË lËshuar pËrpara 11 janarit 2008, do tË zhvillojË udhËzimet e vlerËsimit tË riparimit (REGs) pËr tË vendosur:

i. njË proces pËr kryerjen e vËzhgimeve tË aeroplanit tË prekur qË mundËson identifikimin dhe dokumentimin e tË gjitha riparimeve ekzistuese qË ndikojnË nË strukturËn kritike tË lodhjes, tË identifikuar nË pËrputhje me paragrafin (a) tË pikËs 26.306 dhe paragrafin (a) (ii) tË pikËs 26.307;

ii. njË proces qË u mundËson operatorËve tË marrin njË DTI pËr riparimet e identifikuara nË pËrputhje me paragrafin (a) (i);

iii. njË plan zbatimi qË ofron korniza kohore pËr kryerjen e anketimeve tË aeroplanit, marrjen e DTI-ve dhe pËrfshirjen e DTI-ve nË programin e mirËmbajtjes sË operatorit tË aeroplanit.

b) Mbjhtësi i njË TC ose i njË TC tË kufizuar duhet t'i dorËzojË agjencisË udhËzimet e vlerËsimit tË riparimit tË zhvilluara nË pËrputhje me paragrafin (a) pËrpara datËs 26 shkurt 2025, pËr miratim.

26.330 TË dhËnat e tolerancËs ndaj dËmtimit pËr certifikatat ekzistuese shtesË tË tipit (STC), ndryshime tË tjera ekzistuese tË mËdha dhe riparime ekzistuese qË ndikojnË nË ato ndryshime ose STC

a) Një mbajtës i një STC të lëshuar përpara datës 26 shkurt 2021 për një ndryshim të madh, ose një mbajtës i një ndryshimi të madh që është konsideruar i miratuar sipas nenit 4 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”, që për afro rregulloren e BE-së nr. 748/2012, për aeroplanët e mëdhenj të certifikuar në ose pas 1 janarit 1958 për të transportuar 30 ose më shumë pasagjerë ose që kanë një kapacitet ngarkese prej 3 402 kg (7 500 lbs) ose më shumë, do të mbështesë operatorët që u kërkohet të pajtohen me pikën 26.370(a)(ii) duke adresuar efektet negative të atyre ndryshimeve dhe riparimeve të ndryshimeve në strukturën e aeroplanit dhe duhet të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikat 26.331 deri në 26.334.

b) Paragrafi (a) nuk do të zbatohet për ndryshimet dhe riparimet e mëdha të një modeli avioni të certifikuar për herë të parë përpara datës 26 shkurt 2021, kur ai model avioni plotëson ndonjë nga kushtet e mëposhtme:

i. është renditur në tabelën A.1 të shtojcës 1;

ii. nuk funksionon më pas datës 26 shkurt 2021;

iii. nuk është certifikuar për të kryer operime civile me ngarkesë ose pasagjerë;

iv. ka një TC të kufizuar dhe është certifikuar në përputhje me kërkesat e tolerancës ndaj dëmtimit, me kusht që të mos operohet përtej 75% të qëllimit të shërbimit të tij të projektimit dhe të operohet kryesisht në mbështetje të operimeve prodhuese të mbajtësve të kufizuar të TC-së;

v) është i certifikuar me një TC të kufizuar dhe është projektuar kryesisht për shuarjen e zjarrit;

c) Paragrafi (a) nuk do të zbatohet për ndryshimet dhe riparimet e mëdha në një aeroplan të certifikuar për herë të parë përpara datës 26 shkurt 2021, kur ndryshimet ose riparimet nuk janë dhe nuk do të përfshihen në asnjë aeroplan në operim më 26 gusht 2024 ose më pas;

d) Përjashtimet e parashikuara në paragrafin (b) (ii) deri në (b) (v) dhe (c) do të zbatohen vetëm pasi mbajtësi i miratimit të ndryshimit të dorëzojë për miratim nga autoriteti kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme përpara datës 26 shkurt 2025, një listë ndryshimesh që ndikojnë në strukturën bazë kritike të lodhjes, së bashku me informacionin duke mbështetur arsyet pse çdo ndryshim është përfshirë në listë.

26.331 Plani i përputhshmërisë për mbajtësit e STC-së

Mbjtësi i një miratimi ndryshimi duhet:

a) të krijojë një plan përputhshmërie që adreson kërkesat e pikave 26.332 deri në 26.334;

b) t'i paraqesë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme, planin e përputhshmërisë të përmendur në paragrafin (a) përpara datës 25 gusht 2024, për miratim.

26.332 Identifikimi i ndryshimeve që ndikojnë në strukturën kritike të lodhjes

a) Një mbajtës i një miratimi ndryshimi duhet:

i. të rishikojë ndryshimet dhe të identifikojë ato ndryshime që ndikojnë në strukturën bazë kritike të lodhjes;

ii. për çdo ndryshim të identifikuar në përputhje me paragrafin (a) (i), të identifikojë çdo FCMS të lidhur;

iii. të identifikojë riparimet e publikuara që ndikojnë në çdo ndryshim të identifikuar në përputhje me paragrafin (a) (i).

b) Mbajtësi i një miratimi ndryshimi që është lëshuar në ose pas 1 shtatorit 2003, do të zhvillojë dhe dorëzojë një listë të ndryshimeve dhe FCMS-të e identifikuara në përputhje me paragrafët (a) (i) dhe (a) (ii) tek autoriteti kompetent, sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme para datës 26 shkurt 2025, për miratim, dhe, me miratimin përkatës, të vendosë listën në dispozicion të personave dhe operatorëve, të cilëve u kërkohet të jenë në përputhje me paragrafin (b) (ii) të pikës 26.370.

c) Mbajtësi i një miratimi të një ndryshimi që është lëshuar përpara datës 1 shtator 2003 duhet:

i. të zhvillojë dhe t'i dorëzojë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme një listë të ndryshimeve të identifikuar në përputhje me paragrafin (a) (i) përpara datës 26 shkurt 2025, për miratim;

ii. me kërkesë të një operatori që kërkohet të pajtohet me pikën 26.370(a)(ii) për një ndryshim, të identifikojë dhe listojë çdo FCMS që lidhet me ndryshimin dhe dorëzojë këto të dhëna në agjenci brenda 12 muajve nga kërkesa e operatorit, për miratim;

iii. me miratimin e çdo të dhëne të paraqitur sipas paragrafëve (c) (i) dhe (c) (ii), t'i vërë ato të dhëna të disponueshme për personat dhe operatorët që u kërkohet të jenë në përputhje me paragrafin (b) (ii) të pikës 26.370.

26.333 Të dhënat e tolerancës ndaj dëmtimit për STC-të dhe riparimet e atyre STC-ve të miratuara më ose pas 1 shtatorit 2003

a) Një mbajtës i një miratimi ndryshimi që është lëshuar më ose pas 1 shtatorit 2003 duhet:

i. për ndryshimet dhe riparimet e publikuara të identifikuar në përputhje me paragrafin (a)(i) të pikës 26.332 dhe paragrafin (a)(iii) të pikës 26.332, të kryejë një vlerësim të tolerancës ndaj dëmtimit;

ii. të krijojë dhe dokumentojë inspektimin e tolerancës ndaj dëmtimit, përveç rasteve kur është bërë tashmë.

b) Mbajtësi i një miratimi ndryshimi do t'i dorëzojë për miratim autoritetit kompetent, sipas pikës 26.10, të dhënat e tolerancës së dëmit që rezultojnë nga vlerësimi i tolerancës ndaj dëmit të kryer në përputhje me paragrafin (a) (i) përpara datës 26 shkurt 2025, përveç nëse është miratuar tashmë në përputhje me pikën 21.B.111 të aneksit 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", që përafrohen rregulloren e BE-së nr. 748/2012.

c) Me përjashtim të paragrafit (b), për ndryshimet që nuk kishin një kërkesë për vlerësimin e tolerancës së dëmit në bazën e certifikimit, mbajtësi i një miratimi ndryshimi të identifikuar në paragrafin (a) duhet të paraqesë të dhënat e tolerancës së dëmit që rezultojnë nga vlerësimi i tolerancës ndaj dëmtimit i kryer në përputhje me paragrafin (a) për autoritetin kompetent sipas pikës 26.10, brenda afateve të mëposhtme, cilado qoftë më vonë, për miratim:

i. përpara se një aeroplan me atë ndryshim të inkorporuar të operohet në përputhje me aneksin IV (pjesa CAT) urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, "Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore"; ose

ii. përpara datës 26 shkurt 2023.

26.334 Të dhënat e tolerancës ndaj dëmtimit për STC dhe ndryshimet dhe riparimet e tjera të këtyre ndryshimeve të miratuara përpara datës 1 shtator 2003

a) Me kërkesë të një operatori të cilit i kërkohet që të pajtohet me pikën 26.370(a)(ii), mbajtësi i një miratimi të një ndryshimi që është lëshuar përpara datës 1 shtator 2003 duhet:

i. për ndryshimet dhe riparimet e publikuara të identifikuar në përputhje me paragrafin (a)(i) të pikës 26.332 dhe paragrafin (a)(iii) të pikës 26.332, të kryejë një vlerësim të tolerancës ndaj dëmtimit;

ii. të krijojë dhe dokumentojë inspektimin e tolerancës ndaj dëmtimit, përveç rasteve kur është bërë tashmë.

b) Mbajtësi i një miratimi të një ndryshimi duhet t'i dorëzojë autoritetit kompetent sipas pikës 26.10, kur është e zbatueshme, të dhënat e tolerancës ndaj dëmtimit që rezultojnë nga vlerësimi i kryer në përputhje me paragrafin (a) (i):

i. brenda 24 muajve nga marrja e një kërkesë, për kërkesat e marra para datës 26 shkurt 2024, për miratim; ose

ii. përpara datës 26 shkurt 2025 ose brenda 12 muajve nga marrja e një kërkesë, cilado që të ndodhë më vonë, për kërkesat e marra më ose pas datës 26 shkurt 2024, për miratim.

26.370 Detyrat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë së ajrore dhe programi i mirëmbajtjes së avionëve

a) Operatorët ose pronarët e aeroplanëve të mëdhenj me turbina të certifikuar më 1 janar 1958 ose më pas, duhet të sigurojnë vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të strukturave të vjetruara të avionëve duke përgatitur programin e mirëmbajtjes së avionëve të parashikuar në pikën M.A.302 të aneksit I (pjesa M) të urdhrin të ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, “Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”, që përafron rregulloren e Komisionit (BE) nr. 1321/2014 që përfshin:

i. për aeroplanët e certifikuar për të transportuar 30 pasagjerë ose më shumë, ose me një kapacitet ngarkese më të madhe se 3 402 kg (7 500 lbs), një program inspektimi të miratuar i bazuar në tolerancën e dëmtimit;

ii. për aeroplanët që operojnë në përputhje me Aneksin IV (pjesë CAT) të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, dhe të certifikuar për të transportuar 30 pasagjerë ose më shumë ose me një kapacitet ngarkese më të madhe se 3 402 kg (7 500 lbs), një mjet për adresimin e efekteve negative që mund të kenë riparimet dhe modifikimet në strukturën kritike të lodhjes dhe në inspektimet e parashikuara në pikën (a) (i);

iii. për aeroplanët e certifikuar me një peshë maksimale ngritjeje (MTOW) më të madhe se 3 402 kg (7 500 lbs) me një LOV të miratuar;

iv. një CPCP;

b) Afatet e mëposhtme do të zbatohen për detyrimin e përmendur në paragrafin (a):

i. programi i mirëmbajtjes së avionit do të rishikohet për të adresuar kërkesat e pikave (a) (i), (a) (ii) dhe (a) (iv) përpara datës 26 shkurt 2024 ose përpara operimit të aeroplanit, cilado që të ndodhë më vonë;

ii. programi i mirëmbajtjes së avionit do të rishikohet për të adresuar kërkesat e pikës (a) (iii) përpara datës 26 gusht 2024, ose 6 muaj pas publikimit të LOV, ose përpara përdorimit të aeroplanit, cilado që të ndodhë më vonë;

c) Për një model avioni të certifikuar për herë të parë përpara datës 26 shkurt 2021 dhe:

i. që nuk funksionon më pas datës 26 shkurt 2024, pikat (a) (i), (a) (ii) dhe (a) (iv) nuk do të zbatohen;

ii. që nuk funksionon më pas datës 26 gusht 2021, pika (a) (iii) nuk do të zbatohet;

iii. me një TC të kufizuar të lëshuar përpara datës 26 shkurt 2021 në përputhje me kërkesat e tolerancës së dëmtimit, me kusht që të mos operohet përtej 75% të qëllimit të tij të shërbimit të projektimit dhe të operohet kryesisht në mbështetje të operacionit prodhues të mbajtësve të miratimit, pikat (a) (i), (a) (ii) dhe (a) (iv) nuk do të zbatohen;

d) Për një model avioni me një certifikatë tipi të kufizuar të lëshuar përpara datës 26 shkurt 2021 dhe qëllimi kryesor i të cilit është shuarja e zjarrit, pikat (a) (i) dhe (a) (ii) nuk do të zbatohen.

NËNPJESA C HELIKOPTERËT

26.400 Fikësit e zjarrit

Operatorët e helikopterëve të mëdhenj duhet të sigurojnë që fikësit e zjarrit të mëposhtme të mos përdorin halon si agjent shuarës:

a) fikësit e zjarrit të integruara për çdo kontejner për mbetjet e tualetit për peshqirët, letrat ose mbeturinat në helikopterë të mëdhenj, për të cilët certifikata individuale e vlefshmërisë ajrore është lëshuar për herë të parë më ose pas datës 18 shkurt 2020;

b) fikësit e zjarrit portative në helikopterë të mëdhenj për të cilët certifikata individuale e vlefshmërisë ajrore lëshohet për herë të parë më 18 maj 2019 ose më pas.

26.410 Kontrollat emergjente të operuara nën ujë

Operatorët e helikopterëve të vegjël dhe të mëdhenj që duhet, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320(a) të aneksit IV, të urdhrat të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohen për uljen në ujë apo të certifikohen për ankorim të detyruar, duhet të garantojnë se të gjitha kontrollat e emergjencës që duhet të operohen nën ujë të jenë të shënuara me mënyrën e operimit, si dhe me vijat të verdha dhe të zeza.

26.415 Dalje emergjente nënujore

a) Operatorët e helikopterëve të vegjël dhe helikopterëve të mëdhenj që duhet, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320(a) të aneksit IV të urdhrat të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohen për uljen në ujë ose të certifikohen për ankorim të detyruar, duhet të sigurojnë që:

1. është e mundur që pasagjerët të identifikojnë lehtësisht mjetet për të operuar të gjitha daljet emergjente nënujore për të lehtësuar daljen në rast të ankorimit të detyruar ose përmbyesjes;

2. një dalje emergjente nënujore është e disponueshme në secilën anë të helikopterit për çdo njësi, (ose pjesë të një njësie, me katër ndenjësë pasagjerësh, përveç rastit kur dalja nënujore emergjente është mjaft e madhe për të lejuar daljen e njëkohshme të dy pasagjerëve;

3. sediljet e pasagjerëve janë të vendosura në lidhje me daljet emergjente nënujore të përmendura në pikën (2) në mënyrë të tillë që të lehtësojnë arratisjen e pasagjerëve në rast të përmbyesjes së helikopterit dhe përmbyesjes së kabinës.

b) Operatorët e helikopterëve të kategorisë A të vogël dhe helikopterëve të mëdhenj që duhet, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320(a) të aneksit IV të urdhrat të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohen për ulje në ujë ose certifikohen për uljen në ujë ose certifikohen për ankorim të detyruar, duhet të sigurojnë që:

1. të gjitha daljet e emergjencës, duke përfshirë daljet emergjente të ekuipazhit të fluturimit, dhe çdo derë, dritare ose hapje tjetër e përshtatshme për t'u përdorur për qëllime të daljes emergjente nënujore, mbeten të funksionueshme në rast emergjence;

2. sigurohet një mjet automatik për të identifikuar me lehtësi periferinë e hapjeve të të gjitha daljeve emergjente nënujore në të gjitha kushtet e ndriçimit; shenja të tilla duhet të projektohen që të mbeten të dukshme në rast se helikopteri përmbyset ose kabina zhytet.

26.420 Pajisjet emergjente për fluturim mbi ujë

a) Operatorët e helikopterëve të vegjël dhe helikopterëve të mëdhenj që u kërkohet të përmbushin kërkesat e pikës CAT.IDE.H.300 të aneksit IV, pikës NCC.IDE.H.227 të aneksit VI ose pikës SPO.IDE.H. 199 i aneksit VIII të urdhrat të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, duhet të sigurojnë që çdo gomone shpëtimi e fryrë të ketë një mjet për ta mbajtur atë pranë helikopterit dhe një mjet shtesë për të mbajtur gomonen e fryrë të shpëtimit të lidhur me helikopterin më larg në një distancë, që nuk do të përbënte rrezik për vetë gomonen e shpëtimit dhe as për personat në bord. Në rast se helikopteri zhytet plotësisht, të dyja këto mjete mbajtëse të gomones së shpëtimit duhet të shpëputen përpara se helikopteri të zhytet, edhe kur gomonia është bosh.

b) Operatorët e helikopterëve të vegjël dhe helikopterëve të mëdhenj që kërkohen, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320 (a) të aneksit IV të urdhrat të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohen për ulje në ujë ose të certifikohen për ankorimin e detyruar, duhet të sigurohen se janë parashikuar dispozitat e depozitimit/magazinimit që mundësojnë një jelek shpëtimi për çdo pasagjer të helikopterit që arrihet lehtësisht ndërsa është ulur, përveç rasteve kur udhëtarëve u kërkohet t'i mbajnë ato gjatë kohës në bordin e helikopterit.

c) Operatorët e helikopterëve të mëdhenj, të cilëve u kërkohet nga pika SPA.HOFO.165 (d) e aneksit V të urdhrat të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, instalimi i një ose më shumë gomoneve të shpëtimit, duhet të garantojnë se gomonia ose gomonet e shpëtimit:

1. është (janë) e dislokueshme nga distanca, me mjetet për të shtrirë gomonen/et e shpëtimit, që gjendet në një distancë të vogël nga ekuipazhi i fluturimit, nga pasagjerët e kabinës dhe çdo të mbijetuari në ujë, me helikopterin në një pozicion vertikal pozicion lundruës ose të përmbysur;

2. mund të vendoset në mënyrë të besueshme me helikopterin në çdo qëndrim lundruës/pluskues të parashikueshëm në mënyrë të arsyeshme, duke përfshirë përmbysjen, dhe në kushtet e detit të vërtetuara për rezistencën ndaj përmbysjes.

26.425 Sigurimi i kushteve të vërtetuara të detit

a. Një mbajtës i një certifikate tipi për një helikopter të vogël ose një helikopter të madh duhet të sigurojë që kushtet e vërtetuara të detit për rezistencën ndaj përmbysjes dhe çdo informacion shoqërues në lidhje me certifikimin ankorimit të detyruar në ujë ose dispozitat e pluskimit emergjent të përfshihen në manualin e fluturimit të rotorcraftit (RFM) dhe t'u vihet në dispozicion të gjithë operatorëve.

b) Një mbajtës i një certifikate tipi plotësues për një sistem pluskimi emergjent që është i instaluar në një helikopter të vogël ose një helikopter të madh duhet të sigurojë që kushtet e detit të vërtetuara për rezistencën ndaj përmbysjes dhe çdo informacion shoqërues, në lidhje me certifikimin e ankorimit të detyruar në ujë ose dispozitat e pluskimit emergjent janë të përfshira në RFM dhe janë vënë në dispozicion të gjithë operatorëve.

26.430 Rezistenca e një sistemi të pluskimit emergjent ndaj dëmtimit

a) Operatorët e helikopterëve të vegjël ose helikopterëve të mëdhenj që kanë certifikatën e tyre të parë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar në ose pas datës 9 gusht 2025 dhe që u kërkohet, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320(a) të aneksit IV të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, që të projektohen për ulje në ujë ose certifikohen për ulje të detyruar në ujë, duhet të sigurojnë që nëse helikopteri përfshin një sistem pluskimi emergjent të vendosur, efektet në vendosjen dhe mbajtjen e suksesshme të sistemit të pluskimit të emergjencës si rezultat i dëmeve të mundshme të shkaktuar nga impakti me ujin të minimizohen aq sa është e mundur në projektim.

b) Operatorët e helikopterëve të vegjël ose helikopterëve të mëdhenj me sisteme pluskimi emergjent të magazinuara që janë instaluar për herë të parë në ose pas datës 9 gusht 2025 që u kërkohet, në përputhje me CAT.IDE.H.320(a) të aneksit IV të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të certifikohen për ankorim të detyruar në ujë, duhet të sigurojnë që efektet në vendosjen dhe mbajtjen e suksesshme të sistemeve të pluskimit të emergjencës si rezultat i dëmeve të mundshme të shkaktuar nga impakti me ujin të minimizohen aq sa është e mundur në projektim.

26.431 Përcaktimi i qëndrueshmërisë së modeleve të sistemit të pluskimit emergjent

a) Një operator i një helikopteri të vogël ose i një helikopteri të madh që i kërkohet, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320(a) të aneksit IV të urdhrin të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohet për ulje në ujë ose certifikohet për uljen e detyruar në ujë, mund t'i kërkojë personit të referuar në pikën (b) që të ofrojë shërbimet e përmendura në pikën (c), kur plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

1. operatorit i kërkohet të demonstrojë pajtueshmërinë me pikën 26.430 të këtij aneksi;

2. qëndrueshmëria e sistemit të pluskimit emergjent në rast të impaktit me ujin nuk është demonstruar si pjesë e certifikatës së tipit ose certifikatës shtesë të tipit të atij helikopteri.

b) Personi që do të ofrojë shërbimet e përmendura në pikën (c) është:

1. mbajtësi i certifikatës së tipit, nëse sistemi i pluskimit emergjent përfshihet në projektin e tipit;

2. mbajtësi i certifikatës së tipit plotësues, nëse sistemi i pluskimit emergjent është i certifikuar nëpërmjet një certifikate tipi plotësuese.

c) Personi i përmendur në pikën (b) duhet:

1. të përcaktojë që efektet në vendosjen dhe mbajtjen e suksesshme të sistemit të pluskimit emergjent si rezultat i dëmtimit të mundshëm nga një impakt me ujin janë minimizuar, aq sa është e mundur;

2. të përcaktojë që efektet e përmendura në pikën (c) (1) merren parasysh në projektimin e sistemit të pluskimit emergjent;

3. të sigurojë një vlerësim për operatorin.

26.435 Vendosja automatike e një sistemi pluskimi emergjent

a) Operatorët e helikopterëve të vegjël që kërkohen, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320 (a) të aneksit IV, të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohen për uljen në ujë ose certifikohen për ankorimin e detyruar në ujë duhet të sigurojë që nëse një sistem pluskimi emergjent është instaluar dhe ruhet gjatë fluturimit, atëherë ai do të vendoset automatikisht si rezultat i hyrjes në ujë.

b) Operatorët e helikopterëve të kategorisë A të vegjël dhe helikopterët e mëdhenj që u kërkohen, në përputhje me pikën CAT.IDE.H.320 (a) të aneksit IV, të urdhrit të ministrit nr. 80, datë 30.6.2023, të projektohen për ulje në ujë ose certifikohen për ankorim të detyruar në ujë, duhet të sigurohen që nëse një sistem pluskimi emergjent instalohet dhe ruhet gjatë fluturimit, atëherë ai do të vendoset automatikisht si rezultat i hyrjes në ujë dhe nuk do të mbështetet në asnjë veprim të pilotit gjatë fluturimit.

SHTOJCA I

LISTA E MODELEVE TË AVIONËVE QË NUK U NËNSHTROHEN DISA DISPOZITAVE TË ANEKSIT I (PJESA 26)

Tabela A.1

Mbajtës i TC-së	Lloji	Modelet	Numri serial i prodhuesit	Dispozitat e aneksit I (pjesa 26) që nuk zbatohen
Kompania Boeing	707	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
Kompania Boeing	720	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
Kompania Boeing	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
Kompania Boeing	DC-8	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
Kompania Boeing	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
Kompania Boeing	MD-90	MD-90-30	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
FOKKER SHËRBIMET B.V	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
FOKKER SHËRBIMET B.V	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24,24 A,24B,24B- A,24D, 24D- A,24F,24F-A,25, 25B,25C,25D,25F	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
PT. DIRGANTARA	CN-235	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334

INDONESIA				
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Të gjitha		Nga 26.301 tek 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Të gjitha	Nga 26.301 tek 26.334
AIRBUS	Seria A320	A320-251N, A320- 271N	10033, 10242, 10281 dhe 10360	26.60
AIRBUS	Seria A321	A321-271NX	100257, 10371 dhe 10391	26.60
AIRBUS	Seria A330	A330-243, A330- 941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008, dhe 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	Seria ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
Kompania Boeing	Seria 737	737-8 dhe 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream Seria G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Të gjitha	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream Seria G100	Gulfstream G150	Të gjitha	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Galaxy Seria G200	Gulfstream 200/Galaxy	Të gjitha	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Seria 650	650	Të gjitha	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna Seritë 500/550/S 550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Të gjitha	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Haëker Seria	Bae.125 Seria Haëker 750 Haëker 800XP	Të gjitha	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 750 (Citation X) Seria	750	Të gjitha	26.157