|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Republika e Kosovës**Republika KosovaRepublic of Kosovo |  | **Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës**Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva KosovaCivil Aviation Authority of Kosovo  |
|  |
|  |

**RREGULLORE (AAC) NR. XX/2020 QË PËRCAKTON RREGULLAT E HOLLËSISHME PËR OPERIMIN E VELOREVE NË PËRPUTHJE ME RREGULLOREN (AAC) NR. 05/2020**

**REGULATION (CAA) NO. XX/2020 LAYING DOWN DETAILED RULES FOR THE OPERATION OF SAILPLANES PURSUANT TO REGULATION (CAA) No. 05/2020**

**UREDBA (ACV) BR. XX/2020 O UTVRĐIVANJU DETALJNIH PRAVILA ZA UPRAVLJANJE JEDRILICA U SKLADU SA**

**UREDBOM (ACV) BR. 05/2020**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,Në mbështetje të neneve 3.5, 15.1 pika (a), (c), (d), (e), (h) dhe (j), 21.2, 21.3, 50, 55 dhe 56 të Ligjit Nr. 03/L -051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës", Viti III, Nr. 28, datë 4 qershor 2008),Duke marr parasysh,Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës në lidhje me Marrëveshjen Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (më tutje referuar si “Marrëveshja për HPEA”) që prej hyrjes së saj të përkohshme në Kosovë më 10 tetor 2006, Rregulloren (AAC) Nr. 05/2015 e datës 08 Korrik 2015, me ndryshime, e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës Rregulloren e Komisionit (BE) Nr. 1178/2011 të datës 3 nëntor 2011, që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil,Rregulloren (CAA) Nr. 06/2015 e 08 korrikut 2015, me ndryshime, e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës Rregulloren e Komisionit (BE) Nr. 748/2012 të datës 3 gusht 2012, që përcakton rregullat implementuese për certifikimin e vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të mjeteve ajrore dhe prodhimeve, pjesëve dhe pajisjeve të lidhura me to, si dhe për certifikimin e organizatave projektuese dhe prodhuese,Rregulloren e AAC-së Nr. 08/2018 e datës 28 Shtator 2018 e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës, Rregulloren e Komisionit (BE) Nr. 1321/2014, të datës 26 nëntor 2014, për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore të mjeteve ajrore dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, si dhe për aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019 e datës 08 mars 2019 e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës, Rregulloren e Komisionit (BE) Nr. 965/2012 të datës 5 tetor 2012 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me operimet ajrore,Rregulloren e AAC-së Nr. 01/2020 e datës 29 maj 2020 e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës Rregulloren (BE) Nr. 923/2012 të datës 26 tetor 2012 për për vendosjen e rregullave të përbashkëta ajrore dhe dispozitave operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në navigimin ajror,Rregulloren (AAC) Nr. 05/2020 e datës 30 tetor 2020 e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës Rregulloren (EU) Nr. 2018/1139, datë 4 korrik 2018 mbi Rregullat e Përbashkëta në Fushën e Aviacionit Civil dhe themelimin e Agjencisë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit,Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik me të gjitha palët e interesuara, në pajtim me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesuara,Nxjerr këtë:**RREGULLORE (AAC) NR. XX/2020 QË PËRCAKTON RREGULLAT E HOLLËSISHME PËR OPERIMIN E VELOREVE NË PËRPUTHJE ME RREGULLOREN (AAC) NR. 05/2020****Neni 1****Qwllimi, çështja lëndore dhe fushëveprimi**1. Qëllimi i kësaj Rregulloreje është zbatimi i Rregullores Implementuese të Komisionit (BE) 2018/1976 të datës 14 dhjetor 2018 që përcakton rregullat e hollësishme për operimin e veloreve në përputhje me Rregulloren (KE) Nr. 2018/1139 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës,
2. Kjo Rregullore përcakton rregullat e hollësishme për operimet ajrore me velore, kur mjetet ajrore të tilla i plotësojnë kushtet e përcaktuara në pikat (b)(i) dhe (ii) të nenit 2(1) të Rregullores (AAC) nr. 05/2020.

**Neni 2****Përkufizimet**Për qëllimin e kësaj Rregulloreje, zbatohen përkufizimet e përcaktuara në Shtojcën I dhe përkufizimet e mëposhtme:(1) “velore” nënkupton një mjet ajror më të rëndë se ajri që mbështetet gjatë fluturimit nga reagimi dinamik i ajrit kundrejt sipërfaqeve të saj fikse ngritëse, fluturimi i lirë i së cilës nuk varet nga një motor;(2) “motor” nënkupton një pajisje të përdorur ose që ka për qëllim për t'u përdorur si forcë shtytëse e velores motorike;(3) “velore motorike” nënkupton veloren e pajisur me një ose më shumë motorë që ka, me motor(ë) jo-funksionues, karakteristikat e një veloreje;(4) “operime komerciale” nënkupton çdo operim të një veloreje, në këmbim të shpërblimit ose konsideratës tjetër të vlefshme, e cila është në dispozicion për publikun ose, kur nuk vihet në dispozicion të publikut, i cili ushtrohet në bazë të një kontrate ndërmjet një operatori dhe një klienti, kur ky i fundit nuk ka kontroll mbi operatorin;(5) “fluturim garues” nënkupton çdo operim ajror me një velore të kryer për qëllime të pjesëmarrjes në gara ajrore ose kompeticione, përfshirë praktikimin për një operim të tillë dhe fluturimin për në dhe nga garat ajrore ose kompeticionet;(6) “shfaqje fluturuese” nënkupton çdo operim ajror me një velore të kryer për qëllime të sigurimit të një shfaqjeje ose argëtimi në një ngjarje të reklamuar e të hapur për publikun, përfshirë praktikimin për një operim të tillë dhe fluturimin në dhe nga ngjarja e reklamuar;(7) “fluturim njoftues” nënkupton çdo operim ajror me një velore kundrejt shpërblimit ose konsideratës tjetër të vlefshme që konsiston në një turne ajror me kohëzgjatje të shkurtër me qëllim të tërheqjes së të trajnuarve të rinj ose anëtarëve të rinj, të kryer qoftë nga një organizatë trajnimi e përmendur në nenin 10a të Rregullores (AAC) nr. 5/2015 ose nga një organizatë e krijuar me qëllim të promovimit të sporteve ajrore ose aviacionit të kohës së lirë;(8) “fluturim aerobatik" nënkupton një manovër të qëllimshme që përfshin një ndryshim të papritur të qëndrimit të velores, një qëndrim anormal ose nxitim jonormal, jo i domosdoshëm për fluturim normal ose për udhëzime për licenca, certifikata ose vlerësime të ndryshme nga rejtingu aerobatik;(9) “vendi kryesor i biznesit” nënkupton selinë ose zyrën e regjistruar të një operatori të një veloreje brenda të cilit ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operativ i veprimtarive të përmendura në këtë rregullore;(10) “marrëveshja e qirasë” (dry lease) nënkupton një marrëveshje ndërmjet ndërmarrjeve sipas së cilës operon një velore nën përgjegjësinë e qiramarrësit.**Neni 3****Operimet ajrore**1. Operatorët e veloreve i përdorin veloret në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën II.Nën-paragrafi i parë nuk zbatohet për organizatat e projektimit ose të prodhimit që veprojnë në pajtim me nenin 8 respektivisht 9 të Rregullores (AAC) nr. 6/2015 dhe të cilat operojnë me velore, brenda fushëveprimit të privilegjeve të tyre, për qëllimet e paraqitjes ose modifikimit të llojeve të veloreve.2. Në përputhje me pikën (a) të Nenit 30.1 të Rregullores (AAC) nr. 05/2020, operatorët e veloreve angazhohen në operime komerciale vetëm pasi të kenë deklaruar tek autoriteti kompetent kapacitetin dhe mjetet e tyre për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me operimin e velores.Nën-paragrafi i parë nuk zbatohet për operimet vijuese me velore:(a) operimet e ndara sipas kostos, me kusht që kostot e drejtpërdrejta të fluturimit të velores dhe një pjesë proporcionale e kostove vjetore të shkaktuara për ruajtjen, sigurimin dhe mirëmbajtjen e velores ndahen nga individët në bord;(b) fluturimet garuese ose shfaqje fluturimesh, me kusht që kompensimi ose ndonjë konsideratë tjetër e vlefshme për fluturime të tilla të kufizohet në rikuperimin e kostove direkte të fluturimit të velores dhe një pjesë proporcionale të kostove vjetore të shkaktuara për ruajtjen, sigurimin dhe mirëmbajtjen e velores dhe se çdo çmim i fituar nuk e tejkalon vlerën e specifikuar nga autoriteti kompetent;(c) fluturimet njoftuese, fluturimet me qëllime të lëshimit me parashutë, rimorkimi nga fluturakja ose fluturimet aerobatike të kryera ose nga një organizatë trajnimi që ka vendin e saj kryesor të biznesit në një shtet anëtar dhe referuar në nenin 10a të Rregullores (CAA) nr. 5/2015, ose nga një organizatë e krijuar për qëllime të promovimit të sporteve ajrore ose aviacionit të kohës së lirë, me kusht që organizata të operojë veloren në bazë të pronësisë ose një marrëveshjeje të qirasë së thatë, që fluturimi të mos krijojë fitime të shpërndara jashtë organizatës dhe që fluturimet e tilla të përfaqësojnë vetëm një aktivitet margjinal të organizatës;(d) fluturime trajnimi, të kryera nga një organizatë trajnimi që ka vendin e saj kryesor të biznesit në një shtet anëtar dhe të përmendura në nenin 10a të Rregullores (AAC) nr. 5/2015.**Neni 4****Hyrja në fuqi dhe zbatimi**Kjo rregullore hyn në fuqi në shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.Prishtinë, XX dhjetor 2020 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Bujar Ejupi**Drejtori i Përgjithshëm**SHTOJCA I****PËRKUFIZIMET****[PJESA-DEF]**Për qëllimin e Shtojcës II, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:1. “mjete të pranueshme të pajtueshmërisë” (AMC) nënkuptohen standardet jo detyruese të miratuara nga Agjencia për të ilustruar mjetet për të vendosur pajtueshmërinë me Rregulloren (AAC) Nr. 05/2020 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese;2. “mjete alternative të pajtueshmërisë” (AltMoC)’ do të thotë ato mjete që propozojnë një alternative për një AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të siguruar pajtueshmëri me Rregulloren (AAC) 05/2020 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese për të cilat nuk është miratuar ndonjë AMC e ndërlidhur nga Agjencia;3. “Pilot komandues (PIC)” nënkupton pilotin e caktuar si komandues dhe i ngarkuar për kryerjen e sigurt të fluturimit;4. “Manual i fluturimit të avionëve (AFM)” nënkupton dokumentin që përmban kufizimet e përdorimit dhe informacionin e aprovuar lidhur me veloren;5. “substanca psikoaktive” do të thotë alkool, opioide, kanabinoide, qetësues dhe hipnotikë, kokainë, psikostimulues të tjerë, halucinogjene dhe tretës të paqëndrueshëm, me përjashtim të kafeinës dhe duhanit;6. “fazat kritike të fluturimit” nënkuptojnë fluturimin gjatë ngritjes, shtegun e fluturimit për ngritje, qasjen përfundimtare, qasjen e humbur, uljen, përfshirë rrotullimin e uljes dhe çdo fazë tjetër të fluturimit që piloti komandues e përcakton si kritike për operimin e sigurt të velores;7. “vend i operimit” nënkupton një vendin, përveç një aerodromi, i zgjedhur nga piloti komandues ose operatori për ulje ose ngritje;8. “anëtar i ekuipazhit” nënkupton një person të caktuar nga një operator për të kryer detyrat në velore, jo nga vetë piloti komandues, nën autoritetin pilotit komandues;9. “çantë elektronike fluturimi (EFB)” do të thotë një sistem elektronik informacioni, i përbërë nga pajisje dhe aplikime për ekuipazhin e fluturimit, i cili lejon ruajtjen, azhurnimin, shfaqjen dhe përpunimin e funksioneve të EFB-it për të mbështetur operimet ose detyrat e fluturimit;10. “mallra të rrezikshme" do të thotë artikuj ose substanca të cilat janë të afta të paraqesin rrezik për shëndetin, sigurinë, pronën ose mjedisin, dhe të cilat tregohen në listën e mallrave të rrezikshme në udhëzimet teknike ose të cilat klasifikohen sipas atyre udhëzimeve;11. “udhëzime teknike” do të thotë botimi më i fundit efektiv të 'Udhëzimeve Teknike për transportin e sigurt të mallrave të rrezikshëm nga ajri', përfshirë shtesën dhe çdo shtojcë, të botuar nga ONAC-ja në dokumentin 9284-AN / 905;12. “operim i specializuar me velore” nënkupton çdo operim, i cili mund të jetë komercial ose jo-komercial, me një velore, qëllimi kryesor i të cilit nuk është i ndërlidhur me operime tipike sportive dhe rekreative, por operime me parashutë, fluturime të mediave të lajmeve, fluturime për televizione ose filma, fluturim shfaqjeje ose aktivitete të ngjashme të specializuara;13. “natë” nënkupton periudhën midis fundit të muzgut civil të mbrëmjes dhe fillimit të muzgut civil të mëngjesit. Muzgu civil përfundon në mbrëmje kur qendra e diskut të diellit është 6 gradë nën horizont dhe fillon në mëngjes kur qendra e diskut të diellit është 6 gradë nën horizont.  **SHTOJCA II****OPERIMET AJRORE ME VELORE****[PJESA-SAO]****NËN-PJESA GEN****KËRERKESAT E PËRGJITHSHME****SAO.GEN.100 Fushëveprimi**Në përputhje me nenin 3, kjo nën-pjesë përcakton kërkesat që duhet të përmbushen nga çdo operator i velores, përveç organizatave të projektimit ose prodhimit të përmendura në nën-paragrafin e dytë të nenit 3 (1).**SAO.GEN.105 Autoriteti kompetent**Autoriteti kompetent është autoriteti i caktuar nga shteti anëtar ku operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit ose ku operatori nuk ka vendin kryesor të biznesit, vendi ku është vendosur ose banon operatori. Ky autoritet i nënshtrohet kërkesave të nenit 3 të Rregullores (AAC) nr. 4/2015 në përputhje me nenin 1 (7) të asaj Rregulloreje.**SAO.GEN.110 Demonstrimi i pajtueshmërisë**(a) Një operator, kur kërkohet në këtë mënyrë nga autoriteti kompetent i cili verifikon pajtueshmërinë e vazhdueshme nga operatori në përputhje me pikën ARO.GEN.300 (a) (2) të Shtojcës II të Rregullores (AAC) nr. 4/2015, demonstron pajtueshmëri me kërkesat thelbësore të përcaktuara në Shtojcën V të Rregullores (AAC) 05/2020 dhe me kërkesat e kësaj Rregulloreje.(b) Për të demonstruar një pajtueshmëri të tillë, operatori mund t'i referohet mjeteve të mëposhtme:(1) mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë (AMC);(2) mjetet alternative të pajtueshmërisë (ALTMOC).**SAO.GEN.115 Fluturimet njoftuese**Fluturime njoftuese janë kur:(a) operohet sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë ditës; dhe(b) mbikëqyret për sa i përket sigurisë së tyre nga një person i cili është emëruar nga organizata përgjegjëse për fluturimet njoftuese.**SAO.GEN.120 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi të sigurisë**Operatori zbaton:(a) masat e sigurisë të përcaktuara nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën (c) të pikës ARO.GEN.135 të Shtojcës II të Rregullores (AAC) nr. 4/2015; dhe(b) direktivat e vlefshmërisë ajrore dhe informacionet e tjera të detyrueshme të lëshuara nga Agjencia në përputhje me pikën (h) të nenit 77(1) të Rregullores (AAC) nr. 05/2020.**SAO.GEN.125 Caktimi i pilotit komandues**Operatori cakton një pilot komandues i cili është i kualifikuar të veprojë si pilot komandues në përputhje me Shtojcën I të Rregullores (AAC) nr. 5/2015.**SAO.GEN.130 Përgjegjësitë e pilotit komandues**Piloti komandues:(a) është përgjegjës për sigurinë e velores dhe të çdo personi në bord gjatë operimeve me velore;(b) është përgjegjës për fillimin, vazhdimin ose përfundimin e një fluturimi në interes të sigurisë;(c) siguron që të gjitha procedurat operative dhe listat kontrolluese janë zbatuar; (d) fillon një fluturim vetëm nëse ai ose ajo është i bindur që të gjitha kërkesat operative janë përmbushur, si vijon:(1) fluturakja është e qëndrueshëm në ajër;(2) velores është regjistruar siç duhet;(3) instrumentet dhe pajisjet e kërkuara për ekzekutimin e fluturimit barten në bordin e velores dhe janë funksionale;(4) masa e velores dhe qendra e vendndodhjes së gravitetit janë të tilla që fluturimi të mund të kryhet brenda kufijve të përcaktuar nga manuali i fluturimit të avionit (AFM);(5) të gjitha pajisjet dhe bagazhet janë të ngarkuar dhe siguruar si duhet, dhe një evakuim urgjent mbetet i mundur; dhe(6) kufizimet e funksionimit të velores, siç përcaktohet në AFM, nuk do të tejkalohen në asnjë kohë gjatë fluturimit;(e) siguron që inspektimi para fluturimit është kryer siç përcaktohet në AFM;(f) nuk kryen detyra në velore në një nga situatat e mëposhtme:(1) kur ai ose ajo është i/e paaftë të kryejë detyra nga ndonjë shkak, duke përfshirë lëndimin, sëmundjen, ilaçet, lodhjen ose efektet e ndonjë substance psikoaktive, ose përndryshe ndihet i papërshtatshëm;(2) nëse nuk përmbushen kërkesat e aplikueshme mjekësore;(g) refuzon transportimin ose zbarkimin e ndonjë personi ose bagazhi që mund të përbëjë një rrezik të mundshëm për sigurinë e velores ose të ndonjë personi të transportuar në të;(h) nuk lejon që një person të transportohet me velore, i cili duket se është nën ndikimin e substancave psikoaktive në masën që siguria e velores ose personave në të ka të ngjarë të rrezikohet;(i) siguron që gjatë fazave kritike të fluturimit ose sa herë që vlerësohet e domosdoshme për interes të sigurisë, të gjithë personat që janë në bord janë të ulur dhe kanë vendosur rripat e tyre të sigurisë;(j) gjatë fluturimit:(1) mban të lidhur rripin e tij/saj të sigurisë; dhe(2) mbetet në kontrollin e velores në çdo kohë, përveç nëse një pilot tjetër merr kontrollet;(k) ndërmerr ndonjë veprim në një situatë emergjente që kërkon vendim të menjëhershëm dhe veprime të cilat ai ose ajo i konsideron të domosdoshme sipas rrethanave. Në raste të tilla, ai ose ajo mund të devijojë nga rregullat, procedurat operative dhe metodat në masën e nevojshme në interes të sigurisë;(l) nuk vazhdon një fluturim përtej aerodromit ose vendit të operimit të lejuar nga moti, kur aftësia e tij/saj për të kryer detyrat e tij/saj është zvogëluar ndjeshëm për shkak të sëmundjes, lodhjes ose mungesës së oksigjenit ose ndonjë shkaku tjetër;(m) regjistron të dhënat e përdorimit dhe të gjitha defektet e njohura ose të dyshuara në velore në përfundim të fluturimit, ose serisë së fluturimeve, në regjistrin teknik të avionit ose regjistrin e udhëtimit;(n) njofton autoritetin e hetimit të sigurisë së shtetit në territorin e të cilit ndodh ngjarja dhe shërbimet e urgjencës së këtij shteti pa vonesë me mjetet më të shpejta në dispozicion për ndonjë aksident ose incident të rëndë që përfshin veloren;(o) paraqet një raport të një akti të ndërhyrjes së paligjshme pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe të informon autoritetin vendor të caktuar nga shteti në territorin e të cilit ka ndodhur ndërhyrja e paligjshme; dhe(p) raporton në njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror (SHTA), pa vonesë, çdo mot të rrezikshëm ose kushte fluturimi të hasura që ka të ngjarë të ndikojnë në sigurinë e avionëve të tjerë.**SAO.GEN.135 Përgjegjësitë e anëtarëve të ekuipazhit**(a) Çdo anëtar i ekuipazhit është përgjegjës për ekzekutimin e duhur të detyrave të tij/saj në lidhje me funksionimin e velores.(b) Çdo anëtar i ekuipazhit nuk kryen detyra në velore kur është i paaftë nga ndonjë shkak, duke përfshirë lëndimin, sëmundjen, ilaçet, lodhjen ose efektet e ndonjë substance psikoaktive, ose nëse ai ose ajo përndryshe ndjehet i papërshtatshëm. (c) Çdo anëtar i ekuipazhit i raporton pilotit komandues si në vijim për:(1) çdo të metë, dështim, mosfunksionim ose defekt, për të cilin ai ose ajo beson se mund të ndikojë në aftësinë ajrore ose funksionimin e sigurt të velores, duke përfshirë sistemet e emergjencës;(2) çdo incident.**SAO.GEN.140 Pajtueshmëria me ligjet, rregulloret dhe procedurat**(a) Piloti komandues dhe çdo anëtar tjetër i ekuipazhit respekton ligjet, rregulloret dhe procedurat e atyre shteteve ku kryhen operimet.(b) Piloti komandues njihet me ligjet, rregulloret dhe procedurat, që kanë të bëjnë me kryerjen e detyrave të tij ose të saj, të përcaktuara për zonat që do të përshkohen, aerodromet ose vendet e operimit që do të përdoren dhe pajisjet e navigacionit ajror.**SAO.GEN.145 Pajisjet elektronike portative** Piloti komandues nuk lejon asnjë person të përdorë ndonjë pajisje elektronike të lëvizshme (PED) në bordin e velores, duke përfshirë çantën elektronike të fluturimit (EFB), e cila ndikon negativisht në përformancën e sistemeve dhe pajisjeve të velores ose në aftësinë e saj operuese.**SAO.GEN.150 Mallrat e rrezikshme**(a) Piloti komandues nuk lejon asnjë person të transportojë mallra të rrezikshme në bord.(b) Sasitë e arsyeshme të artikujve dhe substancave që përndryshe do të klasifikohen si mallra të rrezikshme dhe që përdoren për të lehtësuar sigurinë e fluturimit, kur transporti në bordin e velores është i këshillueshëm për të siguruar disponueshmërinë e tyre në kohë për qëllime operative, konsiderohen të autorizuara.**SAO.GEN.155 Dokumentet, manualet dhe informacionet që duhet të barten**(a) Të gjitha dokumentet, manualet dhe informacionet e mëposhtme duhet të barten në secilën fluturim si origjinal ose kopje:(1) AFM-ja, ose dokumenti(et) ekuivalente;(2) detajet e planit të paraqitur të fluturimit ATS, kur kërkohet në përputhje me Seksionin 4 të Shtojcës së Rregullores (AAC) nr. 1/2020;(3) listat aeronautike aktuale dhe të përshtatshme për zonën e fluturimit të synuar;(4) çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë i lidhur me fluturimin ose që kërkohet nga shtetet e interesuara për fluturimin;(5) procedurat dhe informacionet e sinjaleve vizuale për përdorim për të ndjekur dhe gjurmuar avionin.(b) Për më tepër, kur një deklaratë kërkohet në përputhje me pikën SAO.DEC.100, një kopje e deklaratës bartet në çdo fluturim.(c) Kur nuk barten në bord, të gjitha dokumentet, manualet dhe informacionet e mëposhtme do të mbeten të disponueshme në aerodrom ose vendin operativ si origjinal ose kopje:(1) certifikata e regjistrimit;(2) certifikata e aftësisë ajrore, përfshirë anekset;(3) certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore;(4) Certifikata e zhurmës, nëse është lëshuar një certifikatë zhurme për një velore motorike;(5) licenca e radios së aeroplanit, ku fluturakja është e pajisur me pajisje të radio komunikimit, në përputhje me pikën SAO.IDE.130;(6) certifikata(at) e sigurimit të përgjegjësisë nga palët e treta;(7) regjistri i udhëtimit ose ekuivalenti e tij.(d) Me përjashtim nga pikat (a) dhe (b), dokumentet, manualet dhe informacionet e specifikuara në të mund të ruhen në aerodromin ose vendin e operimit për fluturime:(1) që synojnë të qëndrojnë brenda shikimit të aerodromit ose vendit të operimit; ose(2) duke mbetur brenda një distancë ose zonë të përcaktuar nga autoriteti kompetent.(e) Kur kërkohet nga autoriteti kompetent, piloti komandues ose operatori vë në dispozicion të këtij autoriteti dokumentacionin origjinal në kohën e përcaktuar nga autoriteti që nuk duhet të jetë më pak se 24 orë.**SAO.GEN.160 Regjistri i udhëtimeve**Për çdo fluturim, ose seri fluturimesh, të dhënat e velores, ekuipazhit të saj dhe çdo udhëtimi mbahen në formën e një regjistri të udhëtimeve ose një dokumenti ekuivalent.**NËN-PJESA OP****PROCEDURAT OPERATIVE****SAO.OP.100 Përdorimi i aerodromeve dhe vendeve të operimit**Piloti komandues përdorë vetëm aerodromet dhe vendet e operimit që janë të përshtatshme për llojin e velores dhe operimin në fjalë.**SAO.OP.105 Procedurat e zvogëlimit të zhurmës - veloret motorike**Piloti komandues merr parasysh procedurat e operimit për të minimizuar efektin e zhurmës të velores, duke siguruar që siguria ka përparësi ndaj zvogëlimit të zhurmës.**SAO.OP.110 Udhëzimet për pasagjerët**Pilot komandues siguron që para dhe, kur është e përshtatshme, gjatë fluturimit, pasagjerit t'i jepet një udhëzim për procedurat normale, jonormale dhe emergjente.**SAO.OP.115 Transporti e kategorive të veçanta të udhëtarëve**Piloti komandues siguron që personat që kërkojnë kushte të veçanta, ndihmë ose pajisje kur transportohen në një aeroplan lundrues mbarten në kushte që sigurojnë sigurinë e aeroplanit lundrues t dhe të çdo personi ose pasurie të mbartur në të.**SAO.OP.120 Përgatitja e fluturimit**Para fillimit të një fluturimi, piloti komandues siguron të gjitha si në vijim:(a) lehtësirat e kërkuara për funksionimin e sigurt të velores janë adekuate për llojin e operimit nën të cilin do të bëhet fluturimi;(b) që kushtet meteorologjike do të lejojnë që fluturimi të përfundojë në mënyrë të sigurt;(c) në rastin e një veloreje motorike dhe kur parashihet që të përdoret motori, sasia e karburantit ose energjisë tjetër është e mjaftueshme për të lejuar që fluturimi të përfundojë në mënyrë të sigurt.**SAO.OP.125 Rimbushja dhe karikimi ose zëvendësimi i baterive me persona në aeroplan – veloret motorike**Kur një pasagjer është në bordin e një veloreje motorike:(a) fluturakja nuk duhet të rimbushet me karburant; dhe(b) bateritë e përdorura për shtytje nuk duhet të rimbushen ose zëvendësohen. **SAO.OP.130 Pirja e duhanit në bord**Asnjë person nuk duhet të pijë duhan në një velore gjatë ndonjë faze të fluturimit.**SAO.OP.135 Kushtet meteorologjike**Piloti komandues fillon ose vazhdon fluturimin vetëm nëse informacioni më i fundit në dispozicion meteorologjik tregon që një opsion i sigurt aterrimi mbetet i disponueshëm.**SAO.OP.140 Akulli dhe ndotësit e tjerë - procedurat tokësore**Piloti komandues fillon ngritjen vetëm nëse fluturakja është e lirë nga ndonjë depozitë që mund të ndikojë negativisht në përformancën ose kontrollueshmërinë e velores, përveç kur lejohet në AFM-ja.**SAO.OP.145 Karburantet për fluturim ose menaxhimi tjetër i energjisë – veloret motorike**Për veloret motorike, piloti komandues kontrollon në intervale të rregullta gjatë fluturimit se sasia e karburantit të përdorshëm ose energjia tjetër e disponueshme nuk është më e vogël se sa duhet për të siguruar një aterrim të sigurt.**SAO.OP.150 Përdorimi i oksigjenit shtesë**Piloti komandues siguron që të gjithë personat që janë në bord përdorin oksigjen plotësues sa herë që ai ose ajo përcakton që, në lartësinë e fluturimit të synuar, mungesa e oksigjenit mund të rezultojë në dëmtimin e aftësive të tyre ose të ndikojë në mënyrë të dëmshme në ta.**SAO.OP.155 Operimet e specializuara me velore**(a) Para fillimit të një operimi të specializuar me velore ose një serie të tyre, piloti komandues kryen një vlerësim të rrezikut, duke vlerësuar kompleksitetin e veprimtarisë në mënyrë që të përcaktojë rrezikshmërinë dhe rreziqet e shoqëruara të operimit të synuar dhe vendos masa lehtësuese kur është e nevojshme.(b) Një operim i specializuar me velore kryhet në përputhje me listën e kontrollit. Piloti komandues e krijon atë listë kontrolli dhe siguron që është e përshtatshëm për veprimtarinë e specializuar dhe veloren e përdorur, bazuar në vlerësimin e rrezikut dhe duke marrë parasysh të gjitha kërkesat e përcaktuara në këtë Shtojcë. Lista e kontrollit duhet të jetë e qasshme në çdo fluturim për pilotin komandues dhe çdo anëtar tjetër të ekuipazhit, kur është e rëndësishme për kryerjen e detyrave të tyre.(c) Piloti komandues rishikon dhe azhurnon rregullisht listën e kontrollit, kur është e nevojshme, në mënyrë që të marrë parasysh në mënyrë adekuate vlerësimin e rrezikut.**NËN-PJESA POL****PËRFORMANCA DHE KUFIZIMET** **OPERATIVE****SAO.POL.100 Peshimi**(a) Peshimi i velores kryhet nga prodhuesi i velores ose në përputhje me Shtojcën I të Rregullores (AAC) nr. 08/2018.(b) Operatori siguron që masa e velores të përcaktohet me peshimin aktual përpara hyrjes së tij fillestare në shërbim. Efektet e akumuluara të modifikimeve dhe riparimeve në masë llogariten dhe dokumentohen siç duhet. Ky informacion vihet në dispozicion të pilotit komandues. Fluturakja ri-matet nëse efektet e modifikimeve ose riparimeve në masë nuk janë të njohura.**SAO. POL.105 Përformanca - të përgjithshme**Piloti komandues operon me velore vetëm nëse përformanca e velores është e përshtatshme për të përmbushur kërkesat e përcaktuara në Shtojcën e Rregullores (AAC) nr. 01/2020 dhe çdo kufizim tjetër që zbatohet për fluturimin, hapësirën ajrore, aerodromet ose vendet e operimit të përdorura, duke siguruar që çdo tabelë ose hartë e përdorur është e botimit më të fundit në dispozicion.**NËNPJESA IDE****INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET****SAO.IDE.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme**(a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nën-pjesë miratohen në përputhje me Shtojcën I të Rregullores (AAC) nr. 6/2015 ose, kur të regjistrohen në një vend të tretë, me kërkesat e aftësisë ajrore të gjendjes së regjistrit, nëse përmbushet një nga kushtet e mëposhtme:(1) përdoren nga ekuipazhi i fluturimit për të kontrolluar shtegun e fluturimit;(2) janë përdorur për të përmbushur pikat SAO.IDE.130 ose SAO.IDE.135;(3) janë instaluar përgjithmonë në velore.(b) Me përjashtim të pikës (a), të gjitha instrumentet ose pajisjet e mëposhtme, kur kërkohet nga kjo nën-pjesë, nuk kanë nevojë për një aprovim:(1) dritat e pavarura lëvizëse;(2) aparati i saktë për kohën;(3) pajisjet për mbijetesë dhe sinjalizim.(c) Instrumentet dhe pajisjet duhet të jenë lehtësisht të operueshme ose të arritshme nga stacioni ku është ulur qoftë piloti komandues qoftë ndonjë anëtar tjetër i ekuipazhit, i cili duhet t'i përdorë ato.**SAO.IDE.105 Instrumente e fluturimit dhe navigacionit**(a) Veloret pajisen me një mjet për matjen dhe shfaqjen e të gjithave si në vijim:(1) kohën në orë dhe minuta;(2) lartësinë sipas presionit;(3) shpejtësinë e shfaqur të ajrit(4) në rastin e veloreve motorike, drejtimin magnetik.(b) Përveç (a), kur vepron në kushte kur velorja nuk mund të mbahet në një shteg fluturimi të dëshiruar pa iu referuar një ose më shumë instrumenteve shtesë, kur kryhet fluturim në re ose kur veprohet natën, veloret pajisen me mjete për matjen dhe shfaqjen e të gjithave si në vijim:(1) shpejtësinë vertikale;(2) qëndrimin ose kthesën dhe rrëshqitjen;(3) drejtimin magnetik.**SAO.IDE.110 Dritat e funksionimit**Fluturakët që funksionojnë gjatë natës pajisen me të gjitha si në vijim:(a) sistem ndriçues anti-përplasje;(b) drita të lundrimit/pozicionit;(c) një dritë ulje;(d) Ndriçim të siguruar nga sistemi elektrik i aeroplanit lundrues për të siguruar ndriçim adekuat për të gjitha instrumentet dhe pajisjet thelbësore për funksionimin e sigurt të aeroplanit lundrues;(e) një dritë të pavarur portative për pilotin komandues dhe çdo stacion tjetër të anëtarëve të ekuipazhit.**SAO.IDE.115 Oksigjeni plotësues**Veloret që operojnë, kur kërkohet furnizim me oksigjen, në përputhje me pikën SAO.OP.150, duhet të pajisen me pajisje për ruajtjen dhe shpërndarjen e oksigjenit, që janë në gjendje për të ruajtur dhe shpërndarë furnizimet e kërkuara të oksigjenit.**SAO.IDE.120 Pajisjet për shpëtim të jetës dhe sinjalizim - fluturimet mbi ujë**Piloti komandues i një veloreje që operon mbi ujë përcakton, përpara fillimit të fluturimit, rreziqet për mbijetesë të çdo personi të transportuar në velore në rast të hedhjes. Në dritën e këtyre rreziqeve, ai ose ajo përcakton nëse ka nevojë për të mbajtur pajisje për shpëtim të jetës dhe sinjalizim.**SAO.IDE.125 Pajisjet për shpëtim të jetës dhe sinjalizim - vështirësitë në kërkim dhe shpëtim**Veloret që operojnë mbi zonat në të cilat kërkimi dhe shpëtimi (SAR) do të ishin veçanërisht të vështira pajisen me pajisje të tilla për shpëtim të jetës dhe sinjalizim, siç është e përshtatshme për zonën e prekur.**SAO.IDE.130 Pajisjet e radio komunikimit** Veloret kanë pajisje të radio komunikimit për të lejuar komunikimin e kërkuar në përputhje me Shtesën 4 të Shtojcës së Rregullores (AAC) nr. 01/2020, dhe, nëse fluturimi zhvillohet në hapësirën ajrore të një vendi të tretë, ligjin e këtij vendi të tretë**SAO.GEN.135 Transmetuesi** Veloret duhet të kenë një transmetues të radarit të mbikëqyrjes sekondare (SSR) me të gjitha mundësitë e kërkuara në përputhje me pikën (b) të pikës SERA.6005 të Shtojcës së Rregullores (AAC) nr. 01/2020, dhe, nëse fluturimi zhvillohet në hapësira ajrore të një vendi të tretë, ligjin e këtij vendi të tretë.**NËN-PJESA DEC****DEKLARATA****SAO.DEC.100 Deklarata**(a) Në deklaratën e përmendur në nenin 3 (2), operatori konfirmon se është në përputhje dhe do të vazhdojë të zbatojë kërkesat thelbësore të përcaktuara në Shtojcën V të Rregullores (AAC) 05/2020 dhe me kërkesat e kësaj Rregulloreje.(b) Operatori përfshin në deklaratë të gjitha informacionet e mëposhtme:(1) emrin e operatorit;(2) vendin ku operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit;(3) detajet e kontaktit të operatorit;(4) datën e fillimit të operimit dhe, kur është e nevojshme, datën në të cilën hyn në fuqi ndryshimi i deklaratës ekzistuese;(5) në lidhje me të gjitha veloret të përdorur për operimin komercial, llojin e aeroplanit, regjistrimin, bazën kryesore, llojin e funksionimit dhe organizatën e menaxhimit të vazhdueshëm të aftësisë ajrore.(c) Operatori, kur bën deklaratën, njofton autoritetin kompetent për listën e ALTMOC-it për të demonstruar pajtueshmërinë kur kërkohet në përputhje me pikën SAO.GEN.110. Kjo listë përmban referimet në AMC-ën e ndërlidhur.(d) Kur bën deklaratën, operatori përdor formularin e përfshirë në Shtojcën e këtij Aneksi.**SAO.DEC.105 Ndryshimet në deklaratë dhe ndërprerja e operimeve komerciale**(a) Pa vonesë, operatori njofton autoritetin kompetent për çdo ndryshim në rrethanat që ndikojnë në pajtueshmërinë e tij me kërkesat thelbësore të përcaktuara në Shtojcën V të Rregullores (AAC) 05/2020 dhe me kërkesat e kësaj Rregulloreje, të deklaruara në autoritetin kompetent, dhe për çdo ndryshim në lidhje me informacionin e përmendur në pikën SAO.DEC.100 (b) dhe listën e ALTMOC-it të përmendur në pikën SAO.DEC.100 (c), të përfshira ose të bashkangjitura në deklaratë.(b) Pa vonesë, operatori njofton autoritetin kompetent se nuk është më i angazhuar në operime komerciale me velore. | Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,Pursuant to Articles 3.5, 15.1 item (a), (c), (d), (e), (h), and (j), 21.2, 21.3, 50, 55, and 56 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),Taking into consideration,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,Regulation (CAA) No. 05/2015 of 08 July 2015, as amended, implementing into the internal legal order of the Republic of Kosovo, Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew,Regulation (CAA) No. 06/2015 of 08 July 2015, as amended, implementing into the internal legal order of the Republic of Kosovo, Commission Regulation (EU) No 748/2012 of 3 August 2012 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations,CAA Regulation No 08/2018 of 28 September 2018, implementing into the internal legal order of the Republic of Kosovo, Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014, on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks,Regulation (CAA) No. 01/2019 of 08 March 2019, implementing into the internal legal order of the Republic of Kosovo, Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations,Regulation (CAA) No. 01/2020 of 29 May 2020, implementing into the internal legal order of the Republic of Kosovo, Commission Regulation (EU) No 923/2012 of 26 October 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation,Regulation (CAA) No. 05/2020 of 30 October 2020 implementing into the legal order of the Republic of Kosovo the Regulation (EU) No. 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency,Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordancewith the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties,Hereby issues the following:**REGULATION (CAA) NO. XX/2020****LAYING DOWN DETAILED RULES FOR THE OPERATION OF SAILPLANES PURSUANT TO REGULATION (CAA) NO. 05/2020****Article 1****Purpose, subject matter and scope**1. The purpose of this Regulation is implementing Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1976 of 14 December 2018 laying down detailed rules for the operation of sailplanes pursuant to Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council, into the internal legal order of the Republic of Kosovo.
2. This Regulation lays down detailed rules for air operations with sailplanes, where such aircraft meet the conditions laid down in points (b)(i) and (ii) of Article 2(1) of Regulation (CAA) No. 05/2020.

**Article 2****Definitions**For the purpose of this Regulation, the definitions set out in Annex I and the following definitions shall apply:(1) “sailplane” means a heavier-than-air aircraft that is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its fixed lifting surfaces, the free flight of which does not depend on an engine;(2) “engine” means a device used or intended to be used for powered sailplane propulsion;(3) “powered sailplane” means a sailplane equipped with one or more engines having, with engine(s) inoperative, the characteristics of a sailplane;(4) “commercial operation” means any operation of a sailplane, in return for remuneration or other valuable consideration, which is available for the public or, when not made available to the public, which is performed under a contract between an operator and a customer, where the latter has no control over the operator;(5) “competition flight” means any air operation with a sailplane performed for the purposes of participating in air races or contests, including practising for such operation and flying to and from air races or contests;(6) “flying display” means any air operation with a sailplane performed for the purposes of providing an exhibition or entertainment at an advertised event open to the public, including practising for such operation and flying to and from the advertised event;(7) “introductory flight” means any air operation with a sailplane against remuneration or other valuable consideration consisting of an air tour of short duration for the purpose of attracting new trainees or new members, performed either by a training organisation referred to in Article 10a of the Annex to the Regulation (CAA) No 5/2015 or by an organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation;(8) “aerobatic flight” means an intentional manoeuvre involving an abrupt change in a sailplane's attitude, an abnormal attitude or abnormal acceleration, not necessary for normal flight or for instruction for licences, certificates or ratings other than the aerobatic rating;(9) “principal place of business” means the head office or registered office of an operator of a sailplane within which the principal financial functions and operational control of the activities referred to in this Regulation are exercised;(10) “dry lease agreement” means an agreement between undertakings pursuant to which a sailplane is operated under the responsibility of the lessee.**Article 3****Air operations**1. Operators of sailplanes shall operate the sailplanes in accordance with the requirements set out in Annex II.The first subparagraph shall not apply to design or production organisations which comply with Articles 8 and 9, respectively, of Regulation (CAA) No 6/2015 and which operate the sailplane, within the scope of their privileges, for the purposes of the introduction or modification of sailplane types.2. In accordance with point (a) of Article 30(1) of Regulation (CAA) No. 05/2020 operators of sailplanes shall engage in commercial operations only after having declared to the competent authority their capacity and means to discharge the responsibilities associated with the operation of the sailplane. The first subparagraph shall not apply to the following operations with sailplanes:(a) cost-shared operations, provided that the direct costs of the flight of the sailplane and a proportionate part of the annual costs incurred for the storage, insurance and maintenance of the sailplane are shared by the individuals on board;(b) competition flights or flying displays, provided that the remuneration or any other valuable consideration for such flights is limited to the recovery of the direct costs of the flight of the sailplane and a proportionate part of the annual costs incurred for the storage, insurance and maintenance of the sailplane and that any prizes gained do not exceed the value specified by the competent authority;(c) introductory flights, flights for the purposes of parachute dropping, sailplane towing or aerobatic flights performed either by a training organisation having its principal place of business in a Member State and referred to in Article 10a of Annex to the Regulation (CAA) No 5/2015, or by an organisation created for the purposes of promoting aerial sport or leisure aviation, provided that the organisation operates the sailplane on the basis of either ownership or a dry lease agreement, that the flight does not generate profits distributed outside of the organisation and that such flights represent only a marginal activity of the organisation;(d) training flights, performed by a training organisation having its principal place of business in a Member State and referred to in Article 10a of Annex to the Regulation (CAA) No 5/2015.**Article 4****Entry into force and application**This Regulation shall enter into force seven (7) days upon its signature.Prishtina, XX December 2020. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Bujar Ejupi**Director General**ANNEX I****DEFINITIONS****[PART-DEF]**For the purpose of Annex II, the following definitions shall apply:1. “acceptable means of compliance (AMC)” means non-binding standards adopted by the Agency to illustrate means to establish compliance with Regulation (CAA) No. 05/2020 and its delegated and implementing acts;2. “alternative means of compliance (AltMoC)” means those means that propose an alternative to an existing AMC or those that propose new means to establish compliance with Regulation (CAA) 05/2020 and its delegated and implementing acts for which no associated AMC have been adopted by the Agency;3. “pilot-in-command (PIC)” means the pilot designated as being in command and charged with the safe conduct of the flight;4. “aircraft flight manual (AFM)” means the document containing the applicable and approved operating limitations and information with respect to the sailplane;5. “psychoactive substances” means alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, with the exception of caffeine and tobacco;6. “critical phases of flight” means take-off run, take-off flight path, final approach, missed approach, landing, including landing roll, and any other phases of flight which the pilot-in-command determines as critical for the safe operation of the sailplane;7. “operating site” means a site, other than an aerodrome, selected by the pilot-in-command or the operator for landing or take-off;8. “crew member” means a person assigned by an operator to perform duties on board the sailplane, when not the pilot-in-command himself or herself, under the authority of the pilot-in-command;9. “electronic flight bag (EFB)” means an electronic information system, comprised of equipment and applications for flight crew, which allows for the storing, updating, displaying and processing of EFB functions to support flight operations or duties;10. “dangerous goods” means articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in the technical instructions or which are classified according to those instructions;11. “technical instructions” means the latest effective edition of the “Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air”, including the supplement and any addenda, published by ICAO in document 9284-AN/ 905;12. “sailplane specialised operation” means any operation, which can be commercial or non-commercial, with a sailplane the main purpose of which is not associated with typical sport and recreational operations, but parachute operations, news media flights, television or movie flights, flying display or similar specialised activities;13. “night” means the period between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight. Civil twilight ends in the evening when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon and begins in the morning when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon.**ANNEX II****SAILPLANE AIR OPERATIONS****[PART-SAO]****SUBPART GEN****GENERAL REQUIREMENTS****SAO.GEN.100 Scope**In accordance with Article 3, this Subpart establishes the requirements to be met by any operator of sailplanes, other than design or production organisations referred to in the second subparagraph of Article 3(1).**SAO.GEN.105 Competent authority**The competent authority shall be the authority designated by the Member State where the operator has its principal place of business or, where the operator has no principal place of business, the place where the operator is established or resides. That authority shall be subject to the requirements of Article 3 of Annex to the Regulation (CAA) No 4/2015 in accordance with Article 1(7) of that Regulation.**SAO.GEN.110 Demonstration of compliance**(a) An operator shall, when so requested by the competent authority which is verifying continued compliance by the operator in accordance with point ARO.GEN.300 (a)(2) of Annex II to Regulation (CAA) No 4/2015, demonstrate compliance with the essential requirements set out in Annex V to Regulation (CAA) 05/2020 and with the requirements of this Regulation.(b) In order to demonstrate such compliance, the operator may refer to the following means:(1) acceptable means of compliance (AMC);(2) alternative means of compliance (AltMoC).**SAO.GEN.115 Introductory flights**Introductory flights shall be:(a) operated under visual flight rules (VFR) by day; and(b) overseen as regards their safety by a person who has been nominated by the organisation responsible for the introductory flights.**SAO.GEN.120 Immediate reaction to a safety problem**The operator shall implement:(a) safety measures mandated by the competent authority in accordance with point (c) of point ARO.GEN.135 of Annex II to Regulation (CAA) No 4/2015; and(b) airworthiness directives and other mandatory information issued by the Agency in accordance with point (h) of Article 77(1) of Regulation (CAA) No. 05/2020.**SAO.GEN.125 Designation of the pilot-in-command**The operator shall designate a pilot-in-command who is qualified to act as pilot-in-command in accordance with Annex I to Regulation (CAA) No 5/2015.**SAO.GEN.130 Responsibilities of the pilot-in-command**The pilot-in-command shall:(a) be responsible for the safety of the sailplane and of any person on board during sailplane operations;(b) be responsible for the initiation, continuation or termination of a flight in the interest of safety;(c) ensure that all applicable operational procedures and checklists are complied with;(d) only commence a flight if he or she is satisfied that all operational requirements are complied with, as follows:(1) the sailplane is airworthy;(2) the sailplane is duly registered;(3) instruments and equipment required for the execution of the flight are carried on board the sailplane and are operative;(4) the mass of the sailplane and the centre of gravity location are such that the flight can be conducted within the limits defined by the aircraft flight manual (AFM);(5) all equipment and baggage are properly loaded and secured, and an emergency evacuation remains possible; and(6) the operating limitations of the sailplane, as specified in the AFM, will not be exceeded at any time during the flight;(e) ensure that the pre-flight inspection has been carried out as specified in the AFM;(f) not perform duties on a sailplane in one of the following situations:(1) when he or she is incapacitated from performing duties by any cause, including injury, sickness, medication, fatigue or the effects of any psychoactive substance, or feels otherwise unfit;(2) if applicable medical requirements are not fulfilled;(g) refuse carriage of or disembark any person or baggage that may represent a potential hazard to the safety of the sailplane or any person carried therein;(h) not allow a person to be carried in the sailplane who appears to be under the influence of psychoactive substances to the extent that the safety of the sailplane or the persons therein is likely to be endangered;(i) ensure that during critical phases of flight or whenever deemed necessary in the interest of safety, all persons on board are seated and have their safety belt fastened;(j) during flight:(1) keep his or her safety belt fastened; and(2) remain at the control of the sailplane at all times except if another pilot is taking the controls;(k) take any action in an emergency situation that requires immediate decision and action which he or she considers necessary under the circumstances. In such cases, he or she may deviate from rules, operational procedures and methods to the extent necessary in the interest of safety;(l) not continue a flight beyond the nearest weather-permissible aerodrome or operating site, when his or her capacity to perform his or her duties is significantly reduced because of sickness, fatigue or lack of oxygen or any other cause;(m) record utilisation data and all known or suspected defects in the sailplane at the termination of the flight, or series of flights, in the aircraft technical log or journey log;(n) notify the safety investigation authority of the State in the territory of which the occurrence took place and the emergency services of that State without delay by the quickest available means of any accident or serious incident involving the sailplane;(o) submit a report of an act of unlawful interference without delay to the competent authority and inform the local authority designated by the State in the territory of which the unlawful interference took place; and(p) report to the appropriate air traffic services (ATS) unit, without delay, any hazardous weather or flight conditions encountered that are likely to affect the safety of other aircraft.**SAO.GEN.135 Responsibilities of crew members**(a) Any crew member shall be responsible for the proper execution of his or her duties in respect of the operation of the sailplane.(b) Any crew member shall not perform duties on a sailplane when incapacitated by any cause, including injury, sickness, medication, fatigue or the effects of any psychoactive substance, or if he or she feels otherwise unfit.(c) Any crew member shall report to the pilot-in-command both of the following:(1) any fault, failure, malfunction or defect, which he or she believes may affect the airworthiness or safe operation of the sailplane, including emergency systems;(2) any incident.**SAO.GEN.140 Compliance with laws, regulations and procedures**(a) The pilot-in-command and any other crew member shall comply with the laws, regulations and procedures of those States where operations are conducted.(b) The pilot-in-command shall be familiar with the laws, regulations and procedures, pertinent to the performance of his or her duties, prescribed for the areas to be traversed, the aerodromes or operating sites to be used and the related air navigation facilities.**SAO.GEN.145 Portable electronic devices**The pilot-in-command shall not permit any person to use a portable electronic device (PED) on board a sailplane, including an electronic flight bag (EFB), that adversely affects the performance of the sailplane's systems and equipment or the ability to operate it.**SAO.GEN.150 Dangerous goods**(a) The pilot-in-command shall not permit any person to carry dangerous goods on board.(b) Reasonable quantities of articles and substances that would otherwise be classified as dangerous goods and that are used to facilitate flight safety, where carriage on board the sailplane is advisable to ensure their timely availability for operational purposes, shall be considered authorised.**SAO.GEN.155 Documents, manuals and information to be carried**(a) All of the following documents, manuals and information shall be carried on each flight as originals or copies:(1) the AFM, or equivalent document(s);(2) details of the filed ATS flight plan, when required in accordance with Section 4 of the Annex to Regulation (CAA) No 01/2020;(3) current and suitable aeronautical charts for the area of the intended flight;(4) any other documentation that may be pertinent to the flight or is required by the States concerned with the flight;(5) procedures and visual signals information for use by intercepting and intercepted aircraft.(b) In addition, when a declaration is required in accordance with point SAO.DEC.100, a copy of the declaration shall be carried on each flight.(c) When not carried on board, all of the following documents, manuals and information shall remain available at the aerodrome or operating site as originals or copies:(1) the certificate of registration;(2) the certificate of airworthiness, including the annexes;(3) the airworthiness review certificate;(4) the noise certificate, if a noise certificate has been issued for a powered sailplane;(5) the aircraft radio licence, where the sailplane is equipped with radio communication equipment in accordance with point SAO.IDE.130;(6) the third-party liability insurance certificate(s);(7) the journey log or equivalent.(d) By derogation from points (a) and (b), the documents, manuals and information specified therein may be retained at the aerodrome or operating site for flights:(1) intending to remain within the sight of the aerodrome or operating site; or(2) remaining within a distance or area determined by the competent authority.(e) When requested by the competent authority, the pilot-in-command or the operator shall make available to that authority the original documentation in the time period specified by the authority which shall not be less than 24 hours.**SAO.GEN.160 Journey log**For each flight, or series of flights, particulars of the sailplane, its crew and each journey shall be retained in the form of a journey log or an equivalent document.**SUBPART OP****OPERATING PROCEDURES****SAO.OP.100 Use of aerodromes and operating sites**The pilot-in-command shall only use aerodromes and operating sites that are adequate for the type of sailplane and operation concerned.**SAO.OP.105 Noise abatement procedures — powered sailplanes**The pilot-in-command shall take into account operating procedures to minimise the effect of powered sailplane noise, while ensuring that safety has priority over noise abatement.**SAO.OP.110 Passenger briefing**The pilot-in-command shall ensure that before and, when appropriate, during the flight, the passenger is given a briefing on normal, abnormal and emergency procedures.**SAO.OP.115 Carriage of special categories of passengers**The pilot-in-command shall ensure that persons requiring special conditions, assistance or devices when carried on board a sailplane are carried under conditions that ensure the safety of the sailplane and of any person or property carried therein.**SAO.OP.120 Flight preparation**Before commencing a flight, the pilot-in-command shall ensure all of the following:(a) the facilities required for the safe operation of the sailplane are adequate for the type of operation under which the flight is to be conducted;(b) that the meteorological conditions will allow the flight to be completed safely;(c) in the case of a powered sailplane and when the engine is intended to be used, the quantity of fuel or other energy is sufficient to allow the flight to be completed safely.**SAO.OP.125 Refuelling and recharging or replacing of batteries with persons on board — powered sailplanes**When a passenger is on board a powered sailplane:(a) the sailplane shall not be refuelled; and(b) the batteries used for propulsion shall not be recharged or replaced.**SAO.OP.130 Smoking on board**No person shall smoke on board a sailplane during any phase of flight.**SAO.OP.135 Meteorological conditions**The pilot-in-command shall only commence or continue a flight if the latest available meteorological information indicates that a safe landing option remains available.**SAO.OP.140 Ice and other contaminants — ground procedures**The pilot-in-command shall only commence take-off if the sailplane is clear of any deposit that might adversely affect the performance or controllability of the sailplane, except when permitted in the AFM.**SAO.OP.145 In-flight fuel or other energy management — powered sailplanes**For powered sailplanes, the pilot-in-command shall check at regular intervals during the flight that the amount of usable fuel or other energy available is not less than that needed to ensure a safe landing.**SAO.OP.150 Use of supplemental oxygen**The pilot-in-command shall ensure that all persons on board use supplemental oxygen whenever he or she determines that, at the altitude of the intended flight, lack of oxygen might result in impairment of their faculties or harmfully affect them.**SAO.OP.155 Sailplane specialised operations**(a) Before commencing a sailplane specialised operation or a series thereof, the pilot-in-command shall conduct a risk assessment, assessing the complexity of the activity in order to determine the hazards and associated risks of the intended operation and establish mitigating measures where necessary.(b) A sailplane specialised operation shall be performed in accordance with a checklist. The pilot-in-command shall establish that checklist and ensure that it is appropriate to the specialised activity and sailplane used, based on the risk assessment and taking account of all requirements set out in this Annex. The checklist shall be readily accessible on each flight to the pilot-in-command and any other crew member, where it is relevant for the performance of their duties.(c) The pilot-in-command shall regularly review and update the checklist where necessary in order to adequately take account of the risk assessment.**SUBPART POL****PERFORMANCE AND OPERATING** **LIMITATIONS****SAO.POL.100 Weighing**(a) The weighing of the sailplane shall be accomplished by the manufacturer of the sailplane or in accordance with Annex I to Regulation (CAA) No 08/2018.(b) The operator shall ensure that the mass of the sailplane has been established by actual weighing prior to its initial entry into service. The accumulated effects of modifications and repairs on the mass shall be accounted for and properly documented. Such information shall be made available to the pilot-in-command. The sailplane shall be reweighed if the effects of modifications or repairs on the mass are not known.**SAO.POL.105 Performance — general**The pilot-in-command shall only operate the sailplane if the performance of the sailplane is adequate to comply with the requirements set out in the Annex to Implementing Regulation (CAA) No 01/2020 and any other restrictions applicable to the flight, the airspace, aerodromes or operating sites used, ensuring that any charts or maps used are the latest available edition.**SUBPART IDE****INSTRUMENTS, DATA AND EQUIPMENT****SAO.IDE.100 Instruments and equipment — general**(a) Instruments and equipment required by this Subpart shall be approved in accordance with Annex I to Regulation (CAA) No 6/2015 or, when registered in a third country, with the airworthiness requirements of the state of registry, if one of the following conditions is fulfilled:(1) they are used by the flight crew to control the flight path;(2) they are used to comply with points SAO.IDE.130 or SAO.IDE.135;(3) they are permanently installed in the sailplane.(b) By way of derogation from point (a), all of the following instruments or equipment, when required by this Subpart, shall not need an approval:(1) independent portable lights;(2) an accurate timepiece;(3) survival and signalling equipment.(c) Instruments and equipment shall be readily operable or accessible from the station where either the pilot-in- command or any other crew member, who needs to use them, is seated.**SAO.IDE.105 Flight and navigational instruments**(a) Sailplanes shall be equipped with a means of measuring and displaying all of the following:(1) time in hours and minutes;(2) pressure altitude;(3) indicated airspeed;(4) in the case of powered sailplanes, magnetic heading.(b) In addition to (a), when operating in conditions where the sailplane cannot be maintained on a desired flight path without reference to one or more additional instruments, when conducting cloud flying or when operating at night, sailplanes shall be equipped with means of measuring and displaying all of the following:(1) vertical speed;(2) attitude or turn and slip;(3) magnetic heading.**SAO.IDE.110 Operating lights**Sailplanes operated at night shall be equipped with all of the following:(a) an anti-collision light system;(b) navigation/position lights;(c) a landing light;(d) lighting supplied from the sailplane's electrical system to provide adequate illumination for all instruments and equipment essential to the safe operation of the sailplane;(e) an independent portable light for the pilot-in-command and any other crew member station.**SAO.IDE.115 Supplemental oxygen**Sailplanes operated, when an oxygen supply is required in accordance with point SAO.OP.150, shall be equipped with oxygen storage and dispensing apparatus capable of storing and dispensing the required oxygen supplies.**SAO.IDE.120 Life-saving and signalling equipment — flights over water**The pilot-in-command of a sailplane operated over water shall determine, before commencing the flight, the risks to survival of any person carried in the sailplane in the event of ditching. In light of those risks, he or she shall determine whether there is a need to carry life-saving and signalling equipment.**SAO.IDE.125 Life-saving and signalling equipment — search and rescue difficulties**Sailplanes operated over areas in which search and rescue (SAR) would be especially difficult shall be equipped with such life-saving and signalling equipment as appropriate to the area overflown.**SAO.IDE.130 Radio communication equipment**Sailplanes shall have radio communication equipment to allow for the communication required in accordance with Appendix 4 to the Annex to Regulation (CAA) No 01/2020, and, if the flight takes place in the airspace of a third country, the law of that third country.**SAO.IDE.135 Transponder**Sailplanes shall have a secondary surveillance radar (SSR) transponder with all the capabilities required in accordance with point (b) of point SERA.6005 of the Annex to Regulation (CAA) No 01/2020, and, if the flight takes places in airspace of a third country, the law of that third country.**SUBPART DEC****DECLARATION****SAO.DEC.100 Declaration**(a) In the declaration referred to in Article 3(2), the operator shall confirm that it complies and will continue to comply with the essential requirements set out in Annex V to Regulation (CAA) 05/2020 and with the requirements of this Regulation.(b) The operator shall include in the declaration all of the following information:(1) the name of the operator;(2) the place where the operator has its principal place of business;(3) the contact details of the operator;(4) the starting date of the operation and, where relevant, the date at which the change to an existing declaration takes effect;(5) in respect of all sailplanes used for the commercial operation, the sailplane type, registration, main base, type of operation and continuing airworthiness management organisation.(c) The operator shall, when making the declaration, notify to the competent authority the list of AltMoC to demonstrate compliance when so requested in accordance with point SAO.GEN.110. That list shall contain references to the associated AMC.(d) When making the declaration, the operator shall use the form contained in the Appendix to this Annex.**SAO.DEC.105 Changes to the declaration and cessation of commercial operations**(a) Without delay the operator shall notify to the competent authority any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements set out in Annex V to Regulation (CAA) 05/2020 and with the requirements of this Regulation, as declared to the competent authority, and of any changes in respect of the information referred to in point SAO.DEC.100(b) and the list of AltMoC referred to in point SAO.DEC.100(c), as included in or annexed to the declaration.(b) Without delay the operator shall notify the competent authority that it is no longer engaged in commercial operations with sailplanes. | Generalni Direktor Autoriteta Civilnog Vaduhoplovstva Republike Kosova,U skladu sa članovima 3.5, 15.1 tačka (a), (c), (d), (e), (h), i (j), 21.2, 21.3, 50, 55, i 56 Zakona br. 03/L-051 o Civilnom Vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosova“, Godina III , Br. 28, od 4 juna 2008),Uzimajući u obzir,Međunarodne obaveze Republike Kosova prema Multilateralnom Sporazumu o Uspostavljanju Zajedničkog Evropskog Vazduhoplovnog Područja (u daljem tekstu "ECAA sporazum") od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo 10. oktobra 2006 godine,Uredbu (ACV) br. 05/2015 od 08. jula 2015. godine, kojom se u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo primenjuje Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. novembra 2011. o utvrđivanju tehničkih zahteva i administrativnih procedura u vezi sa letačkom posadom u civilnom vazduhoplovstvu,Uredbu (ACV) br. 06/2015 od 08. jula 2015. godine, kojom se u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo primenjuje Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. avgusta 2012. godine kojom se utvrđuju pravila za sprovođenje sertifikacije plovidbenosti i ekološku sertifikaciju vazduhoplova i srodne proizvode, delove i uređaje, kao i za sertifikaciju projektantskih i proizvodnih organizacija,Uredbu ACV br. 08/2018 od 28. septembra 2018. godine, kojom se u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo primenjuje Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. novembra 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, delova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima,Uredba (ACV) br. 01/2019 od 08. marta 2019. godine, kojom se u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo primenjuje Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. oktobra 2012. o utvrđivanju tehničkih zahteva i administrativnih procedura u vezi sa vazdušnim operacijama,Uredba (ACV) br. 01/2020 od 29. maja 2020. godine, kojom se u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo primenjuje Uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. oktobra 2012. o utvrđivanju zajedničkih pravila vazdušnog saobraćaja i operativnih odredaba u vezi sa uslugama i postupcima u vazdušnoj plovidbiUredbu (ACV) br. 05/2020 od 30. Oktobra 2020. godine, kojom se u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo primenjuje Uredba (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Saveta od 4. jula 2018. o zajedničkim pravilima u oblasti civilne avijacije i osnivanje Agencije za Bezbednost Vazdušnog Saobraćaja Evropske unije,Po završetku procesa javnih konsultacija zainteresovanih strana, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama za javne konsultacije o zainteresovanih strana,Izdaje sledeću:**UREDBA (ACV) BR. XX/2020****O UTVRĐIVANJU DETALJNIH PRAVILA ZA UPRAVLJANJE JEDRILICA U SKLADU SA****UREDBOM (ACV) BR. 05/2020****Član 1****Cilj, predmet i obim**1. Cilj ovog primene je Provedbene Uredbe Komisije (EU) 2018/1976 od 14. decembra 2018. o utvrđivanju detaljnih pravila za upravljanje jedrilica u skladu sa Uredbom (EK) br. 2018/1139 Evropskog Parlamenta i Saveta, u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo.
2. Ovom Uredbom se utvrđuju detaljna pravila za vazdušne operacije sa jedrilicama, kada takvi vazduhoplovi ispunjavaju uslove utvrđene u tački (b)(i) i (ii) člana 2(1) Uredbe (ACV) br. 05/2020.

**Član 2****Definicije**U svrhu ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Priloga I i sledeće definicije:(1) „jedrilica“ znači vazduhoplov teži od vazduha koji je u letu podržan dinamičnom reakcijom vazduha na svojim fiksnim površinama za podizanje, čiji slobodni let ne zavisi od motora;(2) „motor“ znači uređaj koji se koristi ili je predviđen za upotrebu u pogonu jedrilice;(3) „jedrilica na pogon“ označava jedrilicu opremljenu jednim ili više motora koji imaju, s motorom (motorima), svojstva jedrilice;(4) „komercijalna operacija“ znači svaki rad jedrilice, u zamenu za naknadu ili druga vredna razmatranja, koji je dostupan javnosti ili, ako nije dostupan javnosti, a koji se obavlja na osnovu ugovora između operatera i kupca, gde poslednji nema kontrolu nad operaterom;(5) „takmičarski let“ znači svaka vazdušna operacija sa jedrilicom koja se obavlja u svrhu učestvovanja u vazdušnim trkama ili takmičenjima, uključujući vežbanje za takvu operaciju i letenju na vazdušnim trkama i takmičenjima;(6) „leteći prikaz“ označava bilo kakve vazdušne operacije s jedrilicom koje se izvode u svrhu pružanja izložbe ili zabave na oglašenom događaju otvorenom za javnost, uključujući vežbanje za takve operacije i letenje do i sa oglašenog događaja;(7) „uvodni let“ označava svaku vazdušnu operaciju s jedrilicom naspram nadoknade ili drugu dragocenu naknadu koja se sastoji od vazdušnog obilaska kratkog trajanja radi privlačenja novih polaznika ili novih članova, a koji obavlja organizacija za osposobljavanje iz člana 10a Uredbe (ACV) br. 5/2015 ili od strane organizacije stvorene s ciljem promocije vazduhoplovnog sporta ili vazduhoplovstva u slobodno vreme;(8) „aerobatski let“ znači namerni manevar koji uključuje nagle promene stava jedrilice, nenormalan stav ili nenormalno ubrzanje, koje nije neophodno za normalan let ili za instrukcije za licence, sertifikate ili ocene koji nisu aerobatski rejting;(9) „glavno mesto poslovanja“ znači sedište ili sedište operatora jedrilice u okviru kojeg se vrše glavne finansijske funkcije i operativna kontrola aktivnosti navedenih u ovoj uredbi;(10) „suvi ugovor o zakupu“ znači ugovor između preduzeća prema kojem jedrilica upravlja pod odgovornošću zakupaca.**Član 3****Vazdušne operacije**1. Operatori jedrilica upravljaju jedrilicama u skladu sa zahtevima iz Aneksa II.Prva podstavka ne odnosi se na organizacije za projektovanje ili proizvodnju koje su u skladu sa članovima 8. odnosno 9. Uredbe (ACV) br. 6/2015 i koje upravljaju jedrilicom, u okviru svojih privilegija, za potrebe uvođenja ili modifikacije tipova jedrilica. 2. U skladu sa tačkom (a) člana 30(1) Uredbe (ACV) Br. 05/2020 operateri jedrilica uključit će se u komercijalne operacije tek nakon što su nadležnom organu izjavili svoju sposobnost i sredstva za obavljanje operacija povezanih sa rad jedrilice.Prva podstavka se ne primenjuje na sledeće operacije sa jedrilicama:(a) operacije podele troškova, pod uslovom da direktni troškovi leta jedrilice i srazmerni deo godišnjih troškova nastalih zbog skladištenja, osiguranja i održavanja jedrilice dele pojedinci koji su uključeni;(b) takmičarski letovi ili leteći prikazi, pod uslovom da su nadoknada ili bilo koje druge vredne naknade za takve letove ograničene na nadoknadu direktnih troškova leta jedrilice i srazmernog dela godišnjih troškova nastalih za skladištenje, osiguranje i održavanje jedrilice i da bilo kakve stečene nagrade ne prelaze vrednost koju je odredio nadležni organ;(c) uvodni letovi, letovi za padobranske skokove, vuča jedrilice ili aerobatski letovi koje obavlja organizacija za osposobljavanje sa glavnim sedištem u državi članici i navedena u članu 10a Uredbe (ACV) br. 5/2015 ili od organizacije stvorene u svrhu promocije vazduhoplovnog sporta ili vazduhoplovstva u slobodno vreme, pod uslovom da organizacija upravlja jedrilicom na osnovu bilo vlasništva ili suvog ugovora o zakupu, da let ne stvara profit distribuiran van organizacije i da takvi letovi predstavljaju samo marginalnu aktivnost organizacije;(d) letovi za obuku, koje obavlja organizacija za osposobljavanje sa glavnim sedištem u državi članici i navedena u članu 10a Uredbe (ACV) br. 5/2015.**Član 4****Stupanje na snagu i primjena**Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana od dana njenog potpisivanja.Priština, XX. Decembar 2020.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Bujar Ejupi**Generalni Direktor**DODATAK I****DEFINICIJE****[DEO-DEF]**U svrhu Aneksa II, primenjuju se sledeće definicije:1. „prihvatljivi načini usaglašavanja (AMC)“ su neobavezujući standardi koje je Agencija usvojila radi ilustracije načina za uspostavljanje usaglašenosti sa Uredbom (ACV) Br. 05/2020 i njenim delegiranim i sprovedbenim aktima;2. „alternativni načini usaglašavanja (AltMoC)“ znači ona sredstva koja predlažu alternativu postojećem PNU-u ili ona koja predlažu nove načine za uspostavljanje usklađenosti sa Uredbom (ACV) 05/2020 i njenim delegiranim i sprovedbenim aktima a koji nisu u vezi sa PNU i koje je usvojila Agencija;3. „glavni pilot (GP)“ znači pilot koji je označen kao komandant i zadužen za sigurno sprovođenje leta;4. „priručnik za let aviona (PLA)“ je dokument koji sadrži odgovarajuća i odobrena operativna ograničenja i informacije u vezi sa jedrilicom;5. „psihoaktivne supstance“ znače alkohol, opioidi, kanabinoidi, sedativi i hipnotičari, kokain, druga psihostimulansi, halucinogeni i isparljivi rastvarači, sa izuzetkom kofeina i duvana;6. „kritične faze leta“ znači pista za poletanje, staza poletanja, krajnji prilaz, promašeni prilaz, sletanje, uključujući rolo sletanja, i sve druge faze leta koje glavni pilot utvrdi kao kritične za siguran rad jedrilice;7. „lokacija za rad“ znači lokacija, koja nije aerodrom, koju je za sletanje ili polijetanje izabrao glavni pilota ili operator;8. „član posade“ označava osobu koju je operator odredio za obavljanje dužnosti u jedrilici, a ako nije glavni pilot sam, pod nadležnošću glavnog pilota;9. „elektronička letačka torba“ (ELT) znači elektronski informacioni sistem, koji se sastoji od opreme i aplikacija za letačku posadu, koji omogućava skladištenje, ažuriranje, prikazivanje i obradu funkcija ELT-a za podršku operacija ili dužnosti leta;10. „opasna roba“ znači proizvodi ili supstance koji mogu predstavljati rizik po zdravlje, bezbednost, imovinu ili životnu sredinu i koji su navedeni u spisku opasne robe u tehničkim uputstvima ili koji su klasifikovani u skladu sa tim uputstvima;11. „tehnička uputstva“ znači najnovije efektivno izdanje „Tehničkih uputstava za bezbedan transport opasne robe vazduhom“, uključujući dodatak i sve dodatke, koje je ICAO objavio u dokumentu 9284-AN / 905;12. „specijalna operacija jedrilice“ znači svaka operacija, koja može biti komercijalna ili nekomercijalna, a jedrilica čija glavna svrha nije povezana sa tipičnim sportskim i rekreativnim operacijama, već padobranskim operacijama, medijskim letovima, letovima za televizije ili filmove, leteći displej ili slične specijalizovane aktivnosti;13. „noć“ znači period između kraja večernjeg civilnog sumraka i početka jutarnjeg civilnog sumraka. Civilni sumrak završava se uveče kada je centar sunčevog diska 6 stepeni ispod horizonta i počinje ujutro kada je sredina sunčevog diska 6 stepeni ispod horizonta..  **ANEKS II****LETAČKE OPERACIJE JEDRILICE****[DEO- SAO)****POD-DEO GEN****OPŠTI ZAHTEVI****SAO.GEN.100 Obim**U skladu sa članom 3, ovaj pod-deo utvrđuje uslove koje mora ispunjavati bilo koji operater jedrilica, osim organizacija za projektovanje ili proizvodnju iz druge podstavke člana 3 (1).**SAO.GEN.105 Nadležni organ**Nadležni organ je organ koji je odredila država članica u kojoj operator ima glavno mesto poslovanja ili, ako operator nema glavno mesto poslovanja, mesto u kome je operator ustanovljen ili ima prebivalište. To telo podleže zahtevima iz člana 3. Uredbe (ACV) br. 4/2015 u skladu s članom 1. stavkom 7. te uredbe.**SAO.GEN.110 Dokaz o usaglašenosti**(a) Operator će, kada to zatraži nadležni organ koji verifikuje kontinuirano usaglašavanje od strane operatera u skladu sa tačkom ARO.GEN.300 (a) (2) Priloga II Uredbe (EU) br. 4/2015, demonstrirati usklađenost sa osnovnim zahtevima iz Aneksa V Uredbe (ACV) 05/2020 i sa zahtevima ove Uredbe.(b) Da bi pokazao takvu saglasnost, operator se može obratiti na sledeća sredstva:(1) prihvatljiva sredstva usaglašavanja (PSU);(2) alternativni načini usaglašavanja (AltNU).**SAO.GEN.115 Uvodni letovi**Uvodni letovi biće:(a) danju i upravlja se u skladu sa pravilima vizuelnog leta (PVL); i(b) pod nadzorom njihove bezbednosti od strane osobe koju je imenovala organizacija odgovorna za uvodne letove.**SAO.GEN.120 Neposredna reakcija na bezbednosni problem**Operator će implementirati:(a) mere bezbednosti koje su ovlašćene od nadležnog organa u skladu sa tačkom (c) tačke ARO.GEN.135 Aneksa II Uredbi (ACV) br. 4/2015; i(b) direktive o plovidbenosti i druge obavezne informacije koje je izdala Agencija u skladu sa članom 77(1) tačkom (h) Uredbe (ACV) 05/2020.**SAO.GEN.125 Oznaka pilot komandanta**Operator će odrediti komandanta koji je kvalifikovan da deluje kao Glavni pilot u skladu s Aneksom I Uredbe (ACV) br. 5/2015.**SAO.GEN.130 Odgovornosti glavnog pilota** Glavni pilot mora:(a) biti odgovorni za sigurnost jedrilice i bilo koje osobe na brodu tokom operacija jedrilice;(b) biti odgovoran za pokretanje, nastavak ili prekid leta u interesu sigurnosti;(c) osigurati da se poštuju sve važeće operativne procedure i kontrolni propisi;(d) let započeti samo ako je uvjeren da su ispunjeni svi operativni uslovi, kako slijedi:(1) jedrilica je sposobna za letenje;(2) jedrilica je uredno registrovana;(3) instrumenti i oprema potrebni za izvođenje leta su ukrcane unutar jedrilice i operativne su;(4) masa jedrilice i mesto težišta su takvi da se let može obaviti u granicama definisanim u priručniku za let aviona (PLA);(5) sva oprema i prtljag su pravilno utovareni i osigurani, i ostaje moguća hitna evakuacija; i(6) operativna ograničenja jedrilice, kako je određeno u PLA-u, neće biti prekoračena ni u jednom trenutku tokom leta;(e) osigurati da se pred-letačka inspekcija obavi kako je određeno u PLA-u;(f) ne izvršava dužnosti na jedrilici u jednoj od sledećih situacija:(1) kad je onesposobljen za vršenje dužnosti iz bilo kojeg razloga, uključujući povrede, bolest, lekove, umor ili efekte bilo koje psihoaktivne supstance ili ako se na neki drugi način oseća nesposobnim;(2) ako nisu ispunjeni odgovarajući medicinski zahtevi;(g) odbiti prevoz ili ukrcavanje bilo koje osobe ili prtljaga koji mogu predstavljati potencijalni rizik po bezbednost jedrilice ili bilo koje osobe prevožene na njemu;(h) ne dozvoliti da se osoba nosi u jedrilici, za koju se čini da je pod uticajem psihoaktivnih supstanci, u mjeri u kojoj je sigurnost jedrilice ili osoba na njoj vjerovatno ugrožena;(i) osigurati da tokom kritičnih faza leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti svi ljudi koji su ukrcani imaju sigurnosni pojas;(j) tokom leta:(1) drži sigurnosni kaiš vezan; i(2) ostati pod kontrolom jedrilice u svakom trenutku, osim ako drugi pilot preuzme kontrole;(k) preduzeti bilo kakvu akciju u vanrednoj situaciji koja zahteva trenutnu odluku i akcije koje on ili ona smatra neophodnim u datim okolnostima. U takvim slučajevima može odstupiti od pravila, operativnih procedura i metoda u meri koja je neophodna u interesu sigurnosti;(l) da ne nastavi let izvan najbližeg aerodroma ili aerodroma sa odgovarajućim vremenskim uslovima, kada je njegova sposobnost da obavlja svoje dužnosti značajno smanjena zbog bolesti, umora ili nedostatka kiseonika ili bilo kojeg drugog razloga;(m) evidentirati podatke o upotrebi i sve poznate ili sumnjive nedostatke jedrilice po završetku leta ili seriju letova, u tehnički dnevnik aviona ili dnevnik putovanja;(n) najbrže obavestiti organ za istragu bezbednosti države na čijoj se teritoriji dogodio događaj i hitne službe te države, bez odlaganja, najbržim raspoloživim sredstvima o svakoj nezgodi ili ozbiljnom incidentu u kome je učestvovala jedrilica;(o) bez odlaganja da podnese izveštaj o aktu nezakonitog mešanja nadležnom organu i obavesti lokalnu vlast koju je odredila država na čijoj se teritoriji dogodilo nezakonito uplitanje; i(p) bez odlaganja prijaviti odgovarajućoj jedinici službe za vazdušni saobraćaj (SVS) o svim opasnim vremenskim ili letnim uslovima koji mogu da utiču na bezbednost drugih vazduhoplova.**SAO.GEN.135 Odgovornosti članova posade**(a) Svaki član posade odgovoran je za pravilno izvršavanje svojih dužnosti u vezi sa upravljanjem jedrilicom.(b) Svaki član posade ne sme obavljati dužnosti na jedrilici ako je onesposobljen iz bilo kojeg razloga, uključujući povrede, bolest, lekove, umor ili efekte bilo koje psihoaktivne supstance, ili ako se oseća drugačije nesposobnim.(c) Svaki član posade mora da prijavu glavnom pilotu sledeće:(1) bilo koju grešku, nedostatak, kvar ili neispravnost za koji veruje da može uticati na plovidbenost ili siguran rad jedrilice, uključujući sisteme za slučaj opasnosti;(2) svaki incident.**SAO.GEN.140 Saglasnost sa zakonima, propisima i postupcima**(a) Glavni pilot i svaki drugi član posade moraju se pridržavati zakona, propisa i postupaka onih država u kojima se obavljaju operacije.(b) Glavni pilot mora biti upoznat sa zakonima, propisima i procedurama koji se odnose na vršenje njenih/ njegovih dužnosti, propisanim za područja u kojima će se kretati, aerodrome ili operativna mesta koja će se koristiti i povezanim vazdušno navigacijskim objektima**SAO.GEN.145 Prenosivi elektronski uređaji**Glavni pilot neće dozvoliti nijednoj osobi da unutar jedrilice koristi prenosivi elektronski uređaj (PEU), uključujući elektronsku torbu za letenje (ETL), što negativno utiče na performanse sistema i opreme jedrilice ili na sposobnost upravljanja.**SAO.GEN.150 Opasna roba**(a) Glavni pilot ne dozvoljava bilo kojoj osobi da ukrca opasnu robu.(b) Razumne količine predmeta i supstanci koje bi se inače klasifikovale kao opasna roba i koje se koriste za olakšavanje sigurnosti leta, ukoliko je prevoz na jedrilici preporučljiv za obezbeđivanje njihove pravovremene dostupnosti u operativne svrhe, smatra se odobrenim..**SAO.GEN.155 Dokumenta, priručnici i informacije koje treba nositi**(a) Sva sledeća dokumenta, priručnici i informacije moraju se nositi na svakom letu kao originali ili kopije:(1) PAL ili ekvivalentna dokumenta;(2) detalji o podnešenom planu leta ATS-a, kada se to zahteva u skladu sa odeljkom 4 Priloga Uredbe (ACV) br. 01/2020;(3) trenutne i pogodne vazduhoplovne karte za područje planiranog leta;(4) bilo koju drugu dokumentaciju koja se može odnositi na let ili je potrebna od strane država u kojima se obavlja let;(5) informacije o procedurama i vizuelnim signalima za upotrebu od presretanja i presretanja vazduhoplova.(b) Pored toga, kada se zahteva deklaracija u skladu sa tačkom SAO.DEC.100, kopija izjave nosi se na svakom letu.(c) Ako se ne ponese u jedrilici, svi sledeći dokumenti, priručnici i informacije ostaju dostupni na aerodromu ili operativnom mestu kao originali ili kopije:(1) potvrda o registraciji;(2) potvrda o plovidbenosti, uključujući priloge;(3) sertifikat o pregledu sposobnosti leta;(4) sertifikat o buci, ako je izdan sertifikat o buci za motorni jedrilicu;(5) radio-dozvola za vazduhoplov, kada je jedrilica opremljena radio-komunikacionom opremom u skladu sa tačkom SAO.IDE.130; (6) potvrdu (-e) osiguranja od treće strane;(7) dnevnik putovanja ili ekvivalentno.(d) Iznimno od tački (a) i (b), dokumenti, uputstva i informacije navedene u njima mogu se zadržati na aerodromu ili operativnom mestu za letove:(1) koji nameravaju da ostanu u vidokrugu aerodroma ili operativnom mestu; ili(2) koji ostaju na udaljenosti ili području koje odredi nadležni organ.(e) Na zahtev nadležnog organa, Glavni pilot ili operater tom organu stavlja na raspolaganje originalnu dokumentaciju u vremenskom periodu koji odredi organ, a koji ne sme biti kraći od 24 sata.**SAO.GEN.160 Dnevnik putovanja**Za svaki let ili seriju letova, detalji jedrilice, njena posada i svako putovanje zadržavaju se u obliku dnevnika putovanja ili sličnog dokumenta..**POD-DEO OP****OPERATIVNE PROCEDURE****SAO.OP.100 Upotreba aerodroma i operativne lokacije** Glavni pilot koristi samo aerodrome i operativna mesta koja su odgovarajuća za odgovarajući tip jedrilice i operacije.**SAO.OP.105 Postupci za smanjenje buke - jedrilice sa pogonom**Glavni pilot će uzeti u obzir operativne postupke za smanjivanje efekta buke jedrilice, istovremeno osiguravajući da sigurnost ima prednost nad smanjenjem buke.**SAO.OP.110 Informisanje putnika**Glavni pilot mora osigurati da putnika pre i, kad je prikladno, tokom leta, informiše o normalnim, nenormalnim i vanrednim procedurama.**SAO.OP.115 Prevoz posebnih kategorija putnika**Glavni pilot mora osigurati da se osobe koje zahtijevaju posebne uslove, pomoć ili uređaje kada su ukrcane na jedrilici prevoze pod uslovima koji osiguravaju sigurnost jedrilice i bilo koje osobe ili imovine koja se nalazi unutra.**SAO.OP.120 Priprema leta**Pre nego što započne let, Glavni pilot mora obezbediti sledeće:(a) objekti potrebni za siguran rad jedrilice su odgovarajući za vrstu operacije pod kojom se let mora izvesti;(b) da će meteorološki uslovi omogućiti bezbedan završetak leta;(c) u slučaju jedrilice s pogonom i kada je motor predviđen za upotrebu, količina goriva ili drugog izvora energije je dovoljna da se omogući bezbedan let.**SAO.OP.125 Dopuna i dopunjavanje ili zamena baterija sa ukrcanim osobama na jedrilicama sa pogonom**Kada se putnik ukrca na jedrilicu s pogonom:(a) jedrilica se ne može dopunjavati; i(b) baterije koje se koriste za pogon ne smeju se puniti ili zamenjivati. **SAO.OP.130 Pušenje u jedrilici**Na jedrilici niko ne sme pušiti tokom bilo koje faze leta**SAO.OP.135 Meteorološki uslovi**Glavni pilot započinje ili nastavlja let samo ako poslednje raspoložive meteorološke informacije ukazuju na to da ostaje bezbedna opcija sletanja.**SAO.OP.140 Led i drugi zagađivači - postupci na tlu**Glavni pilot započinje poletanje samo ako jedrilica bude očišćena od bilo kakvih taloga koji mogu negativno uticati na performanse ili upravljivost jedrilice, osim ako je to dozvoljeno u PLA-u.**SAO.OP.145 Jedrilice koje koriste gorivo ili druge energetske jedrilica**Za jedrilice na pogonu, glavni pilot leta mora u redovnim intervalima tokom leta proveravati da li količina upotrebljivog goriva ili druga dostupna energija nije manja od one potrebne za osiguravanje sigurnog sletanja.**SAO.OP.150 Upotreba dodatnog kiseonika**Glavni pilot mora osigurati da sve ukrcane osobe koriste dopunski kiseonik kad god utvrde da bi na visini planiranog leta nedostatak kiseonika mogao rezultirati oštećenjem njihovih sposobnosti ili štetno uticati na njih.**SAO.OP.155 Operacije specijalne jedrilice**(a) Pre nego što započne specijalizovanu operaciju jedrilice ili njenog niza, glavni pilot mora izvršiti procenu rizika, ocenjujući složenost aktivnosti u cilju utvrđivanja opasnosti i pridruženih rizika planirane operacije i utvrditi mere ublažavanja gde je neophodno.(b) Specijalna operacija jedrilice se izvodi u skladu sa kontrolnom listom. Glavni pilot će uspostaviti tu kontrolnu listu i osigurati da je ona odgovarajuća specijalizovanim aktivnostima i jedrilici koja se koristi, na osnovu procene rizika i uzimajući u obzir sve zahteve iz ovog Aneksa. Kontrolna lista mora biti lako dostupna glavnom pilotu i bilo kojem drugom članu posade tokom svakog leta, ako je to relevantno za obavljanje njihovih dužnosti.(c) Glavni pilot redovno pregledava i ažurira kontrolni spisak gde je to potrebno kako bi na adekvatan način uzeo u obzir procenu rizika.**POD-DEO POL****OGRANIČENJA UČINKA I OPERACIJA****SAO.POL.100 Vaganje**(a) Vaganje jedrilice vrši proizvođač jedrilice ili u skladu sa Aneksom I Uredbe (ACV) br. 08/2018.(b) Operator mora osigurati da je masa jedrilice utvrđena stvarnim vaganjem pre njegovog početnog puštanja u pogon. Akumulirani efekti modifikacija i popravki na masu moraju se evidentirati i ispravno dokumentovati. Takve informacije moraju biti dostupne glavnom pilotu. Jedrilica se ponovno meri ako efekti modifikacija ili popravka na masu nisu poznati.**SAO.POL.105 Performanse – opšte**Glavni pilot upravljaće jedrilicom samo ako je izvođenje jedrilice adekvatno da ispuni zahteve navedene u Uredbu (ACV) br. 01/2020 i bilo koja druga ograničenja koja se odnose na let, vazdušni prostor , aerodrome ili korištena operativna mesta, osiguravajući da se koriste karte ili mape sa najnovijim dostupnim izdanjem. **POD-DEO IDE****INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA****SAO.IDE.100 Instrumenti i oprema – opšte**(a) Instrumenti i oprema koji se zahtevaju u ovom pod-delu odobravaju se u skladu sa Aneksom I Uredbe (ACV) br. 6/2015 ili, kada su registrovani u trećoj zemlji, sa zahtevima za sposobnost leta države registra, ukoliko je jedan od sledećih uslova ispunjen:(1) da ih posada leta koristi kako bi kontrolisala stazu poletanja;(2) koriste se u skladu sa tačkama SAO.IDE.130 ili SAO.IDE.135;(3) trajno su ugrađeni u jedrilicu.(b) Odstupajući od tačke (a), za sve sledeće instrumente ili opremu, kada to zahteva ovaj pod-deo, nije potrebno odobrenje:(1) nezavisna prenosna svetla;(2) tačan sat;(3) oprema za preživljavanje i signalizaciju.(c) Instrumenti i oprema moraju biti lako upotrebljivi ili dostupni sa stanice na kojoj sedi glavni pilot ili bilo koji drugi član posade, koji treba da ih koristi.**SAO.IDE.105 Letački i navigacijski instrumenti**(a) Jedrilice su opremljene sredstvima za celokupno merenje i prikazivanje sledećeg:(1) vreme u satima i minutama;(2) visina pritiska;(3) naznačena brzina vazduha;(4) u slučaju jedrilica sa pogonom, magnetna linija.(b) Pored (a), kada funkcioniše u uslovima u kojima se jedrilica ne može održavati na željenoj putanji leta bez pozivanja na jedan ili više dodatnih instrumenata, pri izvođenju letenja u oblaku ili kada rade noću, jedrilice će biti opremljene sredstvima merenja i prikazivanja sledećeg:(1) vertikalna brzina;(2) stav ili okretanje i proklizavanje;(3) magnetna linija.**SAO.IDE.110 Operativne lampice**Jedrilice koje rade noću moraju biti opremljene sa svim sledećim:(a) svetlećim sistemom protiv sudara;(b) navigaciona / pozicijska svetla;(c) svetlom za sletanje;(d) osvetljenjem koje se isporučuje iz električnog sistema jedrilice da bi se obezbedilo adekvatno osvetljenje za sve instrumente i opremu neophodnu za siguran rad jedrilice;(e) nezavisno prenosivo svetlo za glavnog pilota i bilo kojeg člana posade.**SAO.IDE.115 Dopunski kiseonik**Jedrilice koje se pokreću, kada je potrebno snabdevanje kiseonikom u skladu sa tačkom SAO.OP.150, moraju biti opremljene uređajima za skladištenje i doziranje kiseonika koji mogu da skladište i doziraju potrebne zalihe kiseonika.**SAO.IDE.120 Oprema za spašavanje i signalizaciju - letovi iznad vode**Glavni pilot jedrilice kojom se upravlja iznad vode utvrđuje, pre nego što je započeo let, rizik za opstanak bilo koje osobe koja se prevozi u jedrilici u slučaju odustajanja. U svetlu tih rizika, on ili ona će utvrditi da li postoji potreba za nošenjem spasilačke i signalne opreme.**SAO.IDE.125 Oprema za spašavanje i signalizaciju - poteškoće u potrazi i spašavanju**Jedrilice koje upravljaju nad oblastima u kojima bi traženje i spašavanje bilo posebno teško moraju biti opremljene takvom opremom za spašavanje života i signalizaciju koja je odgovarajuća za preplavljeno područje.**SAO.IDE.130 Radio komunikaciona oprema**Jedrilice moraju imati radio-komunikacijsku opremu koja će omogućiti komunikaciju koja je potrebna u skladu s Dodatkom 4 Priloga Uredbe (ACV) br. 01/2020, a ako se let odvija u vazdušnom prostoru treće zemlje, zakonom te treća zemlje.**SAO.IDE.135 Transponder**Jedrilice će imati transponder sekundarnog nadzornog radara (SNR) sa svim mogućnostima potrebnim u skladu sa tačkom (b) tačke SERA.6005 Priloga Uredbe (ACV) br. 01/2020, i ako se let odvija u vazdušni prostor treće zemlje, zakon te treće zemlje.**POD-DEO DEC****IZJAVA****SAO.DEC.100 Izjava**(a) U deklaraciji iz člana 3 (2) operater mora potvrditi da je saglasan i da će nastaviti da poštuje suštinske zahteve iz Priloga V Uredbe (ACV) 05/2020 i sa zahtevima ove Regulative.(b) Operater će u deklaraciju uključiti sve sledeće informacije:(1) ime operatera;(2) mesto u kome glavni operator ima svoje poslovno mesto;(3) kontakt podatke operatera;(4) datum početka operacije i, gde je to relevantno, datum kada dejstvo promene postojeće izjave stupa na snagu;(5) u pogledu svih jedrilica korištenih za komercijalnu operaciju, tipa jedrilice, registracije, glavne baze, vrste operacije i organizacije za upravljanje stalnom plovidbenošću.(c) Operater, prilikom davanja izjave, obaveštava nadležni organ spisak AltNU-a kako bi pokazao usaglašenost kada se to zahteva u skladu sa tačkom SAO.GEN.110. Ta lista sadrži reference na pridruženi AMC.(d) Operater prilikom davanja izjave koristi obrazac iz Dodatka ovom Aneksu.**SAO.DEC.105 Izmene u deklaraciji i prestanku komercijalnog poslovanja**(a) Operater će bez odlaganja obavestiti nadležni organ o svim promenama okolnosti koje utiču na njegovo usklađivanje sa osnovnim zahtevima iz Aneksa V Uredbe (ACV) 05/2020 i zahtevima ove Uredbe, koji su deklarisani nadležnom autoritetu, i o svim promenama u vezi sa informacijama iz tačke SAO.DEC.100 (b) i spiskom AltNU-a iz tačke SAO.DEC.100 (c), kao što su uključene u ili dodate deklaraciji.(b) Operater bez odlaganja obaveštava nadležni organ da se više ne bavi komercijalnim operacijama sa jedrilicama. |