



Republika e Kosovës
Republika Kosova
Republic of Kosovo



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

RREGULLORE (AAC) NR. 06/2022 QË NDRYSHON DHE KORRIGJON RREGULLOREN (AAC) Nr. 01/2019 QË PËRCAKTON KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME OPERIMET AJRORE NË BAZË TË RREGULLORES SË AAC-së NR. 03/2009, NË LIDHJE ME KËRKESAT PËR PLANIFIKIMIN DHE MENAXHIMIN E KARBURANTIT/ENERGJISË, DHE NË LIDHJE ME KËRKESAT PËR PROGRAMET MBËSHTETËSE DHE VLERËSIMIN PSIKOLOGJIK TË EKUIPAZHIT TË FLUTURIMIT, SI DHE TESTIMIN E SUBSTANCAVE PSIKOAKTIVE

REGULATION (CAA) NO. 06/2022 AMENDING AND CORRECTING REGULATION (CAA) No. 01/2019 LAYING DOWN TECHNICAL REQUIREMENTS AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES RELATED TO AIR OPERATIONS PURSUANT TO CAA REGULATION NO. 03/2009, AS REGARDS THE REQUIREMENTS FOR FUEL/ENERGY PLANNING AND MANAGEMENT, AND AS REGARDS REQUIREMENTS ON SUPPORT PROGRAMMES AND PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT OF FLIGHT CREW, AS WELL AS TESTING OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES

UREDBA (ACV) BR. 06/2022 O IZMENAMA I ISPRAVKAMA UREDBE (ACV) Br. 01/2019 O UTVRĐIVANJU TEHNIČKIH ZAHTEVA I UPRAVNIH POSTUPAKA U VEZI SA LETAČKIM OPERACIJAMA U SKLADU SA UREDBOM ACV-a BR. 03/2009 U VEZI SA ZAHTEVIMA ZA PLANIRANJE I UPRAVLJANJE GORIVOM/ENERGIJOM, KAO I U POGLEDU ZAHTEVA ZA PROGRAME PODRŠKE I PSIHOLOŠKU PROCENU LETAČKE POSADE, KAO I ISPITIVANJE PSIHOAKTIVNIH SUPSTANCI

<p>Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,</p> <p>Në mbështetje të neneve 3.5 pika (ii), 15.1 pika (a), (d), (e) dhe (j), 21.2, 32, 33, 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), i ndryshuar me Ligjin Nr. 08/L-063 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjeve që kanë të bëjnë me racionalizimin dhe vendosjen e vijave llogaridhënëse të Agjencive të Pavarura ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës" Nr. 2022/30, dt. 5 shtator 2022),</p> <p>Duke marr parasysh,</p> <p>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,</p> <p>Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me operimet ajrore në bazë të rregullores së AAC-së NR. 03/2009, e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës Rregulloren e</p>	<p>Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,</p> <p>Pursuant to Articles 3.5 pika (ii), 15.1 pika (a), (d), (e) dhe (j), 21.2, 32, 33, 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), as amended with Law no. 08/L-063 on amending and supplementing the laws related to the rationalization and establishment of accountability lines of the Independent Agencies ("Official Gazette of the Republic of Kosovo", No. 2022/30, of 5th September 2022),</p> <p>Taking into consideration,</p> <p>International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement on Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter "ECAA Agreement") since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006,</p> <p>Regulation (CAA) No. 01/2019 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to CAA regulation no. 03/2009, implementing 4/2015 of 8 July 2015 implementing into the legal order of the Republic of Kosovo the</p>	<p>Generalni Direktor Autoriteta Civilnog Vazduhoplovstva Republike Kosova,</p> <p>U skladu sa članovima 3.5 pika (ii), 15.1 pika (a), (d), (e) dhe (j), 21.2, 32, 33, 50, 55 i 56 Zakona br. 03/L-051 o Civilnom Vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosova“, Godina III , Br. 28, od 4 juna 2008), izmenjeno Zakonom br. 08/L-063 o izmeni i dopuni zakona koji se odnose na racionalizaciju i uspostavljanje linija odgovornosti nezavisnih agencija („Službeni list Republike Kosova“, br. 2022/30, od 5 septembra 2022),</p> <p>Uzimajući u obzir,</p> <p>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,</p> <p>Uredbu (ACV) Br. 01/2019 o utvrđivanju tehničkih zahteva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama u skladu sa uredbom ACV-a br. 03/2009, kojom se primenjuje u pravni poredak Republike Kosovo Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. Oktobra 2012.</p>
---	---	--

<p>Komisionit (BE) nr. 965/2012, të datës 5 tetor 2012, që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me operimet ajrore në bazë të Rregullores (KE) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit,</p> <p>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,</p> <p>Nxjerr këtë:</p> <p style="text-align: center;">RREGULLORE (AAC) NR. 06/2022 QË NDRYSHON DHE KORRIGJON RREGULLOREN (AAC) Nr. 01/2019 QË PËRCAKTON KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME OPERIMET AJRORE NË BAZË TË RREGULLORES SË AAC-së NR. 03/2009, NË LIDHJE ME KËRKESAT PËR PLANIFIKIMIN DHE MENAXHIMIN E KARBURANTIT/ENERGJISË, DHE NË LIDHJE ME KËRKESAT PËR PROGRAMET MBËSHTETËSE DHE VLERËSIMIN PSIKOLOGJIK TË EKUIPAZHIT TË FLUTURIMIT, SI DHE TESTIMIN E SUBSTANCAVE PSIKOAKTIVE</p>	<p>Commission Regulation (EU) No. 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No. 216/2008 of the European Parliament and of the Council,</p> <p>Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordance with the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties,</p> <p>Hereby issues the following:</p> <p style="text-align: center;">REGULATION (CAA) NO. 06/2022 AMENDING AND CORRECTING REGULATION (CAA) No. 01/2019 LAYING DOWN TECHNICAL REQUIREMENTS AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES RELATED TO AIR OPERATIONS PURSUANT TO CAA REGULATION NO. 03/2009, AS REGARDS THE REQUIREMENTS FOR FUEL/ENERGY PLANNING AND MANAGEMENT, AND AS REGARDS REQUIREMENTS ON SUPPORT PROGRAMMES AND PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT OF FLIGHT CREW, AS WELL AS TESTING OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES</p>	<p>godine kojom se utvrđuju tehnički zahtevi i upravni postupci vezani za vazdušne operacije u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Saveta,</p> <p>Po završetku procesa javnih konsultacija zainteresovanih strana, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama za javne konsultacije o zainteresovanih strana,</p> <p>Izdaje sledeću:</p> <p style="text-align: center;">UREDBA (ACV) BR. 06/2022 O IZMENAMA I ISPRAVKAMA UREDBE (ACV) Br. 01/2019 O UTVRĐIVANJU TEHNIČKIH ZAHTEVA I UPRAVNIH POSTUPAKA U VEZI SA LETAČKIM OPERACIJAMA U SKLADU SA UREDBOM ACV- a BR. 03/2009 U VEZI SA ZAHTEVIMA ZA PLANIRANJE I UPRAVLJANJE GORIVOM/ENERGIJOM, KAO I U POGLEDU ZAHTEVA ZA PROGRAME PODRŠKE I PSIHOLOŠKU PROCENU LETAČKE POSADE, KAO I ISPITIVANJE PSIHOAKTIVNIH SUPSTANCI</p>
--	---	--

<p style="text-align: center;">Neni 1 Qëllimi</p> <p>Qëllimi i kësaj Rregulloreje është zbatimi i Rregullores Implementuese të Komisionit (BE) 2021/1296 e datës 4 gusht 2021 që ndryshon dhe korrigjon Rregulloren (BE) No 965/2012 në lidhje me kërkesat për planifikimin dhe menaxhimin e karburantit/energjisë, dhe në lidhje me kërkesat për programet mbështetëse dhe vlerësimin psikologjik të ekuipazhit të fluturimit, si dhe testimin e substancave psikoaktive, në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës.</p>	<p style="text-align: center;">Article 1 Purpose</p> <p>The purpose of this Regulation is the implementation of the Commission Implementing Regulation (EU) 2021/1296 of 4 August 2021 amending and correcting Regulation (EU) No 965/2012 as regards the requirements for fuel/energy planning and management, and as regards requirements on support programmes and psychological assessment of flight crew, as well as testing of psychoactive substances, into the internal legal order of the Republic of Kosovo.</p>	<p style="text-align: center;">Član 1 Cilj</p> <p>Cilj ove Uredbe je primena Uredbe Komisije za Sprovođenje (EU) 2021/1296 od 4 Avgusta 2021 o izmenama i ispravkama Uredbe (EU) No 965/2012 u vezi sa zahtevima za planiranje i upravljanje gorivom/energijom, kao i u pogledu zahteva za programe podrške i psihološku procenu letačke posade, kao i ispitivanje psihoaktivnih supstanci, u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo.</p>
<p style="text-align: center;">Neni 2 Ndryshimet në Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019</p> <p>Rregullorja (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si vijon:</p> <p>(1) në nenin 9b, paragrafi i dytë zëvendësohet me tekstin në vijim:</p> <p>“Agjencia kryen një rishikim të vazhdueshëm të efektivitetit të dispozitave në lidhje me programet mbështetëse,</p>	<p style="text-align: center;">Article 2 Amendments to Regulation (CAA) No. 01/2019</p> <p>Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:</p> <p>(1) in Article 9b, the second paragraph is replaced by the following:</p> <p>“The Agency shall conduct a continuous review of the effectiveness of the provisions concerning support programmes, the</p>	<p style="text-align: center;">Član 2 Izmene i dopune Uredbe (ACV) Br. 01/2019</p> <p>Uredba (ACV) Br. 01/2019 je izmenjena kao u sledeće:</p> <p>(1) u Članu 9b drugi paragraf se izmenjuje sledećim:</p> <p>“Agencija će sprovoditi kontinuiranu proveru efikasnosti odredaba koje se odnose na programe podrške, psihološku procenu</p>

<p>vlerësimin psikologjik të ekuipazhit të fluturimit dhe testimin sistematik dhe të rastësishëm të substancave psikoaktive për të siguruar përshtatshmërinë mjekësore të ekuipazhit të fluturimit dhe të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës të përcaktuara në anekset II dhe IV. Agjencia do të prodhojë një raport të parë për rezultatet e këtij rishikimi jo më vonë se data 14 gusht 2023.</p> <p>Ky rishikim do të përfshijë ekspertizën përkatëse dhe do të bazohet në të dhënat e mbledhura, me ndihmën e shteteve anëtare dhe me ndihmën e Agjencisë, në baza afatgjata.”;</p> <p>(2) Anekset I, II, III, IV, V, VI, VII dhe VIII janë ndryshuar në përputhje me aneksin I të kësaj Rregullore.</p> <p style="text-align: center;">Neni 3 Korrigjimi i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019</p> <p>Aneksi I i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 është korrigjuar në përputhje me Aneksin II të kësaj Rregullore.</p>	<p>psychological assessment of flight crew and the systematic and random testing of psychoactive substances to ensure the medical fitness of flight crew and cabin crew members set out in Annexes II and IV. No later than 14 August 2023, the Agency shall produce a first report on the results of this review.</p> <p>That review shall involve relevant expertise and shall be based on data gathered, with the assistance of Member States and the Agency, on a long-term basis.”;</p> <p>(2) Annexes I, II, III, IV, V, VI, VII and VIII are amended in accordance with Annex I to this Regulation.</p> <p style="text-align: center;">Article 3 Correction of Regulation (CAA) No. 01/2019</p> <p>Annex I to Regulation (CAA) No. 01/2019 is corrected in accordance with Annex II to this Regulation.</p>	<p>letačke posade i sistematsko i nasumično testiranje psihoaktivnih supstanci kako bi se obezbedila zdravstvena sposobnost letačke posade i članova kabinskog osoblja iz Aneksa II i IV. Najkasnije do 14-og avgusta 2023 godine, Agencija će izraditi prvi izveštaj o rezultatima ovog pregleda.</p> <p>Taj pregled uključuje relevantnu ekspertizu i zasniva se na podacima prikupljenim, uz pomoć država članica i Agencije, na dugoročnoj osnovi.“;</p> <p>(2) Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII se menjaju u skladu sa Aneksom I ove Uredbe.</p> <p style="text-align: center;">Član 3 Ispravka Uredbe (ACV) Br. 01/2019</p> <p>Aneksi I Uredbe (ACV) Br. 01/2019 je ispravljen u skladu sa Aneksom II ove Uredbe.</p>
--	--	---

<p style="text-align: center;">Neni 4 Hyrja në fuqi dhe zbatimi</p> <p>Kjo Rregullore hyn në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.</p> <p>Prishtinë, 27 Shtator 2022.</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Bujar Ejupi Drejtori i Përgjithshëm</p>	<p style="text-align: center;">Article 4 Entry into force and application</p> <p>This Regulation shall enter into force seven (7) days upon its signature.</p> <p>Prishtina, 27th September 2022.</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Bujar Ejupi Director General</p>	<p style="text-align: center;">Član 4 Stupanje na snagu i primjena</p> <p>Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana od dana njenog potpisivanja.</p> <p>Priština, 27. Septembra 2022.</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Bujar Ejupi Generalni direktor</p>
---	--	--

ANEKSI I

Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII dhe VIII të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohen si vijon:

(1) Aneksi 1 ndryshohet si vijon:

(a) Shtohet pika (8c) në vijim:

‘(8c) “aerodrom alternativ” nënkupton një aerodrom adekuat në të cilin një avion mund të vazhdojë kur bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme të vazhdohet ose të ulet në aerodromin e uljes së synuar, ku shërbimet dhe pajisjet e nevojshme janë të disponueshme, ku mund të përmbushen kërkesat e performancës së avionit, dhe i cili është funksional në kohën e pritshme të përdorimit; "aerodromi alternativ" përfshin sa vijon:

(a) “aerodrom alternativ për ngritje”: një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të mund të ulet nëse bëhet i nevojshëm menjëherë pas ngritjes dhe nuk është e mundur të përdoret aerodromi i nisjes.;

(b) “aerodrom alternativ në rrugë (ERA)”: një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të mund të ulet nëse një devijim bëhet i nevojshëm gjatë rrugës.;

(c) “aerodrom alternativ i karburantit/energjisë gjatë rrugës (ERA e karburantit/energjisë)” nënkupton një aerodrom ERA që kërkohet në fazën e planifikimit për t'u përdorur në llogaritjen e karburantit/energjisë;

(d) “aerodrom alternativ i destinacionit”: një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të mund të ulet nëse bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme të ulet në aerodromin e uljes së synuar.;

(b) zëvendësohet pika (26) me tekstin në vijim:

‘(26) “karburant/energji kontigjente” nënkupton karburantin/energjinë e nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar që mund të kenë ndikim në konsumin e karburantit/energjisë në aerodromin e destinacionit.;

(c) shtohet pika (31a):

‘(31a) “skema aktuale e karburantit/energjisë” nënkupton skemën e miratuar të karburantit/energjisë që përdoret aktualisht nga operatori.;

(d) fshihet pika (46);

(e) shtohen pikat (49d) dhe (49e):

‘(49d) "ndjekja e fluturimit" nënkupton regjistrimin në kohë reale të mesazheve të nisjes dhe mbërritjes nga personeli operacional për të siguruar që një fluturim po funksionon dhe ka mbërritur në aerodromin e destinacionit ose në një aerodrom alternativ;

(49e) “monitorimi i fluturimit” nënkupton, përveç kërkesave të përcaktuara për vijimin e fluturimit:

(a) monitorimin operacional të fluturimeve nga personeli i kontrollit operacional të kualifikuar siç duhet nga nisja gjatë të gjitha fazave të fluturimit;

(b) komunikimin e të gjithë informacionit të disponueshëm dhe përkatës të sigurisë ndërmjet personelit të kontrollit operacional në terren dhe ekuipazhit të fluturimit; dhe

(c) ndihmën kritike për ekuipazhin e fluturimit në rast të një emergjence ose çështje sigurie gjatë fluturimit, ose me kërkesë të ekuipazhit të fluturimit.;

(f) janë futur pikat e mëposhtme (50a) dhe (50b):

‘(50a) ‘koha e fluturimit do të thotë:

(a) për avionët, koha totale nga momenti kur avioni lëviz për herë të parë me qëllim ngritjen deri në momentin kur avioni pushon përfundimisht në fund të fluturimit;

(b) për helikopterët, koha totale midis momentit kur fletët e rotorit të helikopterit fillojnë të rrotullohen për qëllimin e ngritjes deri në momentin kur helikopteri më në fund pushon në fund të fluturimit dhe tehet e rotorit ndalohen;

(50b) "Vëzhgimi i fluturimit" nënkupton, përveç të gjithë elementëve të përcaktuar për "monitorimin e fluturimit", gjurmimin aktiv të një fluturimi nga personeli i kontrollit operacional të kualifikuar në të gjitha fazat e fluturimit për të siguruar që fluturimi po ndjek rrugën e tij të përcaktuar pa devijime të paplanifikuara, diversione apo vonesa;";

(g) pika (51) hiqet;

(h) pika (73) zëvendësohet nga teksti në vijim:

'(73) 'operacioni lokal i helikopterit (LHO)' nënkupton një operacion transporti ajror komercial të helikopterëve me një masë maksimale të certifikuar të ngritjes (MCTOM) mbi 3 175 kg dhe një konfigurim maksimal operacional të ulëseve të pasagjerëve (MOPSC) prej nëntë ose më pak, në ditë, në rrugë naviguar duke iu referuar pikave vizuale, të kryera brenda një zone gjeografike lokale dhe të përcaktuar të specifikuar në manualin e operacioneve;';

(i) shtohet pika (104a):

'(104a) "ulje e sigurt" nënkupton, në kontekstin e politikës së karburantit/energjisë ose skemave të karburantit/energjisë, një ulje në një aerodrom adekuat apo vend operimi me jo më pak se karburantin/energjinë si rezervë përfundimtare të mbetur dhe në përputhje me procedurat operacionale të zbatueshme dhe aerodromin minima të operimit;';

(2) shtojca II ndryshohet si më poshtë:

(a) pika ARO.OPS.225 zëvendësohet me tekstin në vijim:

'ARO.OPS.225 Miratimi i skemave të karburantit/energjisë

(a) Autoriteti kompetent do të miratojë skemën e karburantit/energjisë të propozuar nga një operator CAT nëse operatori demonstron pajtueshmërinë me të gjitha kërkesat e zbatueshme të përcaktuara në këtë rregullore në lidhje me karburantin/energjinë për aeroplanët ose helikopterët e përfshirë në CAT.

(b) Autoriteti kompetent do të vlerësojë dhe mbikëqyrë planifikimin e karburantit/energjisë dhe riplanifikimin gjatë fluturimit, përzgjedhjen e aerodromit dhe politikat e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit që lidhen me skemat e karburantit/energjisë, së bashku me proceset që mbështesin zbatimin e këtyre skemave të karburantit/energjisë.

(c) Përveç pikave (a) dhe (b), kur miratohen skemat individuale të karburantit/energjisë, autoriteti kompetent do të:

(1) verifikojë që operatori ka demonstruar performancën bazë të sigurisë së skemës aktuale të karburantit/energjisë;

(2) vlerësojë aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e skemës së propozuar individuale të karburantit/energjisë; elementet e mëposhtme do të konsiderohen si minimum:

(i) sistemi i menaxhimit të operatorit,

(ii) aftësitë operacionale të operatorit;

(3) verifikojë që vlerësimi i rrezikut të sigurisë nga operatori që mbështet skemën e propozuar individuale të karburantit/energjisë arrin një nivel të barabartë sigurie me atë të skemës aktuale të karburantit/energjisë; dhe

(4) krijojë një plan mbikëqyrës për të kryer vlerësime periodike të skemës individuale të miratuar të karburantit/energjisë për të verifikuar përputhshmërinë e skemës ose për të vendosur nëse skema duhet të ndryshohet apo të anulohet.

(d) Miratimi i përmendur në pikën CAT.OP.MPA.182 (d)(2) do të përfshijë një listë të aerodromeve të izoluara që janë specifikuar nga operatori për çdo lloj avioni për të cilin zbatohet miratimi.

(e) Pa paragjykuar pikat ARO.GEN.120 (d) dhe (e), autoriteti kompetent njofton Agjencinë për fillimin e vlerësimit të një mjeti alternativ përputhshmërie në lidhje me skemat e karburantit/energjisë.’;

(3) në aneksin III, shtojca I zëvendësohet me sa vijon:

‘Shtojca I

DEKLARATË

në përputhje me Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019 QË PËRCAKTON KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME OPERIMET AJRORE NË

Operatori

Emri:

Vendi në të cilin operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit ose, nëse operatori nuk ka vend kryesor të biznesit, vendi në të cilin operatori është i vendosur ose banues dhe vendi nga i cili drejtohen operacionet:

Emri dhe detajet e kontaktit të menaxherit përgjegjës:

Operimi i avionit

Data e fillimit të operimit dhe data e zbatimit të ndryshimit:

Informata mbi avionin, operimin dhe organizimin e menaxhimit të vlefshmërisë ajrore të vazhdueshme ⁽¹⁾:

Lloji/-et e avionit, regjistrimi/-et dhe baza kryesore:

Avioni MSN ⁽²⁾	Lloji i avionit	Regjistrimi i avionit ⁽³⁾	Baza kryesore	Lloji/-et e operimit ⁽⁴⁾	Organizata përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore ⁽⁵⁾

Operatori duhet të marrë një miratim paraprak (6) ose miratim specifik (7) për operacione të caktuara përpara se të kryejë operacione të tilla.

Kur është e aplikueshme, detajet e miratimeve të mbajtura (bashkëngjisni listën e miratimeve specifike, duke përfshirë miratimet specifike të dhëna nga një vend i tretë, nëse zbatohet).

Kur është e aplikueshme, detajet e autorizimit të mbajtur për operacione të specializuara (bashkëngjitni autorizimin/-et).

Ku është e aplikueshme, lista e mjeteve alternative të pajtueshmërisë (AltMoC) me referenca për AMC-në që ata zëvendësojnë (bashkëngjitni AltMoC).

Deklaratat

- Operatori është në përputhje dhe do të vazhdojë të jetë në përputhje me kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin V të Rregullores (AAC) Nr. 05/2020 dhe me kërkesat e Rregullores (AAC) Nr. 01/2019.
 - Dokumentacioni i sistemit të menaxhimit, duke përfshirë manualin e operimit, përputhet me kërkesat e aneksit III (pjesa-ORO), aneksit V (pjesa-SPA), aneksit VI (pjesa-NCC), ose aneksit VIII (pjesa-SPO) e Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 dhe të gjitha fluturimet do të bëhen në përputhje me dispozitat e manualit të operimit siç kërkohet nga pika ORO.GEN.110 (b) të aneksit III (pjesa-ORO).
-
- Të gjithë avionët e operuar kanë një certifikatë të vlefshme të aftësisë ajrore në përputhje me Rregulloren (AAC) Nr. 06/2015 ose plotësojnë kërkesat specifike të vlefshmërisë ajrore të zbatueshme për avionët e regjistruar në një vend të tretë dhe që i nënshtrohen një marrëveshjeje qiraje.
-
- Të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit kanë një licencë në përputhje me aneksin I të Rregullores (AAC) Nr. 05/2015 siç kërkohet nga pika ORO.FC.100 (c) e aneksit III të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019, dhe kabinës së anëtarëve të ekuipazhit, sipas rastit, trajnohen në përputhje me nënpjesën CC të aneksit III (pjesa-ORO).
-
- Nëse e aplikueshme, operatori zbaton dhe demonstroi përputhjen me standardin e njohur të industrisë.

Referenca e standardit: Trupi certifikues:

Data e auditimit të fundit të konformitetit.

- Operatori do të njoftojë autoritetin kompetent për çdo ndryshim në rrethana që ndikojnë në përputhjen e tij me kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin V të Rregullores (AAC) Nr. 05/2020 dhe me kërkesat e Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 siç është deklaruar për autoritetin kompetent përmes kësaj deklarate, dhe për çdo ndryshim në informata dhe në listat e AltMoC të përfshira dhe të bashkëngjitura me këtë deklaratë siç kërkohet nga pika ORO.GEN.120 (a) e aneksit III (pjesa-ORO).
 - Operatori konfirmon se informacioni i shpalosur në këtë deklaratë është i saktë.’
-

Data, emri dhe nënshkrimi i menaxherit përgjegjës

- ⁽¹⁾ Nëse nuk ka hapësirë të mjaftueshme për të renditur informacionin e kërkuar në deklaratë, informacioni do të renditet në një aneks të veçantë. Aneksi datohet dhe nënshkruhet.
- ⁽²⁾ Numri serik i prodhuesit.
- ⁽³⁾ Nëse avioni është gjithashtu i regjistruar me një mbajtës të certifikatës së operatorit ajror (AOC), specifikoni numrin AOC të mbajtësit të AOC.
- ⁽⁴⁾ ‘Lloji/-et e operimit’ i referohet llojit të operacioneve të kryera me këtë avion, p.sh. operacione jokomerciale ose operacione të specializuara, p.sh. fluturime për fotografim ajror, fluturime për reklama ajrore, fluturime mediatike, fluturime televizive dhe filma, operacione me parashutë, parashutizëm, fluturime kontrolli të mirëmbajtjes.
- ⁽⁵⁾ Informacioni rreth organizatës që është përgjegjëse për menaxhimin e aftësisë ajrore të vazhdueshme duhet të përfshijë emrin e organizatës, adresën e saj dhe referencën e miratimit.
- ⁽⁶⁾ (a) operimet me çdo instrument ose pjesë pajisjeje ose artikulli ose funksioni me defekt, sipas listës minimale të pajisjeve (MEL) (pikat ORO.MLR.105 (b), (f) dhe (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 dhe SPO.IDE.H.105).
- (b) operacionet që kërkojnë autorizim ose miratim paraprak, duke përfshirë të gjitha sa vijon:
- për operime të specializuara, dhënie me qira të lagësht dhe të thatë të avionëve të regjistruar në një vend të tretë (pika ORO.SPO.100 (c));
 - operacione të specializuara tregtare me rrezik të lartë (pika ORO.SPO.110);
 - operacionet jokomerciale me avionë me një MOPSC prej më shumë se 19, të cilat kryhen pa një anëtar të ekuipazhit të kabinës operative (pika ORO.CC.100 (d));
 - përdorimi i minimumeve operative IFR që janë më të ulëta se ato të publikuara nga shteti (pikat NCC.OP.110 dhe SPO.OP.110);
 - furnizimi me karburant me motor/-et dhe/ose rrotullimin e rotorëve (pikat NCC.OP.157);
 - operacione të specializuara (SPO) pa oksigjen mbi 10 000 ft (pika SPO.OP.195).
- ⁽⁷⁾ operacionet në përputhje me aneksin V (Pjesa-SPA) të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019, duke përfshirë NËNPJESËT B 'OPERACIONET E NAVIGIMIT TË BAZUAR NË PERFORMANCËN (PBN)', C 'OPERACIONET ME PERFORMANCË MINIMALE TË SPECIFIKUAR TË NAVIGIMIT (MNPS)', D 'OPERACIONET NË HAPËSIRËN AJRORE ME MINIMUME TË NDARJES VERTIKALE (RVSM)', E 'OPERACIONE ME DUKSHMËRI TË ULËT (LVO)', G 'TRANSPORT TË MALLRAVE TË RREZIKSHME', K 'OPERACIONE ME HELIKOPTER NË DET TË

- (4) Aneksi IV ndryshohet si vijon:
- (a) pika CAT.OP.MPA.100 (b)(3) zëvendësohet me si vijon:
"CAT.OP.MPA.100 Përdorimi i shërbimeve të trafikut ajror
(3) Operacionet lokale të helikopterëve (LHO),';
 - (b) pika CAT.OP.MPA.106 fshihet;
 - (c) pika CAT.OP.MPA.150 zëvendësohet me sa
vijon: 'CAT.OP.MPA.150
QËLLIMISHT E LËNË BOSH';
 - (d) pika CAT.OP.MPA.151 fshihet;
 - (e) pika CAT.OP.MPA.175 (b)(7) zëvendësohet me tekstin në vijim:
'(7) Dispozitat e specifikuar në manualin e operimeve në lidhje me karburantin/energjinë, vajin, oksigjenin,
lartësitë minimale të sigurta, minimumin e funksionimit të aerodromit dhe disponueshmërinë e
aerodromeve alternative, aty ku kërkohet, mund të respektohen për fluturimin e planifikuar;';
 - (f) shtohet pika CAT.OP.MPA.177:
'CAT.OP.MPA.177 Dorëzimi i planit të fluturimit ATS
(a) Nëse një plan fluturimi për shërbimet e trafikut ajror (ATS) nuk dorëzohet sepse nuk kërkohet nga
rregullat e ajrit, informacioni i duhur do të depozitohet për të lejuar aktivizimin e shërbimeve të
sinjalizimit nëse kërkohet.
(b) Kur operohet nga një vend ku është e pamundur të dorëzohet një plan fluturimi ATS, plani i fluturimit
ATS do të transmetohet sa më shpejt të jetë e mundur pas ngritjes nga komanduesi ose nga operatori.';
 - (g) pika CAT.OP.MPA.180 zëvendësohet si vijon:
'CAT.OP.MPA.180 Skema e karburantit/energjisë – aeroplanët
(a) Operatori do të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një skemë karburanti/energjie që:
(1) është e përshtatshme për llojin e operacionit të kryer;
(2) korrespondon me aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e tij; dhe
(3) është ose:
 - (i) një skemë bazë karburanti/energjie, e cila përbën bazën për një skemë bazë karburanti/energjie me
variacione dhe një skemë individuale karburanti/energjie; skema bazë e karburantit/energjisë rrjedh
nga një analizë në shkallë të gjerë të të dhënave të sigurisë dhe funksionimit nga performanca dhe
përvoja e mëparshme e industrisë, duke zbatuar parimet shkencore; skema bazë e
karburantit/energjisë duhet të sigurojë, në këtë mënyrë, një funksionim të sigurt, efektiv dhe efikas të
avionit; ose
 - (ii) një skemë bazë karburant/energji me variacione, e cila është një skemë bazë karburant/energji ku
analiza e përmendur në pikën (i) përdoret për të vendosur një ndryshim në skemën bazë të
karburantit/energjisë që siguron, në këtë mënyrë, një siguri, funksionim efektiv dhe efikas të avionit;
ose
 - (iii) një skemë individuale të karburantit/energjisë, e cila rrjedh nga një analizë krahasuese e sigurisë dhe
të dhënave operacionale të operatorit, duke zbatuar parimet shkencore; analiza përdoret për të krijuar
një skemë karburanti/energjie me një nivel sigurie më të lartë ose të barabartë me atë të skemës bazë
të karburantit/energjisë që siguron, në këtë mënyrë, një funksionim të sigurt, efektiv dhe efikas të
avionit.
 - (b) Të gjitha skemat e karburantit/energjisë përfshijnë:
 - (1) një politikë e planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit;
 - (2) një politikë e përzgjedhjes së aerodromit; dhe
 - (3) një politikë e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.
 - (c) Skema e karburantit/energjisë dhe çdo ndryshim në të do të kërkojë miratimin paraprak nga autoriteti
kompetent.
 - (d) Kur operatori synon të aplikojë për një skemë individuale të karburantit/energjisë, ai duhet:

- (1) të krijojë një performancë bazë sigurie të skemës aktuale të karburantit/energjisë;
 - (2) të demonstrojë aftësinë e tij për të mbështetur zbatimin e skemës së propozuar individuale të karburantit/energjisë, duke përfshirë aftësinë për të ushtruar kontroll adekuat operacional dhe për të siguruar shkëmbimin e informacionit përkatës të sigurisë ndërmjet personelit të kontrollit operacional dhe ekuipazhit të fluturimit; dhe
 - (3) të bëjë një vlerësim të rrezikut të sigurisë që tregon se si arrihet një nivel sigurie ekuivalent me atë të skemës aktuale të karburantit/energjisë.’;
- (h) pika CAT.OP.MPA.181 zëvendësohet si më poshtë:
‘CAT.OP.MPA.181 Skema e karburantit/energjisë – planifikimi i karburantit/energjisë dhe politika e riplanifikimit gjatë fluturimit – aeroplanët
- (a) operatori:
 - (1) vendos një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit si pjesë e skemës së karburantit/energjisë;
 - (2) siguron që aeroplani bart sasi të mjaftueshme të karburantit/energjisë së dobishme për të realizuar në mënyrë të sigurtë fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar devijime nga operacioni i planifikuar;
 - (3) zhvillon procedurat për politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit që do të përmbahen në manualin e operacioneve.
 - (4) siguron që planifikimi i karburantit/energjisë së fluturimit të bazohet në:
 - (i) të dhënat aktuale specifike të avionit që rrjedhin nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë ose, nëse nuk mundet;
 - (ii) të dhënat e ofruara nga prodhuesi i avionit.
 - (b) Operatori duhet të sigurojë që planifikimi i fluturimeve të përfshijë kushtet e funksionimit në të cilat do të kryhet fluturimi; kushtet e funksionimit duhet të përfshijnë të paktën:
 - (1) të dhënat e konsumit të karburantit/energjisë së avionit;
 - (2) masat e parashikuara;
 - (3) kushtet e parashikuara meteorologjike;
 - (4) efektet e artikujve të shtyrë të mirëmbajtjes dhe/ose të devijimeve të konfigurimit;
 - (5) itinerarin dhe pistat e pritshme të nisjes dhe mbërritjes; dhe
 - (6) vonesat e parashikuara.
 - (c) Operatori duhet të sigurojë që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që kërkohet për një fluturim të përfshijë:
 - (1) karburantin/energjinë e taksisë që nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;
 - (2) karburantin/energjinë e udhëtimit që do të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për t’i mundësuar aeroplanit të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimit, deri në ulje në aerodromin e destinacionit;
 - (3) karburantin/energjinë e paparashikuar që do të jetë sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar;
 - (4) karburantin/energjinë alternative e destinacionit:
 - (i) kur një fluturim kryhet me të paktën një aerodrom alternativ të destinacionit, ai do të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të fluturuar nga aerodromi i destinacionit në aerodromin alternativ të destinacionit; ose
 - (ii) kur një fluturim kryhet pa një aerodrom alternativ të destinacionit, ai duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë që kërkohet për të mbajtur në aerodromin e destinacionit, ndërkohë që i mundëson aeroplanit të kryejë një ulje të sigurt dhe të lejojë devijime nga operimi i planifikuar; si minimum, kjo sasi do të jetë 15 minuta karburant/energji me shpejtësinë e mbajtjes në 1 500 ft (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, e llogaritur sipas masës së vlerësuar të avionit në mbërritjen në aerodromin e destinacionit;
 - (5) karburanti/energjinë rezervë përfundimtare që do të jetë sasia e karburantit/energjisë që llogaritet me shpejtësinë e mbajtjes në 1 500 ft (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde sipas masës së vlerësuar të aeroplanit në mbërritje në aerodromin alternativ të destinacionit, ose aerodromi i destinacionit kur nuk kërkohet një aerodrom alternativ i destinacionit dhe nuk duhet të jetë më i vogël se:
 - (i) për aeroplanët me motor reciprok, karburanti/energjinë për të fluturuar për 45 minuta; ose

- (ii) për aeroplanët me motor turbinë, karburanti/energja për të fluturuar për 30 minuta;
- (6) karburant/energji shtesë, nëse kërkohet nga lloji i funksionimit; do të jetë sasia e karburantit/energjisë për t'i mundësuar aeroplanit të ulet në një aerodrom alternativ të karburantit/energjisë gjatë rrugës (skenari kritik i aerodromit të ERA-s për karburant/energji) në rast të një dështimi avioni që rrit ndjeshëm konsumin e karburantit/energjisë në pika më kritike përgjatë rrugës; kjo lëndë djegëse/energji shtesë kërkohet vetëm nëse sasia minimale e karburantit/energjisë që llogaritet sipas pikave (c) (2) deri në (c) (5) nuk është e mjaftueshme për një ngjarje të tillë;
 - (7) karburant/energji shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operationale; dhe
 - (8) karburant/energji diskrecionale, nëse kërkohet nga komanduesi.
- (d) Operatori duhet të sigurojë që procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së përdorshme që kërkohet kur një fluturim vazhdon përgjatë një itinerari ose në një aerodrom destinacioni të ndryshëm nga ato të planifikuara fillimisht, përfshijnë pikat (c) (2) deri në (c) (7).';
- (i) pika CAT.OP.MPA.182 zëvendësohet si më poshtë:
'CAT.OP.MPA.182 Skema e karburantit/energjisë – politika e përzgjedhjes së aerodromit – aeroplanët
- (a) Në fazën e planifikimit, operatori duhet të sigurojë që pasi të ketë filluar fluturimi, të ketë siguri të arsyeshme se një aerodrom ku mund të bëhet një ulje e sigurt do të jetë i disponueshëm në kohën e parashikuar të përdorimit të atij aerodromi.
 - (b) Në fazën e planifikimit, për të lejuar një ulje të sigurt në rast të një situatë jonormale ose emergjente pas ngritjes, operatori duhet të zgjedhë dhe të specifikojë në planin operacional të fluturimit një aerodrom alternativ ngritje nëse:
 - (1) kushtet meteorologjike në aerodromin e nisjes janë nën minimumin e vendosur të operatorit për uljen e aerodromit për atë operacion; ose
 - (2) do të ishte e pamundur kthimi në aerodromin e nisjes për arsye të tjera.
 - (c) Aerodromi alternativ i ngritjes duhet të vendoset brenda një largësie nga aerodromi i nisjes që minimizon rrezikun e ekspozimit ndaj situatave të mundshme jonormale ose emergjente. Në zgjedhjen e aerodromit alternativ të ngritjes, operatori duhet të marrë parasysh të paktën sa vijon:
 - (1) kushtet meteorologjike aktuale dhe të parashikuara;
 - (2) disponueshmëria dhe cilësia e infrastrukturës së aerodromit;
 - (3) aftësitë e lundrimit dhe uljes së avionit në kushte jonormale ose emergjente, duke marrë parasysh tepicën e sistemeve kritike; dhe
 - (4) miratimet e mbajtura (p.sh. operacionet me rreze të zgjatur me aeroplanë me dy motorë (ETOPS), operimi me dukshmëri të ulët (LVO), etj.).
 - (d) Në fazën e planifikimit, për çdo fluturim me rregullat e fluturimit me instrument (IFR), operatori duhet të zgjedhë dhe të specifikojë në planet e fluturimit të shërbimeve operative dhe të trafikut ajror (ATS) një ose më shumë aerodrome në mënyrë që të jenë të disponueshme dy opsione për ulje të sigurt gjatë operimit normal kur:
 - (1) arrihet në aerodromin e destinacionit; ose
 - (2) arrihet në pikën e pakthimit, në çdo aerodrom të disponueshëm të karburantit/energjisë ERA gjatë operimeve të aerodromit të izoluar; një fluturim në një aerodrom të izoluar nuk duhet të vazhdojë përtej pikës së pakthimit, përveç nëse një vlerësim aktual i kushteve meteorologjike, trafikut dhe kushteve të tjera operative tregojnë se një ulje e sigurt mund të bëhet në aerodromin e destinacionit në kohën e parashikuar të përdorimit.

Operatori duhet të marrë miratimin paraprak nga autoriteti kompetent për përdorimin e një aerodromi të izoluar si aerodrom destinacioni.
 - (e) Operatori do të sigurojë kufijtë e duhur të sigurisë për planifikimin e fluturimit për të marrë parasysh një përkeqësim të mundshëm të kushteve meteorologjike të parashikuara në dispozicion në kohën e parashikuar të uljes.
 - (f) Për çdo fluturim IFR, operatori duhet të sigurojë që mjetet e mjaftueshme janë të disponueshme për të lundruar dhe për t'u ulur në aerodromin e destinacionit ose në çdo aerodrom alternativ të destinacionit në rast të humbjes së aftësisë për afrimin e synuar dhe operacionin e uljes.'.

- (j) pika CAT.OP.MPA.185 zëvendësohet si më poshtë:
 ‘CAT.OP.MPA.185 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit – aeroplanët
- (a) Operatori do të vendosë procedura për menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit që sigurojnë:
- (1) vërtetim të vazhdueshëm të supozimeve të bëra gjatë fazës së planifikimit (riplanifikimi para fluturimit ose gjatë fluturimit, ose të dyja);
 - (2) ri-analizë dhe rregullim, nëse është e nevojshme;
 - (3) që sasia e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energji që kërkohet për të vazhduar në një aerodrom ku mund të bëhet një ulje e sigurt; dhe
 - (4) të dhënat përkatëse të karburantit/energjisë për qëllimet e pikave (1), (2) dhe (3) do të regjistrohen.
- (b) Operatori duhet të ketë procedura për t'i kërkuar komanduesit që të marrë informata mbi vonesat nga burime të besueshme kur mund të rezultojnë rrethana të paparashikuara në ulje në aerodromin e destinacionit me më pak se sa rezerva finale e karburantit/energjisë plus çdo:
- (1) karburant/energji për të vazhduar në një aerodrom alternativ, nëse kërkohet; ose
 - (2) karburant/energji e nevojshme për të vazhduar në një aerodrom të izoluar.
- (c) Komanduesi këshillon kontrollin e trafikut ajror (ATC) për një gjendje "karburanti/energji minimale" duke deklaruar "KARBURANT MINIMUM" kur komanduesi:
- (1) është përkushtuar për t'u ulur në një aerodrom specifik; dhe
 - (2) ka llogaritur se çdo ndryshim në hapësirën ekzistuese në atë aerodrom mund të rezultojë në ulje me më pak se karburanti/energji rezervë përfundimtare e planifikuar.
- (d) Komanduesi do të deklarojë një situatë "emergjence karburanti/energji" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energji e përdorshme që llogaritet të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ku mund të bëhet një ulje e sigurt është më e vogël se rezerva përfundimtare të planifikuar të karburantit/energjisë.’;
- (k) hiqet pika CAT.OP.MPA.186;
- (l) pika CAT.OP.MPA.190 zëvendësohet si vijon:
 ‘CAT.OP.MPA.190 Skema e karburantit/energjisë – helikopterë
- (a) Operatori do të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një skemë karburant/energji që përfshin:
- (1) një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe ri-planifikimit gjatë fluturimit; dhe
 - (2) një politikë të menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.
- (b) Skema e karburantit/energjisë do të:
- (1) të jetë i përshtatshëm për llojin e operacionit të kryer; dhe
 - (2) korrespondojnë me aftësinë e operatorit për të mbështetur zbatimin e tij.
- (c) Skema e karburantit/energjisë dhe çdo ndryshim në të do të kërkojë miratimin paraprak nga autoriteti kompetent.’;
- (m) janë shtuar pikat e mëposhtme CAT.OP.MPA.191 dhe CAT.OP.MPA.192:
 ‘CAT.OP.MPA.191 Skema e karburantit/energjisë – Planifikimi i karburantit/energjisë dhe politika e riplanifikimit gjatë fluturimit – helikopterët
- (a) Si pjesë e skemës së karburantit/energjisë, operatori do të vendosë një politikë të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që avioni të mbartë një sasi të mjaftueshme karburanti/energji të përdorshme për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar devijimet nga operacioni i planifikuar.
- (b) Operatori duhet të sigurojë që planifikimi i karburantit/energjisë së fluturimeve bazohet në të paktën elementët e mëposhtëm:
- (1) procedurat e përfshira në manualin e operacioneve si dhe:
 - (i) të dhënat aktuale specifike të avionit që rrjedhin nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë; ose

- (ii) të dhënat e ofruara nga prodhuesi i avionit; dhe
- (2) kushtet e funksionimit në të cilat do të kryhet fluturimi duke përfshirë:
 - (i) të dhënat e konsumit të karburantit/energjisë së avionit;
 - (ii) masat e parashikuara;
 - (iii) kushtet e parashikuara meteorologjike;
 - (iv) efektet e artikujve të shtyrë të mirëmbajtjes ose të devijimeve të konfigurimit, ose të dyja; dhe
 - (v) procedurat dhe kufizimet e paraqitura nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror.
- (c) Operatori duhet të sigurojë që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që kërkohet për një fluturim të përfshin:
 - (1) karburanti/energji e taksisë, e cila nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;
 - (2) karburanti/energji e udhëtimit;
 - (3) karburant/energji emergjente;
 - (4) karburanti/energji alternative e destinacionit nëse kërkohet një aerodrom alternativ destinacion;
 - (5) rezerva përfundimtare e karburantit/energjisë, e cila nuk duhet të jetë më e vogël se:
 - (i) nëse fluturoni sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR) dhe lundroni gjatë ditës duke iu referuar pikave vizuale, karburant/energji 20-minutëshe me shpejtësinë më të mirë; ose
 - (ii) nëse fluturoni nën VFR dhe lundroni me mjete të ndryshme nga referenca në pikat vizuale ose gjatë natës, karburant/energji 30-minutëshe me shpejtësinë më të mirë; ose
 - (iii) nëse fluturon sipas rregullave të fluturimit me instrument (IFR), karburant/energji 30-minutëshe me shpejtësi mbajtjeje në 1 500 ft (450 m) mbi lartësinë e aerodromit në kushte standarde, e llogaritur sipas masës së vlerësuar të helikopterit në mbërritje në aerodromin alternativ të destinacionit ose në aerodromin e destinacionit kur nuk kërkohet aerodromi alternativ i destinacionit;
 - (6) karburant/energji shtesë, për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe
 - (7) karburant/energji diskrecionale, nëse kërkohet nga komanduesi.
- (d) Operatori duhet të sigurojë që nëse një fluturim duhet të vazhdojë përgjatë një itinerari ose drejt një aerodromi të destinacionit të ndryshëm nga ato të planifikuara fillimisht, procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së nevojshme të përdorshme përfshijnë:
 - (1) karburanti/energji e udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit;
 - (2) karburant/energji rezervë e përbërë nga:
 - (i) karburant/energji emergjente;
 - (ii) karburant/energji alternative nëse kërkohet një aerodrom alternativ destinacion;
 - (iii) karburant/energji rezervë përfundimtare; dhe
 - (iv) karburant/energji shtesë, nëse kërkohet nga lloji i funksionimit;
 - (3) karburant/energji shtesë, për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe
 - (4) karburant/energji diskrecionale, nëse kërkohet nga komanduesi.
- (e) Si një alternativë ndaj pikave (b) deri (d), për helikopterët me një masë maksimale të certifikuar ngritje (MCTOM) prej 3 175 kg ose më pak, që fluturojnë ditën dhe mbi rrugë të lundruara duke iu referuar pikave vizuale, ose për helikopterët lokalë operacionet (LHO), politika e karburantit/energjisë duhet të sigurojë që në përfundim të fluturimit ose serisë së fluturimeve, karburanti/energji rezervë përfundimtare është e mjaftueshme për:
 - (1) Koha e fluturimit 30 minuta me shpejtësinë më të mirë; ose
 - (2) 20 minuta kohë fluturimi me shpejtësinë më të mirë, nëse operon brenda një zone që ofron vende të vazhdueshme dhe të përshtatshme operimi.

CAT.OP.MPA.192 Përzgjedhja e aerodromeve dhe vendeve operative – helikopterë

- (a) Për fluturimet nën kushte meteorologjike instrumentale (IMC), operatori do të zgjedhë një aerodrom alternativ ngritjeje brenda një ore fluturimi me shpejtësi normale lundrimi nëse nuk është e mundur të ktheheni në vendin e nisjes për arsye meteorologjike..
 - (b) Në fazën e planifikimit, për çdo fluturim me rregullat e fluturimit me instrument (IFR), operatori duhet të zgjedhë dhe të specifikojë në planet e fluturimit të shërbimeve operacionale dhe të trafikut ajror (ATS) një ose më shumë aerodrome ose vende operimi në mënyrë që të jenë të disponueshme dy opsione për ulje të sigurt gjatë funksionimit normal, përveç siç parashikohet në pikën SPA. HOFO.120 (b).
 - (c) Operatori do të zbatojë kufijtë e duhur të sigurisë për planifikimin e fluturimit për të marrë parasysh një përkeqësim të mundshëm të kushteve meteorologjike të parashikuara në dispozicion në kohën e parashikuar të uljes.
 - (d) Për çdo fluturim IFR, operatori duhet të sigurojë që mjetet e mjaftueshme janë të disponueshme për të lundruar dhe për t'u ulur në aerodromin e destinacionit ose në çdo aerodrom alternativ të destinacionit në rast të humbjes së aftësisë për afërsinë e synuar dhe operacionin e uljes.';
- (n) pika CAT.OP.MPA.195 zëvendësohet si më poshtë:
'CAT.OP.MPA.195 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit – helikopterët
- (a) Operatori do të vendosë procedura për të siguruar që janë kryer kontrollat e karburantit/energjisë gjatë fluturimit dhe menaxhimi i karburantit/energjisë.
 - (b) Komanduesi do të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energji që kërkohet për të vazhduar në një aerodrom ose vend operimi ku mund të bëhet një ulje e sigurt.
 - (c) Komanduesi do të këshillojë kontrollin e trafikut ajror (ATC) për një gjendje "karburanti/energji minimale" duke deklaruar "KARBURANT MINIMUM" kur komanduesi:
 - (1) është angazhuar për të ulur në një aerodrom ose vend operimi; dhe
 - (2) ka llogaritur se çdo ndryshim në hapësirën ekzistuese në atë aerodrom ose vend operimi, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojë në ulje me karburant/energji rezervë përfundimtare më të vogël se sa rezerva e planifikuar.
 - (d) Komanduesi do të deklarojë një situatë "emergjente karburanti/energji" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energji e përdorshme vlerësohet të jetë e disponueshme gjatë uljes në aerodromin më të afërt ose në vendin e operimit ku mund të bëhet një ulje e sigurt, është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.';
- (o) zëvendësohet pika e mëposhtme CAT.OP.MPA.200: 'CAT.OP.MPA.200
furnizimi me karburant apo shkarkimi i karburantit nga avioni
- (a) Furnizimi me karburant ose shkarkimi i karburantit do të kryhet vetëm nëse operatori:
 - (1) ka kryer një vlerësim rreziku;
 - (2) ka zhvilluar procedura; dhe
 - (3) ka krijuar një program trajnimit për personelin e tij të përfshirë në operacione të tilla.
 - (b) Furnizimi me karburant apo shkarkimi me karburant aplikohet për:
 - (1) furnizimin me karburant me një motor në punë ose rrotullim të rotorëve;
 - (2) furnizimin/shkarkimin me karburant me pasagjerët që hipin, në bord ose zbarkojnë; dhe
 - (3) furnizimin/shkarkimin me karburant me prerje të gjerë.
 - (c) Për aeroplanët, çdo procedurë e veçantë e karburantit ose shkarkimit të karburantit dhe çdo ndryshim në to do të kërkojë miratimin paraprak nga autoriteti kompetent.
 - (d) Për helikopterët, procedurat e furnizimit me karburant me rrotullimin e rotorëve dhe çdo ndryshim në to duhet të kërkojnë miratim paraprak nga autoriteti kompetent.';

- (p) pika CAT.OP.MPA.245 (a)(1) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(1) fillo fluturimin; apo’;
- (q) pika CAT.OP.MPA.246 (a) zëvendësohet si vijon:
 ‘(a) pikën e vendimit kur përdoret procedura e reduktuar e karburantit/energjisë emergjente; ose’;
- (r) pika CAT.OP.MPA.260 zëvendësohet si më poshtë:
 ‘CAT.OP.MPA.260 Furnizimi me karburant/energji dhe naftë
 Komanduesi do të fillojë një fluturim ose do të vazhdojë vetëm në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, kur është i kënaqur që avioni mbart të paktën sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë dhe vajit të përdorshëm për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin, duke marrë parasysh kushtet e pritshme të funksionimit.’;
- (s) pika CAT.OP.MPA.280 "Menaxhimi i karburantit gjatë fluturimit - aeroplanë" zëvendësohet me sa vijon:
 ‘CAT.OP.MPA.280
 [QËLLIMISHT E LËNË BOSH].’;
- (t) hiqet pika CAT.OP.MPA.281;
- (u) pika CAT.POL.A.220 (f) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(f) Masa e pritur e aeroplanit në pikën ku dy motorët supozohet se dështojnë nuk duhet të jetë më e vogël se ajo që do të përfshinte karburant/energji të mjaftueshme për të vazhduar në një aerodrom ku supozohet se do të kryhet ulja dhe për të mbërritur atje në një lartësi prej të paktën 1 500 ft (450 m) direkt mbi zonën e uljes, dhe më pas, për të fluturuar për 15 minuta me fuqi lundrimi ose shtytje, sipas rastit.’;
- (v) pika CAT.POL.A.420 (d) zëvendësohet si vijon::
 ‘(d) Masa e pritur e aeroplanit në pikën ku dy motorët supozohet se dështojnë nuk duhet të jetë më e vogël se ajo që do të përfshinte karburant/energji të mjaftueshme për të vazhduar në një aerodrom ku supozohet se do të kryhet ulja dhe për të mbërritur atje në një lartësi prej të paktën 1 500 ft (450 m) direkt mbi zonën e uljes, dhe më pas, për të fluturuar për 15 minuta me fuqi lundrimi ose shtytje, sipas rastit.’;
- (w) pika CAT.IDE.A.195 (e) zëvendësohet si vijon:
 ‘(e) Kërkesat e zbatueshme për logjikën e nisjes dhe ndalimit të regjistruesit të lidhjes së të dhënave janë të njëjta me kërkesat e zbatueshme për logjikën e nisjes dhe ndalimit të regjistruesit të zërit të kabinës (CVR) që përmbahen në pikën CAT.IDE.A.185.’;
- (5) Shtojca V ndryshohet si vijon:
- (a) pika SPA.HEMS.150 zëvendësohet me sa vijon:
 ‘SPA.HEMS.150 Furnizimi me karburant/energji – lehtësimi
 Si alternativë ndaj pikave CAT.OP.MPA.191 (b), (c), dhe (d), kur misioni i shërbimeve mjekësore emergjente përmes helikopterit (HEMS) kryhet sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) brenda një zone lokale dhe të përkufizuar gjeografike, politika e karburantit/energjisë siguron që me rastin e përfundimit të misioni, karburanti/energji rezervë e fundit të jetë e mjaftueshme për:
 (a) kohë fluturimi prej 30 minutash në shpejtësinë më të lartë; ose
 (b) kohë fluturimi prej 20 minutash në shpejtësinë më të lartë gjatë ditës, kur operon brenda një zone e cila ofron pika operative të vazhdueshme dhe të përshtatshme.’;
- (b) pika SPA.HEMS.155 zëvendësohet me sa vijon:
 ‘SPA.HEMS.155 Mbushja me karburant me pasagjerë në bord
 Procedura e mbushjes me karburant qoftë me rotorë të ndalur ose në rrotullim zbatohet në pajtim me pikën CAT.OP.MPA.200 ‘Mbushja ose zbrazja e posaçme e karburantit të mjetit ajror.’;
- (c) pika SPA.HOFO.120 (a) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(a) *Aerodromi alternativ i destinacionit në tokë*. Përrjashtimisht nga pikat CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152, dhe SPO.OP.151, piloti komandues/komanduesi nuk ka nevojë të specifikojë një aerodrom alternativ të destinacionit në planin operativ të fluturimit kur bën fluturime nga një vend larg bregut në një aerodrom tokësor nëse:
 (1) aerodromi i destinacionit përkufizohet si aerodrom bregdetar, ose

(2) Janë përmbushur kriteret në vijim:

(i) aerodromi i destinacionit ka të publikuar afrimin me ndihmën e instrumenteve;

(ii) koha e fluturimit është më e shkurtër se 3 orë; dhe

(iii) parashikimi i publikuar i motit 1 orë para dhe 1 orë pas kohës së pritit të aterimit thotë që:

(A) baza e reve është të paktën 700 këmbë mbi vlerat minimale të asociuara me afrimin me ndihmën e instrumenteve, ose 1 000 këmbë mbi aerodromin e destinacionit, cilado që është më e larta; dhe

(B) dukshmëria është të paktën 2 500 metra.’;

(d) pika SPA.SET-IMC.110 (1) zëvendësohet me sa vijon:

‘(1) një pajisje të kontrollit emergjent të energjisë së motorit që mundëson operimin e vazhdueshëm të motorit në nivel të mjaftueshëm të energjisë për ta përfunduar fluturimin në mënyrë të sigurt në rast të dështimeve arsyeshëm të mundshme të njësisë kontrolluese të karburantit/energjisë.’

(6) Shtojca VI ndryshohet si vijon:

(a) pika NCC.OP.105 ndryshohet me sa vijon:

‘NCC.OP.105 Specifikimet e aerodromeve – aeroplanëve të izoluar

Për përzgjedhjen e aerodromeve alternative dhe për qëllime të politikave të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit, operatori nuk e konsideron një aerodrom si të izoluar përveç nëse koha e fluturimit deri në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërm të lejueshëm nga moti është më e gjatë se:

(a) për aeroplanët me motorë reciprokë, 60 minuta; ose

(b) për aeroplanët me turbinë, 90 minuta.’;

(b) pikat NCC.OP.130 dhe NCC.OP.131 zëvendësohen me sa vijon:

‘NCC.OP.130 Skema e karburantit/energjisë – aeroplanët dhe helikopterët

(a) Operatori përgatit, zbaton dhe mban të përditësuar skemën e karburantit/energjisë e cila përfshin sa vijon:

(1) politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe politikën e planifikimit gjatë fluturimit; dhe

(2) politikën e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.

(b) Skema e karburantit/energjisë është:

(1) e përshtatshme për llojin e operacionit që kryhet; dhe

(2) në përputhje me aftësinë e operatorit për ta mbështetur zbatimin e saj.

NCC.OP.131 Skema e karburantit/energjisë – politika e planifikimit të karburantit/energjisë dhe e riplanifikimit gjatë fluturimit – aeroplanët dhe helikopterët

(a) Në kuadër të skemës së karburantit/energjisë, operatori zbaton politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe të riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që mjeti ajror ka sasi të mjaftueshme të karburantit/energjisë së përdorshme për ta kryer në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar shmangie nga operacioni i planifikuar.

(b) Operatori sigurohet që planifikimi i karburantit/energjisë i fluturimeve bazohet në të paktën elementet e mëposhtme:

(1) procedurat e përfshira në manualin e operacioneve, si dhe:

(i) të dhënat aktuale specifike për mjetin e fluturimit, të marra nga sistemi monitorues i konsumit të karburantit/energjisë, ose, nëse ato nuk janë në dispozicion;

(ii) të dhënat e ofruara nga prodhuesi i mjetit ajror; dhe

(2) kushtet operative në të cilat do të kryhet fluturimit, duke përfshirë:

(i) të dhënat mbi konsumin e karburantit/energjisë nga mjeti ajror;

(ii) masat e pritura;

(iii) kushtet meteorologjike të pritura;

- (iv) ndikimet of artikujve të mirëmbajtjes së shtyrë ose të devijimeve të konfigurimit, ose të të dyjave; dhe
 - (v) vonesat e pritura.
- (c) Për aeroplanë, operatori sigurohet që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:
- (1) karburantin/energjinë për taksim që nuk është më e vogël se sasia që pritet të shpenzohet para ngritjes;
 - (2) karburantin/energjinë për udhëtim, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për t'i mundësuar aeroplanit të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimi, deri tek aterrimi në aerodromin e destinacionit;
 - (3) karburantin/energjinë rezervë, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të përballuar faktorët e paparashikuar;
 - (4) karburantin/energjinë për destinacionin alternativ:
 - (i) kur fluturimi bëhet me të paktën një aerodrom alternativ të destinacionit, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të fluturuar nga aerodromi i destinacionit deri tek aerodromi alternativ i destinacionit; ose
 - (ii) kur fluturimi bëhet pa një aerodrom alternativ të destinacionit, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të qëndruar në aerodromin e destinacionit për të kompensuar mungesën e aerodromit alternativ të destinacionit;
 - (5) karburantin/energjinë rezervë të fundit që është sasia e karburantit/energjisë llogaritur në shpejtësi të pritjes në lartësi 1 500 këmbë (450 m) mbi aerodrom në përputhje me masën e vlerësuar të mjetit ajror me rastin e arritjes në aerodromin alternativ të destinacionit, ose në aerodromin e destinacionit kur nuk ka nevojë për aerodrom alternativ të destinacionit, dhe jo më pak se:
 - (i) për aeroplanët me motorë reciprokë në fluturime sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) gjatë natës dhe në fluturimeve sipas rregullave të fluturimit me ndihmën e instrumenteve (IFR), karburanti/energjinë që nevojitet për të fluturuar për 45 minuta; ose
 - (ii) për aeroplanët me motorë reciprokë në fluturime VFR-së gjatë ditës, karburanti/energjinë që nevojitet për të fluturuar për 30 minuta;
 - (iii) për aeroplanët me motorë turbinë, karburanti/energjinë që nevojitet për të fluturuar për 30 minuta;
 - (6) karburanti/energjinë shtesë, nëse nevojitet sipas llojit të operimit; që është sasia e karburantit/energjisë që i mundëson aeroplanit të bëjë aterrim të sigurt në një aerodrom alternativ të karburantit/energjisë gjatë rrugës (skenari kritik i aerodromi ERA të karburantit/energjisë) në rast të dështimit të motorit ose humbjes së presionit, cilado që kërkon sasi më të madhe të karburantit/energjisë, bazuar në supozimin që një këso dështimi ndodh në pikën më kritike gjatë rrugës; ky karburant/kjo energji shtesë nevojitet vetëm nëse sasia minimale e karburantit/energjisë e llogaritur sipas pikave (c)(2) deri (c)(5) nuk mjafton për një këso ngjarjeje;
 - (7) karburantin/energjinë ekstra për të përballuar vonesat e pritura ose kufizimet e veçanta operative; dhe
 - (8) karburantin/energjinë diskrecionale, nëse kërkohet nga komanduesi.
- (d) Për helikopterë, operatori sigurohet që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:
- (1) karburantin/energjinë për të fluturuar deri në aerodromin ose zonën e operimit të aterrimit të synuar;
 - (2) nëse nevojitet një destinacion alternativ, karburantin/energjinë për deri në destinacionin alternativ, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të kryer afrimin e dështuar në aerodromin ose zonën e operimit të aterrimit të synuar, dhe më pas, për të kryer fluturimin deri në destinacionin alternativ të përcaktuar, afrimin dhe aterrimin; dhe
 - (3) karburantin/energjinë rezervë të fundit, që është jo më pak se:
 - (i) për fluturimet sipas VFR-së, karburanti/energjinë për të fluturuar për të paktën 20 minuta në shpejtësinë më të madhe; ose
 - (ii) për fluturimet sipas IFR-së, karburanti/energjinë për të fluturuar për të paktën 30 minuta në shpejtësi në pritje në lartësi 450 m (1 500 këmbë) mbi aerodromin ose zonën e operimit të aterrimit të synuar ose mbi destinacionin alternativ në kushte standarde të temperaturës.

- (e) Operatori sigurohet që, nëse një fluturim duhet të vazhdojë drejt një aerodromi të destinacionit të ndryshëm nga ai i planifikuar fillimisht, ekzistojnë procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së përdorshme të nevojshme dhe ato janë në pajtueshmëri me pikat (c)(2) deri (c)(7) për aeroplanët, dhe pikën (d) për helikopterët.
- (f) Piloti komandues e fillon fluturimin, ose e vazhdon atë në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, vetëm pasi të jetë siguruar që mjeti ajror ka të paktën sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë së përdorshme dhe të vajit për ta kryer fluturimin në mënyrë të sigurt.’;
- (c) Pika NCC.OP.151 (b) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(b) vendi i aterimit të synuar klasifikohet si aerodrom i izoluar dhe:
 (1) procedura e afrimit me ndihmën e instrumenteve parashihet për aerodromin e aterimit të synuar; dhe
 (2) informatat meteorologjike aktuale në dispozicion tregojnë që kushtet meteorologjike në vijim do të vlejnjë nga 2 orë para deri në 2 orë pas kohës së planifikuar të arritjes:
 (i) baza e reve prej të paktën 300 m (1 000 këmbë) mbi vlerën minimale të asociuar me procedurën e afrimit me ndihmën e instrumenteve; dhe
 (ii) dukshmëria prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë se ajo minimale e asociuar me procedurën.’;
- (d) pika NCC.OP.155 (b) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(b) Për të gjitha llojet e tjera të karburantit/energjisë, merren masat e nevojshme të kujdesit dhe mjeti ajror ka personel të kualifikuar të gatshëm për iniciimin dhe drejtimin e evakuimit të mjetit ajror me mjetet më praktike dhe më të shpejta në dispozicion.’;
- (e) futet pika e mëposhtme NCC.OP.157:
 ‘NCC.OP.157 Mbushja me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim - helikopterët
 (a) Mbushja me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim bëhet vetëm:
 (1) kur nuk ka pasagjerë që hipin ose zbresin;
 (2) nëse operatori i aerodromit/zonës së operimit lejon operacione të këtitilla;
 (3) në pajtueshmëri me procedurat dhe kufizimet e veçanta në manualin e fluturimit të mjetit ajror (AFM);
 (4) me lloje të karburantit JET A ose JET A-1; dhe
 (5) në prani të objekteve ose pajisjeve të përshtatshme të shpëtimit dhe zjarrfikjes (RFF).
 (b) Operatori vlerëson rreziqet e asociuara me mbushjen me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim.
 (c) Operatori vendos procedurat e përshtatshme që duhen ndjekur nga i gjithë personeli i përfshirë, si anëtarët e ekuipazhit dhe personeli i operacioneve tokësore.
 (d) Operatori trajnon anëtarët e ekuipazhit të tij dhe sigurohet që personeli i përfshirë i operacioneve tokësore është i trajnuar siç duhet.
 (e) Operatori siguron që procedura e mbushjes me karburant e helikopterit me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim të shpjgohet në manualin e operacioneve. Për këtë procedurë dhe ndryshimet e saj nevojitet miratimi paraprak i autoritetit kompetent.’;
- (f) pika NCC.OP.205 zëvendësohet me sa vijon:
 ‘NCC.OP.205 Skema e karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit
 (a) Operatori vendos procedurat për të siguruar kryerjen e kontrolleve dhe menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.
 (b) Piloti komandues monitoron sasinë e mbetur të karburantit/energjisë së përdorshme në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energja që nevojitet për të shkuar deri në aerodromin ose zonën e operimit ku mund të bëhet aterrimi i sigurt.
 (c) Piloti komandues e njofton kontrollin e trafikut ajror (KTA) mbi gjendjen e ‘karburantit/energjisë minimale’ duke deklaruar ‘KARBURANT MINIMAL’ kur piloti komandues:
 (1) ndërmer të aterrojë në një aerodrom ose zonë operimi të caktuar; dhe

- (2) llogarit që ndryshimet e autorizimit ekzistues për atë aerodrom ose zonë operimi të caktuar, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojnë në aterrim me më pak se sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë rezervë të fundit.
- (d) Piloti komandues e shpall situatën e ‘emergjencës së karburantit/energjisë’ duke transmetuar ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ atëherë kur karburanti/energjia e përdorshme e llogaritur të jetë në dispozicion me rastin e aterrimin në aerodromin ose zonën e operimit më të afërt ku mund të bëhet aterrimi i sigurt është më pak se sasia e planifikuar e karburantit/energjisë rezervë të fundit.’;
- (g) në pikën NCC.POL.110 (a), pikat (6), (7), (8) dhe (9) zëvendësohen me sa vijon: (6)
masa e karburantit/energjisë në ngritje dhe masa e energjisë/karburantit për udhëtim;
- (7) masa e materialeve harxhuese përveç karburantit/energjisë, nëse vlen;
- (8) komponentët e ngarkesës duke përfshirë pasagjerët, mallrat dhe balasti;
- (9) masa e ngritjes, masa e aterrimin dhe masa me karburant/energji zero;’;
- (7) Shtojca VII ndryshohet si vijon:
- (a) pika NCO.OP.105 zëvendësohet me sa vijon:
‘NCO.OP.105 Specifikimet për aerodromet – aeroplanët e izoluar
‘Për përzgjedhjen e aerodromeve alternative dhe furnizimin me karburant/energji, piloti komandues nuk e konsideron një aerodrom si të izoluar përveç nëse koha e fluturimit deri në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërm të lejueshëm nga moti është më e gjatë se:
- (a) për aeroplanët me motorë reciprokë, 60 minuta; ose
- (b) për aeroplanët me motorë turbinë, 90 minuta.’;
- (b) pika NCO.OP.125 zëvendësohet me sa vijon:
‘NCO.OP.125 Furnizimi me karburant/energji dhe vaj – aeroplanët dhe helikopterët
- (a) Piloti komandues sigurohet që sasia e karburantit/energjisë dhe vajit që bartet në bord është e mjaftueshme karshi kushteve meteorologjike, elementeve të ndikojnë në performancën e mjetit ajror, vonesat e pritshme gjatë fluturimit dhe ngjarjet e paplanifikuara që mund të priten arsyeshëm të ndikojnë në fluturim.
- (b) Piloti komandues planifikon sasinë e karburantit/energjisë që duhet mbrojtur si karburant/energji rezervë e fundit për të siguruar aterrim të sigurt. Piloti komandues merr parasysh të gjitha pikat në vijim, sipas radhës së përparësisë më poshtë, për të përcaktuar sasinë e karburantit/energjisë rezervë të fundit:
- (1) shkalla e rrezikut ndaj personave ose pronës si pasojë e aterrimin emergjent pas mbarimit të karburantit/energjisë; dhe
- (2) gjasa e rrethanave të papritura në të cilat karburanti/energjia rezervë e fundit nuk mund të mbrohet më.
- (c) Piloti komandues e nis fluturimin vetëm nëse mjeti ajror ka sasi të mjaftueshme të karburantit/energjisë dhe vajit:
- (1) kur nuk nevojitet destinacion alternativ, për të fluturuar deri në aerodromin ose zonën e operimit të aterrimin të synuar, plus karburanti/energjia rezervë e fundit; ose
- (2) kur nevojitet destinacion alternativ, për të fluturuar deri në aerodromin ose zonën e operimit të aterrimin të synuar, dhe më pas, deri në aerodromin alternativ, plus karburanti/energjia rezervë e fundit.’;
- (c) pika NCO.OP.126 fshihet;
- (d) pika NCO.OP.145 (b) zëvendësohet me sa vijon:
‘(b) Për të gjitha llojet e tjera të karburantit/energjisë, mjeti ajror nuk bën të mbushet me karburant kur ka pasagjerë duke hipur, në bord ose duke zbritur, përveç në prani të pilotit komandues ose personelit tjetër të kualifikuar të gatshëm për iniciimin dhe drejtimin e evakuimit të mjetit ajror me mjetet më praktike dhe më të shpejta në dispozicion.’;
- (e) futet pika e mëposhtme NCO.OP.147:
‘NCO.OP.147 Mbushja me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim - helikopterët

Mbushja me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim bëhet vetëm nëse plotësohen të gjitha kushtet në vijim:

- (a) nëse nuk është praktike të fiket ose të rindizet motori;
- (b) në pajtueshmëri me procedurat dhe kufizimet e veçanta në manualin e fluturimit të mjetit ajror (AFM);
- (c) me lloje të karburantit JET A ose JET A-1;
- (d) kur nuk ka pasagjerë ose specialistë të detyrës në bord, që hipin ose zbresin;
- (e) nëse operatori i aerodromit/zonës së operimit lejon operacione të këtilla;
- (f) në prani të objekteve ose pajisjeve të përshtatshme të shpëtimit dhe zjarrfikjes (RFF); dhe
- (g) në pajtueshmëri me listën kontrolluese e cila përfshin:
 - (1) procedurat normale dhe të jashtëzakonshme;
 - (2) pajisjet e nevojshme;
 - (3) kufizimet eventuale; dhe
 - (4) përgjegjësitë dhe detyrat e pilotit komandues dhe, në vlen, të anëtarëve të ekuipazhit dhe specialistëve të detyrave.’;

(f) pika NCO.OP.185 zëvendësohet me sa vijon:

‘NCO.OP.185 Menaxhimi i karburantit/energjisë gjatë fluturimit

- (a) Piloti komandues monitoron sasinë e mbetur të karburantit/energjisë së përdorshme në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia që nevojitet për të shkuar deri në aerodromin ose zonën e operimit ku mund të bëhet aterrimi i sigurt.
- (b) Piloti komandues e njofton kontrollin e trafikut ajror (KTA) mbi gjendjen e ‘karburantit/energjisë minimale’ duke deklaruar ‘KARBURANT MINIMAL’ kur piloti komandues:
 - (1) ndërmerr të aterrojë në një aerodrom ose zonë operimi të caktuar; dhe
 - (2) llogarit që ndryshimet e autorizimit ekzistues për atë aerodrom ose zonë operimi të caktuar, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojnë në aterrim me më pak se sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë rezervë të fundit.
- (c) Piloti komandues e shpall situatën e ‘emergjencës së karburantit/energjisë’ duke transmetuar ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ atëherë kur karburanti/energjia e përdorshme e llogaritur të jetë në dispozicion me rastin e aterrimin në aerodromin ose zonën e operimit më të afërt ku mund të bëhet aterrimi i sigurt është më pak se sasia e planifikuar e karburantit/energjisë rezervë të fundit.’;

(g) pikat NCO.SPEC.135 dhe NCO.SPEC.140 fshihen;

(8) Shtojca VIII ndryshohet si vijon:

(a) pika SPO.OP.105 zëvendësohet me sa vijon:

‘SPO.OP.105 Specifikimet për aerodromet – aeroplanët e izoluar

Për përzgjedhjen e aerodromeve alternative dhe për qëllime të politikave të planifikimit të karburantit/energjisë dhe riplanifikimit gjatë fluturimit, operatori nuk e konsideron një aerodrom si të izoluar përveç nëse koha e fluturimit deri në aerodromin alternativ të destinacionit më të afërm të lejueshëm nga moti është më e gjatë se:

- (a) për aeroplanët me motorë reciprokë, 60 minuta; ose
- (b) për aeroplanët me motorë turbinë, 90 minuta.’;

(b) pikat SPO.OP.130 dhe SPO.OP.131 zëvendësohen me sa vijon:

‘SPO.OP.130 Skema e karburantit/energjisë – aeroplanët dhe helikopterët

(a) Operatori përgatit, zbaton dhe mban të përditësuar skemën e karburantit/energjisë e cila përfshin sa vijon:

- (1) politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe politikën e planifikimit gjatë fluturimit; dhe
- (2) politikën e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.

(b) Skema e karburantit/energjisë është:

- (1) e përshtatshme për llojin e operacionit që kryhet; dhe
- (2) në përputhje me aftësinë e operatorit për ta mbështetur zbatimin e saj.

SPO.OP.131 Skema e karburantit/energjisë – politika e planifikimit të karburantit/energjisë dhe e riplanifikimit gjatë fluturimit – aeroplanët dhe helikopterët

(a) Në kuadër të skemës së karburantit/energjisë, operatori zbaton politikën e planifikimit të karburantit/energjisë dhe të riplanifikimit gjatë fluturimit për të siguruar që mjeti ajror ka sasi të mjaftueshme të karburantit/energjisë së përdorshme për ta kryer në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar shmangie nga operacioni i planifikuar.

(b) Operatori sigurohet që planifikimi i karburantit/energjisë i fluturimeve bazohet në të paktën elementet e mëposhtme:

(1) procedurat e përfshira në manualin e operacioneve, si dhe:

- (i) të dhënat aktuale specifike për mjetin e fluturimit, të marra nga sistemi monitorues i konsumit të karburantit/energjisë, ose, nëse ato nuk janë në dispozicion;
- (ii) të dhënat e ofruara nga prodhuesi i mjetit ajror; dhe

(2) kushtet operative në të cilat do të kryhet fluturimit, duke përfshirë:

- (i) të dhënat mbi konsumin e karburantit/energjisë nga mjeti ajror;
- (ii) masat e pritura;
- (iii) kushtet meteorologjike të pritura;
- (iv) ndikimet of artikujve të mirëmbajtjes së shtyrë ose të devijimeve të konfigurimit, ose të të dyjave; dhe
- (v) vonesat e pritura.

(c) Për aeroplanë, operatori sigurohet që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:

(1) karburantin/energjinë për taksim që nuk është më e vogël se sasia që pritet të shpenzohet para ngritjes;

(2) karburantin/energjinë për udhëtim, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për t'i mundësuar aeroplanit të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimit, deri tek aterrimi në aerodromin e destinacionit;

(3) karburantin/energjinë rezervë, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të përballuar faktorët e paparashikuar;

(4) karburantin/energjinë për destinacionin alternativ:

- (i) kur fluturimi bëhet me të paktën një aerodrom alternativ të destinacionit, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të fluturuar nga aerodromi i destinacionit deri tek aerodromi alternativ i destinacionit; ose
- (ii) kur fluturimi bëhet pa një aerodrom alternativ të destinacionit, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të qëndruar në aerodromin e destinacionit për të kompensuar mungesën e aerodromit alternativ të destinacionit;

(5) karburantin/energjinë rezervë të fundit që duhet mbrojtur për të siguruar aterrim të sigurt; piloti komandues merr parasysh të gjitha pikat në vijim, sipas radhës së përparësisë më poshtë, për të përcaktuar sasinë e karburantit/energjisë rezervë të fundit:

- (i) shkalla e rrezikut ndaj personave ose pronës si pasojë e aterrimit emergjent pas mbarimit të karburantit/energjisë; dhe
- (ii) gjasa e rrethanave të papritura në të cilat karburanti/energjinë rezervë e fundit nuk mund të mbrohet më.

(6) karburantin/energjinë shtesë, nëse nevojitet sipas llojit të operimit; që është sasia e karburantit/energjisë që i mundëson aeroplanit të bëjë aterrim të sigurt në një aerodrom alternativ të karburantit/energjisë gjatë rrugës (skenari kritik i aerodromi ERA të karburantit/energjisë) në rast të dështimit të motorit ose humbjes së presionit, cilado që kërkon sasi më të madhe të karburantit/energjisë, bazuar në supozimin që një këso dështimi ndodh në pikën më kritike gjatë rrugës; ky karburant/kjo energji shtesë nevojitet vetëm nëse sasia minimale e karburantit/energjisë e llogaritur sipas pikave (c)(2) deri (c)(5) nuk mjafton për një këso ngjarjeje;

- (7) karburantin/energjinë ekstra për të përballuar vonesat e pritura ose kufizimet e veçanta operative; dhe
- (8) karburantin/energjinë diskrecionale, nëse kërkohet nga komanduesi.
- (d) Për helikopterë, operatori sigurohet që llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme që nevojitet për një fluturim përfshin:
- (1) karburantin/energjinë për të fluturuar deri në aerodromin ose zonën operative të aterimit të synuar;
 - (2) and nëse nevojitet një destinacion alternativ, karburantin/energjinë për deri në destinacionin alternativ, që është sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për të kryer afrimin e dështuar në aerodromin ose zonën operative të aterimit të synuar, dhe më pas, për të kryer fluturimin deri në destinacionin alternativ të përcaktuar, afrimin dhe aterimin; dhe
 - (3) karburantin/energjinë rezervë të fundit që duhet mbrojtur për të siguruar aterim të sigurt; operatori merr parasysh të gjitha pikat në vijim, sipas radhës së përparësisë më poshtë, për të përcaktuar sasinë e karburantit/energjisë rezervë të fundit:
 - (i) shkalla e rrezikut ndaj personave ose pronës si pasojë e aterimit emergjent pas mbarimit të karburantit/energjisë; dhe
 - (ii) gjasa e rrethanave të papritura në të cilat karburanti/energjinë rezervë të fundit nuk mund të mbrohet më.
 - (4) and karburantin/energjinë ekstra për të përballuar vonesat e pritura ose kufizimet e veçanta operative; dhe
 - (5) karburantin/energjinë diskrecionale, nëse kërkohet nga piloti komandues.
 - (e) Operatori sigurohet që, nëse një fluturim duhet të vazhdojë drejt një aerodromi të destinacionit të ndryshëm nga ai i planifikuar fillimisht, ekzistojnë procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së përdorshme të nevojshme dhe ato janë në pajtueshmëri me pikat (c)(2) deri (c)(7) për aeroplanët, dhe pikën (d) për helikopterët.
 - (f) Piloti komandues e fillon fluturimin, ose e vazhdon atë në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, vetëm pasi të jetë siguruar që mjeti ajror ka të paktën sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë së përdorshme dhe të vajit për ta kryer fluturimin në mënyrë të sigurt.’;
- (c) pika SPO.OP.150 (b) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(b) vendi i aterimit të synuar klasifikohet si aerodrom i izoluar dhe:
- (1) procedura e afrimit me ndihmën e instrumenteve parashihet për aerodromin e aterimit të synuar; dhe
 - (2) informatat meteorologjike aktuale në dispozicion tregojnë që kushtet meteorologjike në vijim do të vlejnjë nga 2 orë para deri në 2 orë pas kohës së planifikuar të arritjes, ose nga koha aktuale e nisjes deri në 2 orë pas kohës së planifikuar të arritjes, cilado që të jetë periudha më e shkurtër;
 - (i) baza e reve prej të paktën 300 m (1 000 këmbë) mbi vlerën minimale të asociuar me procedurën e afrimit me ndihmën e instrumenteve; dhe
 - (ii) dukshmëria prej të paktën 5,5 km ose 4 km më shumë se ajo minimale e asociuar me procedurën.’;
- (d) pika SPO.OP.155 (b) zëvendësohet me sa vijon:
 ‘(b) Për të gjitha llojet e tjera të karburantit/energjisë, merren masat e nevojshme të kujdesit dhe mjeti ajror ka personel të kualifikuar të gatshëm për inicimin dhe drejtimin e evakuimit të mjetit ajror me mjetet më praktike dhe më të shpejta në dispozicion.’;
- (e) futet pika e mëposhtme SPO.OP.157:
 ‘SPO.OP.157 Mbushja me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim - helikopterët
- (a) Mbushja me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim bëhet vetëm:
 - (1) kur nuk ka specialistë të detyrave që hipin ose zbresin
 - (2) nëse operatori i aerodromit/zonës së operimit lejon operacione të këtilla;
 - (3) në pajtueshmëri me procedurat dhe kufizimet e veçanta në manualin e fluturimit të mjetit ajror (AFM);
 - (4) me lloje të karburantit JET A ose JET A-1; dhe
 - (5) në prani të objekteve ose pajisjeve të përshtatshme të shpëtimit dhe zjarrfikjes (RFF).

- (b) Operatori vlerëson rreziqet e asociuara me mbushjen me karburant me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim.
 - (c) Operatori vendos procedurat e përshtatshme që duhen ndjekur nga i gjithë personeli i përfshirë, si anëtarët e ekuipazhit, specialistët e detyrave dhe personeli i operacioneve tokësore.
 - (d) Operatori sigurohet që anëtarët e ekuipazhit të tij, personeli i operacioneve tokësore dhe specialistët e detyrave të përfshirë në procedura janë të trajnuar siç duhet.
 - (e) Operatori siguron që procedura e mbushjes me karburant e helikopterit me motorë dhe/ose rotorë në rrotullim të shpjegohet në manualin e operacioneve.’;
- (f) Pika SPO.OP.190 zëvendësohet me sa vijon:
‘SPO.OP.190 Skema karburantit/energjisë – politika e menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit
- (a) Operatori i mjetit ajror motorik të ndërlikuar vendos procedurat për të siguruar kryerjen e kontrolleve dhe menaxhimit të karburantit/energjisë gjatë fluturimit.
 - (b) Piloti komandues monitoron sasinë e mbetur të karburantit/energjisë së përdorshme në bord për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energji që nevojitet për të shkuar deri në aerodromin ose zonën e operimit ku mund të bëhet aterrimi i sigurt.
 - (c) Piloti komandues e njofton kontrollin e trafikut ajror (KTA) mbi gjendjen e ‘karburantit/energjisë minimale’ duke deklaruar ‘KARBURANT MINIMAL’ kur piloti komandues:
 - (1) ndërmerr të aterrojë në një aerodrom ose zonë operimi të caktuar; dhe
 - (2) llogarit që ndryshimet e autorizimit ekzistues për atë aerodrom ose zonë operimi të caktuar, ose vonesa të tjera të trafikut ajror, mund të rezultojnë në aterrim me më pak se sasinë e planifikuar të karburantit/energjisë rezervë të fundit.
 - (d) Piloti komandues e shpall situatën e ‘emergjencës së karburantit/energjisë’ duke transmetuar ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ atëherë kur karburanti/energji e përdorshme e llogaritur të jetë në dispozicion me rastin e aterimit në aerodromin ose zonën e operimit më të afërt ku mund të bëhet aterrimi i sigurt është më pak se sasia e planifikuar e karburantit/energjisë rezervë të fundit.’;
- (g) pika SPO.POL.110 zëvendësohet me sa vijon:
‘SPO.POL.110 Sistemi i masës dhe balancimit – operacionet komerciale me aeroplanë dhe helikopterë dhe operacionet jo-komerciale me mjete ajrore motorike të ndërlikuara
- (a) Operatori vendos sistemin e masës dhe balancimit për të përcaktuar sa vijon për çdo fluturim ose seri fluturimesh:
 - (1) masa e mjetit ajror në operim të thatë;
 - (2) masa e ngarkesës së trafikut;
 - (3) masa e ngarkesës së karburantit/energjisë;
 - (4) ngarkesa e mjetit ajror dhe shpërndarja e ngarkesës;
 - (5) masa e ngritjes, masa e aterimit dhe masa me karburant/energji zero; dhe
 - (6) pozicionet e aplikueshme të qendrës së gravitetit (CG) të mjetit ajror.
 - (b) Ekuipazhit të fluturimit i sigurohet mjeti për përsëritjen dhe verifikimin e llogaritjeve të masës dhe balancimit bazuar në përlllogaritje elektronike.
 - (c) Operatori vendos procedura për t’i mundësuar pilotit komandues të përcaktojë masën e ngarkesës së karburantit/energjisë duke përdorur densitetin aktual ose, nëse ai nuk dihet, densitetin e llogaritet sipas metodës së përcaktuar në manualin e operacioneve.’;
- (h) në pikën SPO.POL.115 (a), pikat (6), (7), (8) dhe (9) zëvendësohen me sa vijon:
‘(6) masa e karburantit/energjisë në ngritje dhe masa e karburantit/energjisë për udhëtim;
- (7) masa e materialeve harxhuese përveç karburantit/energjisë, nëse vlen;
 - (8) komponentet e ngarkesës;
 - (9) masa e ngritjes, masa e aterimit dhe masa me karburant/energji zero;’;
- (i) pika SPO.IDE.H.146 (a)(1) zëvendësohet me sa vijon:
‘(1) ato nuk përfshihen në fushëveprimin e pikës SPO.IDE.H.145 (a);’.

ANEKSI II

Në Aneksin I të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019, futet pika (98b) si në vijim:

‘(98b) “substancat psikoaktive” nënkuptojnë alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativët dhe hipnotikët, kokainën, psikostimuluesit e tjerë, halucinogjenët dhe tretjet e ndezshme, me përjashtim të kafeinës dhe duhanit;’.

ANNEX I

Annexes I, II, III, IV, V, VI, VII and VIII to Regulation (CAA) No. 01/2019 are amended as follows:

(1) Annex I is amended as follows:

(a) the following point (8c) is inserted:

‘(8c) ‘alternate aerodrome’ means an adequate aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or land at the aerodrome of intended landing, where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met, and which is operational at the expected time of use; ‘alternate aerodrome’ includes the following:

- (a) ‘take-off alternate aerodrome’: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land if it becomes necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure;
- (b) ‘en route alternate (ERA) aerodrome’: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land if a diversion becomes necessary while en route;
- (c) ‘fuel/energy en route alternate (fuel/energy ERA) aerodrome’ means an ERA aerodrome that is required at the planning stage for use in the calculation of fuel/energy;
- (d) ‘destination alternate aerodrome’: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land if it becomes either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing;’;

(b) point (26) is replaced by the following:

‘(26) ‘contingency fuel/energy’ means the fuel/energy required to compensate for unforeseen factors that could have an influence on the fuel/energy consumption to the destination aerodrome;’;

(c) the following point (31a) is inserted:

‘(31a) ‘current fuel/energy scheme’ means the approved fuel/energy scheme that is currently used by the operator;’;

(d) point (46) is deleted;

(e) the following points (49d) and (49e) are inserted:

‘(49d) ‘flight following’ means the recording in real time of departure and arrival messages by operational personnel to ensure that a flight is operating and has arrived at the destination aerodrome or an alternate aerodrome;

(49e) ‘flight monitoring’ means, in addition to the requirements defined for flight following:

- (a) operational monitoring of flights by suitably qualified operational-control personnel from departure throughout all phases of the flight;
- (b) communication of all available and relevant safety information between the operational-control personnel on the ground and the flight crew; and
- (c) critical assistance to the flight crew in the event of an in-flight emergency or security issue, or at the request of the flight crew;’;

(f) the following points (50a) and (50b) are inserted: ‘(50a) ‘flight time’ means:

- (a) for aeroplanes, the total time from the moment an aeroplane first moves for the purpose of taking off until the moment the aeroplane finally comes to rest at the end of the flight;
- (b) for helicopters, the total time between the moment a helicopter’s rotor blades start turning for the purpose of taking off until the moment the helicopter finally comes to rest at the end of the flight, and the rotor blades are stopped;

(50b) ‘flight watch’ means, in addition to all elements defined for ‘flight monitoring’, the active tracking of a flight by suitably qualified operational-control personnel throughout all phases of the flight to ensure that the flight is following its prescribed route without unplanned deviations, diversions or delays;’;

(g) point (51) is deleted;

(h) point (73) is replaced by the following:

‘(73) ‘local helicopter operation (LHO)’ means a commercial air transport operation of helicopters with a maximum certified take-off mass (MCTOM) over 3 175 kg and a maximum operational passenger seating configuration (MOPSC) of nine or less, by day, over routes navigated by reference to visual landmarks, conducted within a local and defined geographical area specified in the operations manual;’

(i) the following point (104a) is inserted:

‘(104a) ‘safe landing’ means, in the context of the fuel/energy policy or fuel/energy schemes, a landing at an adequate aerodrome or operating site with no less than the final reserve fuel/energy remaining and in compliance with the applicable operational procedures and aerodrome operating minima;’;

(2) Annex II is amended as follows:

(a) point ARO.OPS.225 is replaced by the following: ‘ARO.OPS.225 Approval of fuel/energy schemes

(a) The competent authority shall approve the fuel/energy scheme proposed by a CAT operator if the operator demonstrates compliance with all applicable requirements laid down in this Regulation related to fuel/energy for aeroplanes or helicopters involved in CAT.

(b) The competent authority shall assess and oversee the fuel/energy planning and in-flight re-planning, selection of aerodrome and, in-flight fuel/energy management policies associated with the fuel/energy schemes, together with the processes supporting the implementation of these fuel/energy schemes.

(c) In addition to points (a) and (b), when approving individual fuel/energy schemes, the competent authority shall:

(1) verify that the operator has demonstrated the baseline safety performance of the current fuel/energy scheme;

(2) assess the capability of the operator to support the implementation of the proposed individual fuel/energy scheme; the following elements shall be considered as a minimum:

(i) the operator’s management system,

(ii) the operator’s operational capabilities;

(3) verify that the operator’s safety risk assessment that supports the proposed individual fuel/energy scheme achieves an equivalent level of safety to that of the current fuel/energy scheme; and

(4) establish an oversight plan to carry out periodic assessments of the approved individual fuel/energy scheme to verify compliance of the scheme or decide whether the scheme should be amended or revoked.

(d) The approval referred to in point CAT.OP.MPA.182 (d)(2) shall include a list of the isolated aerodromes that are specified by the operator for each aircraft type to which the approval applies.

(e) Without prejudice to points ARO.GEN.120 (d) and (e), the competent authority shall notify the Agency of the start of the evaluation of an alternative means of compliance related to fuel/energy schemes.’;

(3) in Annex III, Appendix I is replaced by the following:

Appendix I

DECLARATION

in accordance with Regulation (CAA) No. 01/2019 LAYING DOWN TECHNICAL REQUIREMENTS AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES RELATED TO AIR OPERATIONS PURSUANT TO CAA REGULATION NO. 03/2009

Operator

Name:

Place in which the operator has its principal place of business or, if the operator has no principal place of business, place in which the operator is established or residing and place from which the operations are directed:

Name and contact details of the accountable manager:

Aircraft operation

Starting date of operation and applicability date of the change:

Information on aircraft, operation, and continuing-airworthiness management organisation⁽¹⁾:

Type(s) of aircraft, registration(s) and main base:

Aircraft MSN ⁽²⁾	Aircraft type	Aircraft registration ⁽³⁾	Main base	Type(s) of operation ⁽⁴⁾	Organisation responsible for continuing-airworthiness management ⁽⁵⁾

The operator shall obtain a prior approval⁽⁶⁾ or specific approval⁽⁷⁾ for certain operations before conducting such operations.

Where applicable, details of approvals held (attach list of specific approvals, including specific approvals granted by a third country, if applicable).

Where applicable, details of specialised-operations authorisation held (attach authorisation(s)).

Where applicable, list of alternative means of compliance (AltMoC) with references to the AMC they replace (attach AltMoC).

Statements

- The operator complies, and will continue to comply, with the essential requirements set out in Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020 and with the requirements of Regulation (CAA) No. 01/2019.
 - The management system documentation, including the operations manual, complies with the requirements of Annex III (Part-ORO), Annex V (Part-SPA), Annex VI (Part-NCC), or Annex VIII (Part-SPO) to Regulation (CAA) No. 01/2019 and all flights will be made in accordance with the provisions of the operations manual as required by point ORO.GEN.110 (b) of Annex III (Part-ORO).
-

-
- All operated aircraft hold a valid certificate of airworthiness in accordance with Regulation (CAA) No 06/2015 or meet the specific airworthiness requirements applicable to aircraft registered in a third country and subject to a lease agreement.
-
- All flight crew members hold a licence in accordance with Annex I to Regulation (CAA) No 05/2015 as required by point ORO.FC.100 (c) of Annex III to Regulation (CAA) No. 01/2019, and cabin crew members, where applicable, are trained in accordance with Subpart CC of Annex III (Part-ORO).
-
- If applicable, the operator implements and demonstrates conformance to a recognised industry standard.
Reference of the standard:
Certification body:
Date of the last conformity audit:
-
- The operator will notify to the competent authority any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements set out in Annex V to Regulation (CAA) No 05/2020 and with the requirements of Regulation (CAA) No. 01/2019 as declared to the competent authority through this declaration, and any changes to the information on and lists of AltMoC included in and annexed to this declaration as required by point ORO. GEN.120 (a) of Annex III (Part-ORO).
-
- The operator confirms that the information disclosed in this declaration is correct.’
-

Date, name, and signature of the accountable manager

- (1) If there is not enough space to list the required information in the declaration, the information shall be listed in a separate annex. The annex shall be dated and signed.
 - (2) Manufacturer serial number.
 - (3) If the aircraft is also registered with an air operator certificate (AOC) holder, specify the AOC number of the AOC holder.
 - (4) ‘Type(s) of operation’ refers to the type of operations conducted with this aircraft, e.g. non-commercial operations or specialised operations, e.g. aerial photography flights, aerial advertising flights, news media flights, television and movie flights, parachute operations, skydiving, maintenance check flights.
 - (5) Information about the organisation that is responsible for the continuing-airworthiness management shall include the name of the organisation, its address, and the approval reference.
 - (6) (a) operations with any defective instrument or piece of equipment or item or function, under a minimum equipment list (MEL) (points ORO.MLR.105 (b), (f), and (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105, and SPO.IDE.H.105).
(c) operations requiring prior authorisation or approval, including all of the following:
 - for specialised operations, wet lease-in and dry lease-in of aircraft registered in a third country (point ORO.SPO.100 (c));
 - high-risk commercial specialised operations (point ORO.SPO.110);
 - non-commercial operations with aircraft with an MOPSC of more than 19, which are performed without an operating cabin crew member (point ORO.CC.100 (d));
 - use of IFR operating minima that are lower than those published by the State (points NCC.OP.110 and SPO.OP.110);
 - refuelling with engine(s) and/or rotors turning (points NCC.OP.157);
 - specialised operations (SPO) without oxygen above 10 000 ft (point SPO.OP.195).
 - (7) operations in accordance with Annex V (Part-SPA) to Regulation (CAA) No. 01/2019, including Subparts B ‘PERFORMANCE- BASED NAVIGATION (PBN) OPERATIONS’, C ‘OPERATIONS WITH SPECIFIED MINIMUM NAVIGATION PERFORMANCE (MNPS)’, D ‘OPERATIONS IN AIRSPACE WITH REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMA (RVSM)’, E ‘LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO)’, G ‘TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS’, K ‘HELICOPTER OFFSHORE OPERATIONS’, and M ‘ELECTRONIC FLIGHT BAGS (EFBs)’.
-

(4) Annex IV is amended as follows:

- (a) point CAT.OP.MPA.100 (b)(3) is replaced by the following: ‘CAT.OP.MPA.100 Use of air traffic services
(3) local helicopter operations (LHOs),’;
- (b) point CAT.OP.MPA.106 is deleted;
- (c) point CAT.OP.MPA.150 is replaced by the following: ‘CAT.OP.MPA.150
INTENTIONALLY LEFT BLANK’;
- (d) point CAT.OP.MPA.151 is deleted;
- (e) point CAT.OP.MPA.175 (b)(7) is replaced by the following:
‘(7) the provisions specified in the operations manual in respect of fuel/energy, oil, oxygen, minimum safe

- altitudes, aerodrome operating minima and availability of alternate aerodromes, where required, can be complied with for the planned flight;’;
- (f) the following point CAT.OP.MPA.177 is inserted:
‘CAT.OP.MPA.177 Submission of the ATS flight plan
plan
(a) If an air traffic services (ATS) flight plan is not submitted because it is not required by the rules of the air, adequate information shall be deposited in order to permit alerting services to be activated if required.
(b) When operating from a site where it is impossible to submit an ATS flight plan, the ATS flight plan shall be transmitted as soon as possible after take-off by the commander or the operator.’;
- (g) point CAT.OP.MPA.180 is replaced by the following:
‘CAT.OP.MPA.180 Fuel/energy scheme – aeroplanes
(a) The operator shall establish, implement, and maintain a fuel/energy scheme that:
(1) is appropriate for the type(s) of operation performed;
(2) corresponds to the capability of the operator to support its implementation; and
(3) is either:
(i) a basic fuel/energy scheme, which shall form the basis for a basic fuel/energy scheme with variations and an individual fuel/energy scheme; the basic fuel/energy scheme derives from a large-scale analysis of safety and operational data from previous performance and experience of the industry, applying scientific principles; the basic fuel/energy scheme shall ensure, in this order, a safe, effective, and efficient operation of the aircraft; or
(ii) a basic fuel/energy scheme with variations, which is a basic fuel/energy scheme where the analysis referred to in point (i) is used to establish a variation to the basic fuel/energy scheme that ensures, in this order, a safe, effective, and efficient operation of the aircraft; or
(iii) an individual fuel/energy scheme, which derives from a comparative analysis of the operator’s safety and operational data, applying scientific principles; the analysis is used to establish a fuel/energy scheme with a higher or equivalent level of safety to that of the basic fuel/energy scheme that ensures, in this order, a safe, effective, and efficient operation of the aircraft.
(b) All fuel/energy schemes shall comprise:
(1) a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy;
(2) an aerodrome selection policy; and
(3) an in-flight fuel/energy management policy.
(c) The fuel/energy scheme and any change to it shall require prior approval by the competent authority.
(d) When the operator intends to apply for an individual fuel/energy scheme, it shall:
(1) establish a baseline safety performance of its current fuel/energy scheme;
(2) demonstrate its capability to support the implementation of the proposed individual fuel/energy scheme, including the capability to exercise adequate operational control and to ensure exchange of the relevant safety information between the operational control personnel and the flight crew; and
(3) make a safety risk assessment that demonstrates how an equivalent level of safety to that of the current fuel/energy scheme is achieved.’;
- (h) point CAT.OP.MPA.181 is replaced by the following:
‘CAT.OP.MPA.181 Fuel/energy scheme – fuel/energy planning and in-flight re-planning policy – aeroplanes
(a) The operator shall:
(1) establish a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy as part of the fuel/energy scheme;
(2) ensure that the aeroplane carries a sufficient amount of usable fuel/energy to safely complete the planned flight and to allow for deviations from the planned operation;
(3) develop procedures for the fuel/energy planning and in-flight re-planning policy that shall be contained in the operations manual.
(4) ensure that the fuel/energy planning of the flight is based on:
(i) current aircraft-specific data derived from a fuel/energy consumption monitoring system or, if not available;

- (ii) data provided by the aeroplane manufacturer.
- (b) The operator shall ensure that the planning of flights includes the operating conditions under which the flight is to be conducted; the operating conditions shall include at least:
 - (1) aircraft fuel/energy consumption data;
 - (2) anticipated masses;
 - (3) anticipated meteorological conditions;
 - (4) the effects of deferred maintenance items and/or of configuration deviations;
 - (5) the expected departure and arrival routing and runways; and
 - (6) anticipated delays.
- (c) The operator shall ensure that the pre-flight calculation of the usable fuel/energy that is required for a flight includes:
 - (1) taxi fuel/energy that shall not be less than the amount expected to be used prior to take-off;
 - (2) trip fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy that is required to enable the aeroplane to fly from take-off, or from the point of in-flight re-planning, to landing at the destination aerodrome;
 - (3) contingency fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy required to compensate for unforeseen factors;
 - (4) destination alternate fuel/energy:
 - (i) when a flight is operated with at least one destination alternate aerodrome, it shall be the amount of fuel/energy required to fly from the destination aerodrome to the destination alternate aerodrome; or
 - (ii) when a flight is operated with no destination alternate aerodrome, it shall be the amount of fuel/energy required to hold at the destination aerodrome, while enabling the aeroplane to perform a safe landing, and to allow for deviations from the planned operation; as a minimum, this amount shall be 15-minute fuel/energy at holding speed at 1 500 ft (450 m) above the aerodrome elevation in standard conditions, calculated according to the estimated aeroplane mass on arrival at the destination aerodrome;
 - (5) final reserve fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy that is calculated at holding speed at 1 500 ft (450 m) above the aerodrome elevation in standard conditions according to the aeroplane estimated mass on arrival at the destination alternate aerodrome, or destination aerodrome when no destination alternate aerodrome is required, and shall not be less than:
 - (i) for aeroplanes with reciprocating engines, the fuel/energy to fly for 45 minutes; or
 - (ii) for turbine-engined aeroplanes, the fuel/energy to fly for 30 minutes;
 - (6) additional fuel/energy, if required by the type of operation; it shall be the amount of fuel/energy to enable the aeroplane to land at a fuel/energy en route alternate aerodrome (fuel/energy ERA aerodrome critical scenario) in the event of an aircraft failure that significantly increases the fuel/energy consumption at the most critical point along the route; this additional fuel/energy is required only if the minimum amount of fuel/energy that is calculated according to points (c)(2) to (c)(5) is not sufficient for such an event;
 - (7) extra fuel/energy to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
 - (8) discretionary fuel/energy, if required by the commander.
- (d) The operator shall ensure that in-flight re-planning procedures for calculating the usable fuel/energy that is required when a flight proceeds along a route or to a destination aerodrome other than the ones originally planned include points (c)(2) to (c)(7).';
- (i) point CAT.OP.MPA.182 is replaced by the following:

'CAT.OP.MPA.182 Fuel/energy scheme – aerodrome selection policy – aeroplanes

 - (a) At the planning stage, the operator shall ensure that once the flight has commenced, there is reasonable certainty that an aerodrome where a safe landing can be made will be available at the estimated time of use of that aerodrome.
 - (b) At the planning stage, to allow for a safe landing in case of an abnormal or emergency situation after take-off, the operator shall select and specify in the operational flight plan a take-off alternate aerodrome if either:
 - (1) the meteorological conditions at the aerodrome of departure are below the operator's established aerodrome landing minima for that operation; or
 - (2) it would be impossible to return to the aerodrome of departure for other reasons.
 - (c) The take-off alternate aerodrome shall be located within a distance from the departure aerodrome that

minimises the risk of exposure to potential abnormal or emergency situations. In selecting the take-off alternate aerodrome, the operator shall consider at least the following:

- (1) actual and forecast meteorological conditions;
 - (2) availability and quality of the aerodrome infrastructure;
 - (3) navigation and landing capabilities of the aircraft in abnormal or emergency conditions, taking into account the redundancy of critical systems; and
 - (4) approvals held (e.g. extended range operations with two-engined aeroplanes (ETOPS), low visibility operation (LVO), etc.).
- (d) At the planning stage, for each instrument flight rules (IFR) flight, the operator shall select and specify in the operational and air traffic services (ATS) flight plans one or more aerodromes so that two safe-landing options are available during normal operation when:
- (1) reaching the destination aerodrome; or
 - (2) reaching the point of no return, to any available fuel/energy ERA aerodrome during isolated aerodrome operations; a flight to an isolated aerodrome shall not be continued past the point of no return unless a current assessment of meteorological conditions, traffic, and other operational conditions indicates that a safe landing can be made at the destination aerodrome at the estimated time of use.
- The operator shall obtain prior approval from the competent authority for the use of an isolated aerodrome as destination aerodrome.
- (e) The operator shall provide appropriate safety margins to flight planning to take into account a possible deterioration of the available forecast meteorological conditions at the estimated time of landing.
- (f) For each IFR flight, the operator shall ensure that sufficient means are available to navigate to and land at the destination aerodrome or at any destination alternate aerodrome in the event of loss of capability for the intended approach and landing operation.’.
- (j) point CAT.OP.MPA.185 is replaced by the following:
‘CAT.OP.MPA.185 Fuel/energy scheme – in-flight fuel/energy management policy – aeroplanes
- (a) The operator shall establish procedures for in-flight fuel/energy management that ensure:
- (1) continual validation of the assumptions made during the planning stage (pre-flight or in-flight re-planning, or both);
 - (2) re-analysis and adjustment, if necessary;
 - (3) that the amount of usable fuel/energy remaining on board is protected and not less than the fuel/energy that is required to proceed to an aerodrome where a safe landing can be made; and
 - (4) relevant fuel/energy data for the purpose of points (1), (2), and (3) shall be recorded.
- (b) The operator shall have procedures in place to require the commander to obtain delay information from a reliable source when unforeseen circumstances may result in landing at the destination aerodrome with less than the final reserve fuel/energy plus any:
- (1) fuel/energy to proceed to an alternate aerodrome, if required; or
 - (2) fuel/energy required to proceed to an isolated aerodrome.
- (c) The commander shall advise air traffic control (ATC) of a ‘minimum fuel/energy’ state by declaring ‘MINIMUM FUEL’ when the commander has:
- (1) committed to land at a specific aerodrome; and
 - (2) calculated that any change to the existing clearance to that aerodrome may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy.
- (d) The commander shall declare a situation of ‘fuel/energy emergency’ by broadcasting ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ when the usable fuel/energy that is calculated to be available upon landing at the nearest aerodrome where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel/energy.’;
- (k) point CAT.OP.MPA.186 is deleted;
- (l) point CAT.OP.MPA.190 is replaced by the following:
‘CAT.OP.MPA.190 Fuel/energy scheme – helicopters
- (a) The operator shall establish, implement, and maintain a fuel/energy scheme that comprises:
- (1) a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy; and
 - (2) an in-flight fuel/energy management policy.

- (b) The fuel/energy scheme shall:
 - (1) be appropriate for the type(s) of operation performed; and
 - (2) correspond to the capability of the operator to support its implementation.
- (c) The fuel/energy scheme and any change to it shall require prior approval by the competent authority.’;
- (m) the following points CAT.OP.MPA.191 and CAT.OP.MPA.192 are inserted:
 - ‘CAT.OP.MPA.191 Fuel/energy scheme – Fuel/energy planning and in-flight re-planning policy – helicopters
 - (a) As part of the fuel/energy scheme, the operator shall establish a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy to ensure that the aircraft carries a sufficient amount of usable fuel/energy to safely complete the planned flight and to allow for deviations from the planned operation.
 - (b) The operator shall ensure that the fuel/energy planning of flights is based upon at least the following elements:
 - (1) procedures contained in the operations manual as well as:
 - (i) current aircraft-specific data derived from a fuel/energy consumption monitoring system; or
 - (ii) data provided by the aircraft manufacturer; and
 - (2) the operating conditions under which the flight is to be conducted including:
 - (i) aircraft fuel/energy consumption data;
 - (ii) anticipated masses;
 - (iii) anticipated meteorological conditions;
 - (iv) the effects of deferred maintenance items or of configuration deviations, or both; and
 - (v) procedures and restrictions introduced by air navigation service providers.
 - (c) The operator shall ensure that the pre-flight calculation of the usable fuel/energy that is required for a flight includes:
 - (1) taxi fuel/energy, which shall not be less than the amount expected to be used prior to take-off;
 - (2) trip fuel/energy;
 - (3) contingency fuel/energy;
 - (4) destination alternate fuel/energy if a destination alternate aerodrome is required;
 - (5) final reserve fuel/energy, which shall not be less than:
 - (i) if flying under visual flight rules (VFR) and navigating by day with reference to visual landmarks, 20-minute fuel/energy at best-range speed; or
 - (ii) if flying under VFR and navigating by means other than by reference to visual landmarks or at night, 30-minute fuel/energy at best-range speed; or
 - (iii) if flying under instrument flight rules (IFR), 30-minute fuel/energy at holding speed at 1 500 ft (450 m) above the aerodrome elevation in standard conditions, calculated according to the helicopter estimated mass on arrival at the destination alternate aerodrome or at the destination aerodrome when no destination alternate aerodrome is required;
 - (6) extra fuel/energy, to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
 - (7) discretionary fuel/energy, if required by the commander.
 - (d) The operator shall ensure that if a flight has to proceed along a route or to a destination aerodrome other than the ones originally planned, in-flight re-planning procedures for calculating the required usable fuel/energy include:
 - (1) trip fuel/energy for the remainder of the flight;
 - (2) reserve fuel/energy consisting of:
 - (i) contingency fuel/energy;
 - (ii) alternate fuel/energy if a destination alternate aerodrome is required;
 - (iii) final reserve fuel/energy; and
 - (iv) additional fuel/energy, if required by the type of operation;
 - (3) extra fuel/energy, to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
 - (4) discretionary fuel/energy, if required by the commander.

- (e) As an alternative to points (b) to (d), for helicopters with a maximum certified take-off mass (MCTOM) of 3 175 kg or less, flying by day and over routes navigated by reference to visual landmarks, or for local helicopter operations (LHO), the fuel/energy policy shall ensure that on completion of the flight, or series of flights, the final reserve fuel/energy is sufficient for:
 - (1) 30-minute flying time at best-range speed; or
 - (2) 20-minute flying time at best-range speed, if operating within an area providing continuous and suitable operating sites’.

CAT.OP.MPA.192 Selection of aerodromes and operating sites – helicopters

- (a) For flights under instrument meteorological conditions (IMC), the operator shall select a take-off alternate aerodrome within one-hour flying time at normal cruising speed if it is not possible to return to the site of departure for meteorological reasons.
 - (b) At the planning stage, for each instrument flight rules (IFR) flight, the operator shall select and specify in the operational and air traffic services (ATS) flight plans one or more aerodromes or operating sites so that two safe-landing options are available during normal operation, except as provided for under point SPA.HOFO.120 (b).
 - (c) The operator shall apply appropriate safety margins to flight planning to take into account a possible deterioration of the available forecast meteorological conditions at the estimated time of landing.
 - (d) For each IFR flight, the operator shall ensure that sufficient means are available to navigate to and land at the destination aerodrome or at any destination alternate aerodrome in the event of loss of capability for the intended approach and landing operation.’;
- (n) point CAT.OP.MPA.195 is replaced by the following:
 ‘CAT.OP.MPA.195 Fuel/energy scheme – in-flight fuel/energy management policy – helicopters
- (a) The operator shall establish procedures to ensure that in-flight fuel/energy checks and fuel/energy management are performed.
 - (b) The commander shall monitor the amount of usable fuel/energy remaining on board to ensure that it is protected and not less than the fuel/energy that is required to proceed to an aerodrome or operating site where a safe landing can be made.
 - (c) The commander shall advise air traffic control (ATC) of a ‘minimum fuel/energy’ state by declaring ‘MINIMUM FUEL’ when the commander has:
 - (1) committed to land at an aerodrome or operating site; and
 - (2) calculated that any change to the existing clearance to that aerodrome or operating site, or other air traffic delays, may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy.
 - (d) The commander shall declare a situation of ‘fuel/energy emergency’ by broadcasting ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ when the usable fuel/energy estimated to be available upon landing at the nearest aerodrome or operating site where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel/energy.’;
- (o) the following point CAT.OP.MPA.200 is replaced:
 ‘CAT.OP.MPA.200 Special refuelling or defuelling of the aircraft
- (a) Special refuelling or defuelling shall only be conducted if the operator:
 - (1) has performed a risk assessment;
 - (2) has developed procedures; and
 - (3) has established a training programme for its personnel involved in such operations.
 - (b) Special refuelling or defuelling applies to:
 - (1) refuelling with an engine running or rotors turning;
 - (2) refuelling/defuelling with passengers embarking, on board, or disembarking; and
 - (3) refuelling/defuelling with wide-cut fuel.
 - (c) For aeroplanes, any special refuelling or defuelling procedures and any change to them shall require prior approval by the competent authority.
 - (d) For helicopters, refuelling procedures with rotors turning and any change to them shall require prior approval by the competent authority.’;

- (p) point CAT.OP.MPA.245 (a)(1) is replaced by the following:
 ‘(1) commence the flight; or’;
- (q) point CAT.OP.MPA.246 (a) is replaced by the following:
 ‘(a) the decision point when using the reduced contingency fuel/energy procedure; or’;
- (r) point CAT.OP.MPA.260 is replaced by the following:
 ‘CAT.OP.MPA.260 Fuel/energy and oil supply
 The commander shall only commence a flight or continue in the event of in-flight re-planning, when satisfied that the aircraft carries at least the planned amount of usable fuel/energy and oil to safely complete the flight, taking into account the expected operating conditions.’;
- (s) point CAT.OP.MPA.280 ‘In-flight fuel management – aeroplanes’ is replaced by the following:
 ‘CAT.OP.MPA.280
 [INTENTIONALLY LEFT BLANK].’;
- (t) point CAT.OP.MPA.281 is deleted;
- (u) point CAT.POL.A.220 (f) is replaced by the following:
 ‘(f) The expected mass of the aeroplane at the point where the two engines are assumed to fail shall not be less than that which would include sufficient fuel/energy to proceed to an aerodrome where the landing is assumed to be made, and to arrive there at an altitude of at least 1 500 ft (450 m) directly over the landing area, and thereafter, to fly for 15 minutes at cruising power or thrust, as appropriate.’;
- (v) point CAT.POL.A.420 (d) is replaced by the following:
 ‘(d) The expected mass of the aeroplane at the point where the two engines are assumed to fail shall not be less than that which would include sufficient fuel/energy to proceed to an aerodrome where the landing is assumed to be made, and to arrive there at an altitude of at least 1 500 ft (450 m) directly over the landing area, and thereafter, to fly for 15 minutes at cruising power or thrust, as appropriate.’;
- (w) point CAT.IDE.A.195 (e) is replaced by the following:
- (e) The requirements applicable to the start and stop logic of the data link recorder are the same as the requirements applicable to the start and stop logic of the cockpit voice recorder (CVR) that are contained in point CAT.IDE.A.185.’;
- (5) Annex V is amended as follows:
- (a) point SPA.HEMS.150 is replaced by the following:
 ‘SPA.HEMS.150 Fuel/energy supply – alleviation
 As an alternative to points CAT.OP.MPA.191 (b), (c), and (d), when the helicopter emergency medical services (HEMS) mission is conducted under visual flight rules (VFR) within a local and defined geographical area, the fuel/energy policy shall ensure that on completion of the mission, the final reserve fuel/energy is sufficient for:
 (a) 30-minute flying time at best-range speed; or
 (b) 20-minute flying time at best-range speed by day, when operating within an area providing continuous and suitable operating sites.’;
- (b) point SPA.HEMS.155 is replaced by the following:
 ‘SPA.HEMS.155 Refuelling with passengers on board
 A refuelling procedure with either rotors stopped or rotors turning shall be provided in accordance with point CAT.OP.MPA.200 ‘Special refuelling or defuelling of the aircraft.’;
- (c) point SPA.HOFO.120 (a) is replaced by the following:
 ‘(a) *Onshore destination alternate aerodrome.* By way of derogation from points CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152, and SPO.OP.151, the pilot-in-command/commander does not need to specify a destination alternate aerodrome in the operational flight plan when conducting flights from an offshore location to a land aerodrome if either:
 (1) the destination aerodrome is defined as a coastal aerodrome, or

- (2) the following criteria are met:
- (i) the destination aerodrome has a published instrument approach;
 - (ii) the flight time is less than 3 hours; and
 - (iii) the published weather forecast valid from 1 hour prior and 1 hour subsequent to the expected landing time specifies that:
 - (A) the cloud base is at least 700 feet above the minima associated with the instrument approach, or 1 000 feet above the destination aerodrome, whichever is higher; and
 - (B) visibility is at least 2 500 meters.’;
- (d) point SPA.SET-IMC.110 (l) is replaced by the following:
- ‘(l) an emergency engine power control device that permits continuing operation of the engine at a sufficient power range to safely complete the flight in the event of any reasonably probable failure of the fuel/energy control unit.’
- (6) Annex VI is amended as follows:
- (a) point NCC.OP.105 is replaced by the following:
- ‘NCC.OP.105 Specification of isolated aerodromes – aeroplanes
- For the selection of alternate aerodromes and the fuel/energy planning and in-flight re-planning policy, the operator shall not consider an aerodrome as an isolated aerodrome unless the flying time to the nearest weather-permissible destination alternate aerodrome is more than:
- (a) for aeroplanes with reciprocating engines, 60 minutes; or
 - (b) for turbine-engined aeroplanes, 90 minutes.’;
- (b) points NCC.OP.130 and NCC.OP.131 are replaced by the following: ‘NCC.OP.130 Fuel/energy scheme – aeroplanes and helicopters
- (a) The operator shall establish, implement, and maintain a fuel/energy scheme that comprises:
 - (1) a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy; and
 - (2) an in-flight fuel/energy management policy.
 - (b) The fuel/energy scheme shall:
 - (1) be appropriate for the type(s) of operation performed; and
 - (2) correspond to the capability of the operator to support its implementation.
- NCC.OP.131 Fuel/energy scheme – fuel/energy planning and in-flight re-planning policy – aeroplanes and helicopters
- (a) As part of the fuel/energy scheme, the operator shall establish a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy to ensure that the aircraft carries a sufficient amount of usable fuel/energy to safely complete the planned flight and to allow for deviations from the planned operation.
 - (b) The operator shall ensure that the fuel/energy planning of flights is based upon at least the following elements:
 - (1) procedures contained in the operations manual as well as:
 - (i) current aircraft-specific data derived from a fuel/energy consumption monitoring system, or, if not available;
 - (ii) data provided by the aircraft manufacturer; and
 - (2) the operating conditions under which the flight is to be conducted including:
 - (i) aircraft fuel/energy consumption data;
 - (ii) anticipated masses;
 - (iii) anticipated meteorological conditions;
 - (iv) the effects of deferred maintenance items or configuration deviations, or both; and
 - (v) anticipated delays.
 - (c) For aeroplanes, the operator shall ensure that the pre-flight calculation of the usable fuel/energy that is required for a flight includes:

- (1) taxi fuel/energy that shall not be less than the amount expected to be used prior to take-off;
 - (2) trip fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy that is required to enable the aeroplane to fly from take-off, or from the point of in-flight re-planning, to landing at the destination aerodrome;
 - (3) contingency fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy required to compensate for unforeseen factors;
 - (4) destination alternate fuel/energy:
 - (i) when a flight is operated with at least one destination alternate aerodrome, it shall be the amount of fuel/energy required to fly from the destination aerodrome to the destination alternate aerodrome; or
 - (ii) when a flight is operated with no destination alternate aerodrome, it shall be the amount of fuel/energy required to hold at the destination aerodrome to compensate for the lack of a destination alternate aerodrome;
 - (5) final reserve fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy that is calculated at holding speed at 1 500 ft (450 m) above the aerodrome elevation in standard conditions according to the aircraft estimated mass on arrival at the destination alternate aerodrome, or destination aerodrome when no destination alternate aerodrome is required, and shall not be less than:
 - (i) for aeroplanes with reciprocating engines on visual flight rules (VFR) flights by night and instrument flight rules (IFR) flights, the fuel/energy to fly for 45 minutes; or
 - (ii) for aeroplanes with reciprocating engines on VFR flights by day, the fuel/energy to fly for 30 minutes;
 - (iii) for turbine-engined aeroplanes, the fuel/energy to fly for 30 minutes;
 - (6) additional fuel/energy, if required by the type of operation; it shall be the amount of fuel/energy to enable the aeroplane to perform a safe landing at a fuel/energy en route alternate aerodrome (fuel/energy ERA aerodrome critical scenario) in the event of an engine failure or loss of pressurisation, whichever requires the greater amount of fuel/energy, based on the assumption that such a failure occurs at the most critical point along the route; this additional fuel/energy is required only if the minimum amount of fuel/energy that is calculated according to points (c)(2) to (c)(5) is not sufficient for such an event;
 - (7) extra fuel/energy to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
 - (8) discretionary fuel/energy, if required by the commander.
- (d) For helicopters, the operator shall ensure that the pre-flight calculation of the usable fuel/energy that is required for a flight includes all of the following:
- (1) fuel/energy to fly to the aerodrome or operating site of intended landing;
 - (2) if a destination alternate is required, destination alternate fuel/energy, which shall be the amount of fuel/energy that is required to execute a missed approach at the aerodrome or operating site of intended landing, and thereafter, to fly to the specified destination alternate, approach and land; and
 - (3) final reserve fuel/energy, which shall not be less than:
 - (i) for flights under VFR, fuel/energy to fly for at least 20 minutes at best-range speed; or
 - (ii) for IFR flights, fuel/energy to fly for at least 30 minutes at holding speed at 450 m (1 500 ft) above the aerodrome or operating site of intended landing or destination alternate in standard temperature conditions.
- (e) The operator shall ensure that if a flight has to proceed to a destination aerodrome other than the one originally planned, in-flight re-planning procedures for calculating the required usable fuel/energy are available and comply with points (c)(2) to (c)(7) for aeroplanes, and point (d) for helicopters.
- (f) The pilot in command shall only commence a flight or continue in the event of in-flight re-planning, when satisfied that the aircraft carries at least the planned amount of usable fuel/energy and oil to safely complete the flight.’;
- (c) point NCC.OP.151 (b) is replaced by the following:
- ‘(b) the place of intended landing is designated as an isolated aerodrome and:
- (1) an instrument approach procedure is prescribed for the aerodrome of intended landing; and
 - (2) available current meteorological information indicates that the following meteorological conditions will exist from 2 hours before to 2 hours after the estimated time of arrival:
 - (i) a cloud base of at least 300 m (1 000 ft) above the minimum associated with the instrument approach procedure; and
 - (ii) visibility of at least 5,5 km or of 4 km more than the minimum associated with the procedure.’;
- (d) point NCC.OP.155 (b) is replaced by the following:

- ‘(b) For all other types of fuel/energy, necessary precautions shall be taken and the aircraft shall be properly manned by qualified personnel ready to initiate and direct an evacuation of the aircraft by the most practical and expeditious means available.’;
- (e) the following point NCC.OP.157 is inserted:
‘NCC.OP.157 Refuelling with engine(s) and/or rotors turning – helicopters
- (a) Refuelling with engine(s) and/or rotors turning shall only be conducted:
- (1) with no passengers embarking or disembarking;
 - (2) if the operator of the aerodrome/operating site allows such operations;
 - (3) in accordance with any specific procedures and limitations in the aircraft flight manual (AFM);
 - (4) with JET A or JET A-1 fuel types; and
 - (5) in the presence of the appropriate rescue and firefighting (RFF) facilities or equipment.
- (b) The operator shall assess the risks associated with refuelling with engine(s) and/or rotors turning.
- (c) The operator shall establish appropriate procedures to be followed by all involved personnel, such as crew members and ground operations personnel.
- (d) The operator shall train its crew members and ensure that the involved ground operations personnel is trained appropriately.
- (e) The operator shall ensure that the helicopter refuelling procedure with engine(s) and/or rotors turning are specified in the operations manual. This procedure and any change thereto shall require prior approval by the competent authority.’;
- (f) point NCC.OP.205 is replaced by the following:
‘NCC.OP.205 Fuel/energy scheme – in-flight fuel/energy management policy
- (a) The operator shall establish procedures to ensure that in-flight fuel/energy checks and fuel/energy management are performed.
- (b) The pilot-in-command shall monitor the amount of usable fuel/energy remaining on board to ensure that it is protected and not less than the fuel/energy that is required to proceed to an aerodrome or operating site where a safe landing can be made.
- (c) The pilot-in-command shall advise air traffic control (ATC) of a ‘minimum fuel/energy’ state by declaring ‘MINIMUM FUEL’ when the pilot-in-command has:
- (1) committed to land at a specific aerodrome or operating site; and
 - (2) calculated that any change to the existing clearance to that aerodrome or operating site, or other air traffic delays, may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy.
- (d) The pilot-in-command shall declare a situation of ‘fuel/energy emergency’ by broadcasting ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ when the usable fuel/energy estimated to be available upon landing at the nearest aerodrome or operating site where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel/energy.’;
- (g) in point NCC.POL.110 (a), points (6), (7), (8) and (9) are replaced by the following: ‘
- (6) mass of the fuel/energy at take-off and mass of trip fuel/energy;
 - (7) mass of consumables other than fuel/energy, if applicable;
 - (8) load components including passengers, baggage, freight, and ballast;
 - (9) take-off mass, landing mass, and zero fuel/energy mass;’;
- (7) Annex VII is amended as follows:
- (a) point NCO.OP.105 is replaced by the following:
‘NCO.OP.105 Specification of isolated aerodromes – aeroplanes
- ‘For the selection of alternate aerodromes and the fuel/energy supply, the pilot-in-command shall not consider an aerodrome as an isolated aerodrome unless the flying time to the nearest weather-permissible destination alternate aerodrome is more than:
- (a) for aeroplanes with reciprocating engines, 60 minutes; or
 - (b) for turbine-engined aeroplanes, 90 minutes.’;
- (b) point NCO.OP.125 is replaced by the following:

‘NCO.OP.125 Fuel/energy and oil supply – aeroplanes and helicopters

- (a) The pilot-in-command shall ensure that the quantity of fuel/energy and oil that is carried on board is sufficient, taking into account the meteorological conditions, any element affecting the performance of the aircraft, any delays that are expected in flight, and any contingencies that may reasonably be expected to affect the flight.
- (b) The pilot-in-command shall plan a quantity of fuel/energy to be protected as final reserve fuel/energy to ensure a safe landing. The pilot-in-command shall take into account all of the following, and in the following order of priority, to determine the quantity of the final reserve fuel/energy:
 - (1) the severity of the hazard to persons or property that may result from an emergency landing after fuel/energy starvation; and
 - (2) the likelihood of unexpected circumstances that the final reserve fuel/energy may no longer be protected.
- (c) The pilot-in-command shall commence a flight only if the aircraft carries sufficient fuel/energy and oil:
 - (1) when no destination alternate is required, to fly to the aerodrome or operating site of intended landing, plus the final reserve fuel/energy; or
 - (2) when a destination alternate is required, to fly to the aerodrome or operating site of intended landing, and thereafter, to an alternate aerodrome, plus the final reserve fuel/energy.’;
- (c) point NCO.OP.126 ‘is deleted;
- (d) point NCO.OP.145 (b) is replaced by the following:
 - ‘(b) For all other types of fuel/energy, the aircraft shall not be refuelled when passengers are embarking, on board or disembarking, unless it is attended by the pilot-in-command or other qualified personnel ready to initiate and direct an evacuation of the aircraft by the most practical and expeditious means available.’;
- (e) the following point NCO.OP.147 is inserted:
 - ‘NCO.OP.147 Refuelling with engine(s) and/or rotors turning – helicopters

Refuelling with engine(s) and/or rotors turning shall only be conducted if all those conditions are met simultaneously:

- (a) if it is not practical to shut down or restart the engine;
- (b) in accordance with any specific procedures and limitations in the aircraft flight manual (AFM);
- (c) with JET A or JET A-1 fuel types;
- (d) with no passengers or task specialists on board, embarking or disembarking;
- (e) if the operator of the aerodrome or operating site allows such operations;
- (f) in the presence of the appropriate rescue and firefighting (RFF) facilities or equipment; and
- (g) in accordance with a checklist that shall contain:
 - (1) normal and contingency procedures;
 - (2) the required equipment;
 - (3) any limitations; and
 - (4) responsibilities and duties of the pilot-in-command and, if applicable, crew members and task specialists.’;
- (f) point NCO.OP.185 is replaced by the following: ‘NCO.OP.185 In-flight fuel/energy management
 - (a) The pilot-in-command shall monitor the amount of usable fuel/energy remaining on board to ensure that it is protected and not less than the fuel/energy that is required to proceed to an aerodrome or operating site where a safe landing can be made.
 - (b) The pilot-in-command of a controlled flight shall advise air traffic control (ATC) of a ‘minimum fuel/energy’ state by declaring ‘MINIMUM FUEL’ when the pilot-in-command has:
 - (1) committed to land at a specific aerodrome or operating site; and
 - (2) calculated that any change to the existing clearance to that aerodrome or operating site, or other air traffic delays, may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy.
 - (c) The pilot-in-command of a controlled flight shall declare a situation of ‘fuel/energy emergency’ by broadcasting ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ when the usable fuel/energy estimated to be available upon landing at the nearest aerodrome or operating site where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel/energy.’;

(g) points NCO.SPEC.135 and NCO.SPEC.140 are deleted;

(8) Annex VIII is amended as follows:

(a) point SPO.OP.105 is replaced by the following:

‘SPO.OP.105 Specification of isolated aerodromes – aeroplanes

For the selection of alternate aerodromes and the fuel/energy planning and in-flight re-planning policy, the operator shall not consider an aerodrome as an isolated aerodrome unless the flying time to the nearest weather-permissible destination alternate aerodrome is more than:

- (a) for aeroplanes with reciprocating engines, 60 minutes; or
- (b) for turbine-engined aeroplanes, 90 minutes.’;

(b) points SPO.OP.130 and SPO.OP.131 are replaced by the following: ‘SPO.OP.130 Fuel/energy scheme – aeroplanes and helicopters

(a) The operator shall establish, implement, and maintain a fuel/energy scheme that comprises:

- (1) a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy; and
- (2) an in-flight fuel/energy management policy.

(b) The fuel/energy scheme shall:

- (1) be appropriate for the type(s) of operation performed; and
- (2) correspond to the capability of the operator to support its implementation.

SPO.OP.131 Fuel/energy scheme – fuel/energy planning and in-flight re-planning policy – aeroplanes and helicopters

(a) As part of the fuel/energy scheme, the operator shall establish a fuel/energy planning and in-flight re-planning policy to ensure that the aircraft carries a sufficient amount of usable fuel/energy to safely complete the planned flight and to allow for deviations from the planned operation.

(b) The operator shall ensure that the fuel/energy planning of flights is based upon at least the following elements:

(1) procedures contained in the operations manual as well as:

- (i) current aircraft-specific data derived from a fuel/energy consumption monitoring system or, if not available;
- (ii) data provided by the aircraft manufacturer; and

(2) the operating conditions under which the flight is to be conducted including:

- (i) aircraft fuel/energy consumption data;
- (ii) anticipated masses;
- (iii) anticipated meteorological conditions;
- (iv) the effects of deferred maintenance items and/or configuration deviations; and
- (v) anticipated delays.

(c) For aeroplanes, the operator shall ensure that the pre-flight calculation of the usable fuel/energy that is required for a flight includes:

- (1) taxi fuel/energy that shall not be less than the amount expected to be used prior to take-off;
- (2) trip fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy that is required to enable the aeroplane to fly from take-off, or from the point of in-flight re-planning, to landing at the destination aerodrome;
- (3) contingency fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy required to compensate for unforeseen factors;
- (4) destination alternate fuel/energy
 - (i) when a flight is operated with at least one destination alternate aerodrome, it shall be the amount of fuel/energy required to fly from the destination aerodrome to the destination alternate aerodrome; or
 - (ii) when a flight is operated with no destination alternate aerodrome, it shall be the amount of fuel/energy required to hold at the destination aerodrome to compensate for the lack of a destination alternate aerodrome;
- (5) final reserve fuel/energy that shall be protected to ensure a safe landing; the operator shall take into account all of the following, and in the following order of priority, to determine the quantity of the final

reserve fuel/energy:

- (i) the severity of the hazard to persons or property that may result from an emergency landing after fuel/energy starvation;
 - (ii) the likelihood of unexpected circumstances that the final reserve fuel/energy may no longer be protected;
- (6) additional fuel/energy, if required by the type of operation; it shall be the amount of fuel/energy to enable the aeroplane to perform a safe landing at a fuel/energy en route alternate aerodrome (fuel/energy ERA aerodrome critical scenario) in the event of an engine failure or loss of pressurisation, whichever requires the greater amount of fuel/energy, based on the assumption that such a failure occurs at the most critical point along the route; this additional fuel/energy is required only if the minimum amount of fuel/energy that is calculated according to points (c)(2) to (c)(5) is not sufficient for such an event;
- (7) extra fuel/energy to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
- (8) discretionary fuel/energy, if required by the pilot-in-command.
- (d) For helicopters, the operator shall ensure that the pre-flight calculation of the usable fuel/energy that is required for a flight includes all of the following:
- (1) fuel/energy to fly to the aerodrome or operating site of intended landing;
 - (2) if a destination alternate is required, destination alternate fuel/energy, which shall be the amount of fuel/energy that is required to execute a missed approach at the aerodrome or operating site of intended landing, and thereafter, to fly to the specified destination alternate, approach and land; and
 - (3) final reserve fuel/energy, which shall be protected to ensure a safe landing; the operator shall take into account all of the following, and in the following order of priority, to determine the quantity of the final reserve fuel/energy:
 - (i) the severity of the hazard to persons or property that may result from an emergency landing after fuel/energy starvation; and
 - (ii) the likelihood of such unexpected circumstances that the final reserve fuel/energy may no longer be protected;
 - (4) extra fuel/energy to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
 - (5) discretionary fuel/energy, if required by the pilot-in-command.
 - (e) The operator shall ensure that, if a flight has to proceed to a destination aerodrome other than the one originally planned, in-flight re-planning procedures for calculating the required usable fuel/energy are available and comply with points (c)(2) to (c)(7) for aeroplanes, and point (d) for helicopters.
 - (f) The pilot in command shall only commence a flight or continue in the event of in-flight re-planning, when satisfied that the aircraft carries at least the planned amount of usable fuel/energy and oil to safely complete the flight.’;
- (c) point SPO.OP.150 (b) is replaced by the following:
‘(b) the place of intended landing is designated as an isolated aerodrome and:
 - (1) an instrument approach procedure is prescribed for the aerodrome of intended landing; and
 - (2) available current meteorological information indicates that both following meteorological conditions will exist from 2 hours before to 2 hours after the estimated time of arrival, or from the actual time of departure to 2 hours after the estimated time of arrival whichever is the shorter period:
 - (i) a cloud base of at least 300 m (1 000 ft) above the minimum associated with the instrument approach procedure;
 - (ii) visibility of at least 5,5 km or of 4 km more than the minimum associated with the procedure.’;
- (d) point SPO.OP.155 (b) is replaced by the following:
‘(b) For all other types of fuel/energy, necessary precautions shall be taken and the aircraft shall be properly manned by qualified personnel ready to initiate and direct an evacuation of the aircraft by the most practical and expeditious means available.’;
- (e) the following point SPO.OP.157 is inserted:
‘SPO.OP.157 Refuelling with engine(s) and/or rotors turning – helicopters
- (a) Refuelling with engine(s) and/or rotors turning shall only be conducted:
 - (1) with no task specialists embarking or disembarking;
 - (2) if the operator of the aerodrome or operating site allows such operations;

- (3) in accordance with any specific procedures and limitations in the aircraft flight manual (AFM);
 - (4) with JET A or JET A-1 fuel types; and
 - (5) in the presence of the appropriate rescue and firefighting (RFF) facilities or equipment.
- (b) The operator shall assess the risks associated with refuelling with engine(s) and/or rotors turning.
 - (c) The operator shall establish appropriate procedures to be followed by all involved personnel, such as crew members, task specialists, and ground operations personnel.
 - (d) The operator shall ensure that its crew members, ground operations personnel, as well as any task specialist involved in the procedures, are appropriately trained.
 - (e) The operator shall ensure that the helicopter refuelling procedures with engine(s) and/or rotors turning are specified in the operations manual.’;
- (f) point SPO.OP.190 is replaced by the following:
‘SPO.OP.190 Fuel/energy scheme – in-flight fuel/energy management policy
- (a) The operator of complex motor-powered aircraft shall establish procedures to ensure that in-flight fuel/energy checks and fuel/energy management are performed.
 - (b) The pilot-in-command shall monitor the amount of usable fuel/energy remaining on board to ensure that it is protected and not less than the fuel/energy that is required to proceed to an aerodrome or operating site where a safe landing can be made.
 - (c) The pilot-in-command shall advise air traffic control (ATC) of a ‘minimum fuel/energy’ state by declaring ‘MINIMUM FUEL’ when the pilot-in-command has:
 - (1) committed to land at a specific aerodrome or operating site; and
 - (2) calculated that any change to the existing clearance to that aerodrome or operating site, or other air traffic delays, may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy.
 - (d) The pilot-in-command shall declare a situation of ‘fuel/energy emergency’ by broadcasting ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ when the usable fuel/energy estimated to be available upon landing at the nearest aerodrome or operating site where a safe landing can be made is less than the planned final reserve fuel/energy.’;
- (g) point SPO.POL.110 is replaced by the following:
‘SPO.POL.110 Mass and balance system – commercial operations with aeroplanes and helicopters and non-commercial operations with complex motor-powered aircraft
- (a) The operator shall establish a mass and balance system to determine for each flight or series of flights the following:
 - (1) aircraft dry operating mass;
 - (2) mass of the traffic load;
 - (3) mass of the fuel/energy load;
 - (4) aircraft load and load distribution;
 - (5) take-off mass, landing mass, and zero fuel/energy mass; and
 - (6) applicable aircraft centre of gravity (CG) positions.
 - (b) The flight crew shall be provided with a means of replicating and verifying any mass and balance computation based on electronic calculations.
 - (c) The operator shall establish procedures to enable the pilot-in-command to determine the mass of the fuel/energy load by using the actual density or, if not known, the density calculated in accordance with a method specified in the operations manual.’;
- (h) in point SPO.POL.115 (a), points (6), (7), (8) and (9) are replaced by the following:
‘(6) mass of the fuel/energy at take-off and mass of trip fuel/energy;
(7) mass of consumables other than fuel/energy, if applicable;
(8) load components;
(9) take-off mass, landing mass, and zero fuel/energy mass;’;
- (i) point SPO.IDE.H.146 (a)(1) is replaced by the following:
‘(1) they are not within the scope of point SPO.IDE.H.145 (a);’.

ANNEX II

In Annex I to Regulation (CAA) No. 01/2019, the following point (98b) is inserted:

‘(98b) “psychoactive substances” means alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, with the exception of caffeine and tobacco;’.

ANEKS I

Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII Uredbe (ACV) Br. 01/2019 su izmenjeni kao u sledeće:

(1) Aneks I je izmenjen kao u sledeće:

(a) Dodata je sledeća tačka (8c):

‘(8c) ‘alternativni aerodrom ‘označava odgovarajući aerodrom na koji vazduhoplov može da krene kada postane nemoguće ili nepreporučljivo da nastavi ili sleti na aerodrom nameravanog sletanja, gde su dostupne neophodne usluge i objekti, gde se mogu ispuniti zahtevi za performansu vazduhoplova, i koji je u funkciji u očekivanom vremenu upotrebe; ‘Alternativni aerodrom’ uključuje ovo u sledeće:

- (1) ‘alternativni aerodrom za poletanje’: alternativni aerodrom na koji bi avion mogao da sleti ako to postane neophodno ubrzo nakon poletanja i nije moguće koristiti aerodrom polaska;
- (2) ‘alternativni aerodrom na ruti (ERA)’: alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti ako skretanje postane neophodno tokom puta;
- (3) ‘alternativni aerodrom za gorivo/energiju na ruti (gorivo/energija ERA)’: znači ERA aerodrom koji je potreban u fazi planiranja za korišćenje u proračunu goriva/energije;
- (4) ‘alternativni odredišni aerodrom’: alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti ako postane nemoguće ili nepoželjno sleteti na aerodrom nameravanog sletanja; ‘;

(b) tačka (26) zamenjuje se sledećim:

‘(26) ‘Nepredviđeno gorivo/energija’ znači gorivo/energija potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora koji bi mogli uticati na potrošnju goriva/energije do odredišnog aerodroma;’;

(c) dodata je sledeća tačka (31a):

‘(31a) ‘trenutna šema goriva/energije’ znači odobrena šema goriva/energije koju trenutno koristi operater;’;

(d) tačka (46) je izbrisana;

(e) dodate su sledeće tačke (49d) i (49e):

‘(49d) ‘praćenje leta’ znači snimanje poruka o odlasku i dolasku u realnom vremenu od strane operativnog osoblja kako bi se osiguralo da let funkcioniše i da je stigao na odredišni ili alternativni aerodrom;

(49e) ‘monitorisanje leta’ znači, pored zahteva definisanih za praćenje leta:

- (1) operativno monitorisanje letova od strane odgovarajućeg kvalifikovanog operativno-kontrolnog osoblja od polaska tokom svih faza leta;
- (2) komunikacija svih dostupnih i relevantnih bezbednosnih informacija između operativno-kontrolnog osoblja na zemlji i letačke posade; i
- (3) kritična pomoć letačkoj posadi u slučaju vanrednog ili bezbednosnog problema tokom leta, ili na zahtev letačke posade;’;

(f) dodate su sledeće tačke (50a) i (50b):

‘(50a) ‘vreme leta’ znači:

- (1) za avione, ukupno vreme od trenutka kada se avion prvi put kreće u svrhu poletanja do trenutka kada se avion konačno zaustavi na kraju leta;
- (2) za helikoptere, ukupno vreme između trenutka kada lopatice rotora helikoptera počnu da se okreću u svrhu poletanja do trenutka kada se helikopter konačno zaustavi na kraju leta i kada se lopatice rotora zaustave;

(50b) 'straža leta' znači, pored svih elemenata definisanih za 'nadgledanje leta', aktivno praćenje leta od strane odgovarajuće kvalifikovanog operativno-kontrolnog osoblja tokom svih faza leta kako bi se osiguralo da let prati svoju propisanu rutu bez neplaniranih odstupanja, skretanja ili odlaganja;';

(g) tačka (51) se izbrisala;

(h) tačka (73) se zamenila sledećim:

'(73) 'lokalna operacija helikoptera (LHO)' znači komercijalni vazdušni transport helikoptera sa maksimalnom sertifikovanom masom pri poletanju (MCTOM) preko 3 175 kg i maksimalnom operativnom konfiguracijom putničkih sedišta (MOPSC) od devet ili manje, danju, na rutama navigacija prema vizuelnim orijentirima, sprovedena u okviru lokalnog i definisanog geografskog područja navedenog u operativnom priručniku;'

(i) Dodata je sledeća tačka (104a):

'(104a) 'bezbedno sletanje' znači, u kontekstu politike goriva/energije ili šema goriva/energije, sletanje na odgovarajući aerodrom ili operativno mesto sa najmanje konačne preostale rezerve goriva/energije u skladu sa primenljivim operativnim procedurama i aerodromskom operativnog minimuma;';

(2) Aneks II se izmenio kao u sledećem:

(a) tačka ARO.OPS.225 se zamenjuje sledećem:

'ARO.OPS.225 Odobrenje šema goriva/energije

- (1) Nadležni organ će odobriti šemu goriva/energije koju je predložio CAT operater ako operater dokaže usklađenost sa svim primenljivim zahtevima navedenim u ovoj Uredbi u vezi sa gorivom/energijom za avione ili helikoptere uključene u CAT.
- (2) Nadležni organ će proceniti i nadgledati planiranje goriva/energije i ponovno planiranje u letu, izbor aerodroma i politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta koje su povezane sa šemama goriva/energije, zajedno sa procesima koji podržavaju implementaciju ovih šema za gorivo/energiju.
- (3) Pored tačaka (a) i (b), prilikom odobravanja pojedinačnih šema goriva/energije, nadležni organ će:
 - a) potvrditi da je operater pokazao osnovne bezbednosne performanse trenutne šeme goriva/energije;
 - b) proceniti sposobnost operatera da podrži implementaciju predložene individualne šeme goriva/energije; sledeći elementi će se smatrati minimalnim:
 - (i) sistem upravljanja operatera,
 - (ii) operativne sposobnosti operatera;
 - c) proveriti da li operaterova procena bezbednosnog rizika koja podržava predloženu individualnu šemu goriva/energije postiže ekvivalentan nivo bezbednosti onoj u trenutnoj šemi goriva/energije; i
 - d) uspostaviti plan nadzora za vršenje periodičnih procena odobrene individualne šeme goriva/energije kako bi se proverila usklađenost šeme ili odlučilo da li šemu treba izmeniti ili opozvati.
- (4) Odobrenje iz tačke CAT.OP.MPA.182(d)(2) uključuje listu izolovanih aerodroma koje je naveo operater

za svaku vrstu vazduhoplova na koji se odobrenje odnosi.

- (5) Ne dovodeći u pitanje tačke ARO.GEN.120 (d) i (e), nadležni organ će obavestiti Agenciju o početku procene alternativnog načina usaglašenosti koja se odnosi na šeme goriva/energije.';

(3) u Aneks III, Apendiks I se zamenjuje sa sledećim:

'Apendiks I

DEKLARACIJA

U skladu sa Uredbom (ACV) br. 01/2019 O UTVRĐIVANJU TEHNIČKIH ZAHTEVA I UPRAVNIH POSTUPAKA U VEZI SA LETAČKIM OPERACIJAMA U SKLADU SA UREDBOM ACV-a BR. 03/2009

Operater

Ime:

Mesto u kome operater ima svoje glavno mesto poslovanja ili, ako operater nema glavno mesto poslovanja, mesto u kome je operater osnovan ili boravi i mesto iz kojeg su usmereni poslovi:

Ime i kontakt podaci odgovornog menadžera:

Rad vazduhoplova

Datum početka rada i datum primene promene:

Informacije o vazduhoplovu, radu i organizaciji upravljanja kontinuiranom plovidbenošću ⁽¹⁾:

Vrsta(e) vazduhoplova, registracija(e) i glavna baza:

MSN Vazduhoplova ⁽²⁾	Vrsta vazduhoplova	Registracija vazduhoplova ⁽³⁾	Glavna baza	Vrsta(e) operacija ⁽⁴⁾	Organizacija odgovorna za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću ⁽⁵⁾

Operater treba da dobije prethodno odobrenje⁽⁶⁾ ili posebno odobrenje ⁽⁷⁾ za određene operacije pre izvođenja takvih operacija.

Tamo gde je primenljivo, detalji o posedovanim odobrenjima (priložite listu posebnih odobrenja, uključujući posebna odobrenja koja je izdala treća zemlja, ako je primenljivo).

Tamo gde je primenljivo, pojedivosti o ovlašćenju za specijalizovane operacije (priložiti ovlašćenje (a)).

Tamo gde je primenljivo, lista alternativnih sredstava usklađenosti (AltMoC) sa referencama na AMC koje one zamenjuju (priložiti AltMoC).

Izjave

-
- Operater je u skladu, i nastaviće da se pridržava, sa osnovnim zahtevima navedenim u Aneksu V Uredbe (ACV) 05/2020 i sa zahtevima Uredbe (ACV) br. 01/2019.
 - Dokumentacija sistema upravljanja, uključujući operativni priručnik, usklađena je sa zahtevima iz Aneks III (Deo-ORO), Aneks V (Deo-SPA), Aneks VI (Deo-NCC) ili Aneks VIII (Deo-SPO) Uredbe (ACV) br. 01/2019 i svi letovi će se obavljati u skladu sa odredbama operativnog priručnika kako se zahteva tačkom ORO.GEN.110 (b) Aneksa III (Deo-ORO).
-
- Svi vazduhoplovi kojima se upravlja poseduju važeći sertifikat o plovidbenosti u skladu sa Uredbom (ACV) br. 06/2015 ili ispunjavaju specifične zahteve plovidbenosti koje se primenjuju na vazduhoplove registrovane u trećoj zemlji i koji su predmet ugovora o zakupu.
-
- Svi članovi letačke posade poseduju licencu u skladu sa Aneksom I Uredbe (ACV) br. 05/2015 kako se zahteva tačkom ORO.FC.100 (c) Aneksa III Uredbe (ACV) br. 01/2019 i kabinski članovi posade, gde je primenljivo, su obučeni u skladu sa pod-delom CC Aneksa III (Deo-ORO).
-
- Ako je primenljivo, operater primenjuje i demonstrira usklađenost sa priznatim industrijskim standardom.
Referenca standarda:
Telo sertifikacije:
Datum poslednje revizije usaglašenosti:
-
- Operater će obavestiti nadležni organ o svim promenama u okolnostima koje utiču na njegovu usklađenost sa osnovnim zahtevima navedenim u Aneksu V Uredbe (ACV) 05/2020 i sa zahtevima Uredbe (ACV) br. 01/2019 kao što je izjavljeno nadležnom organu kroz ove izjave, i sve izmene informacija o tome i o listama AltMoC-a uključenih i priloženih ovoj izjavi u skladu sa zahtevom tačke ORO.GEN.120 (a) Aneksa III (Deo-ORO).
-
- Operater potvrđuje da su informacije objavljene u ovoj izjavi tačne.
-

Datum, ime i potpis odgovornog menadžera

⁽¹⁾ Ako nema dovoljno prostora za navođenje traženih podataka u deklaraciji, podaci se navode u posebnom aneksu.

Aneks se treba datirati i potpisati.

⁽²⁾ Serijski broj proizvođača.

⁽³⁾ Ako je vazduhoplov takođe registrovan kod nosioca sertifikata vazdušnog operatera (AOC), navedite AOC broj nosioca AOC.

⁽⁴⁾ 'Vrsta(e) operacije' odnosi se na vrstu operacija koje se obavljaju sa ovim vazduhoplovom, npr. nekomercijalne operacije ili specijalizovane operacije, npr. letovi za fotografije iz vazduha, letovi za reklamiranje iz vazduha, letovi za medije, letovi televizijskih i filmova, padobranske operacije, padobranstvo, letovi za proveru održavanja.

⁽⁵⁾ Informacije o organizaciji koja je odgovorna za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću obuhvataju naziv organizacije, njenu adresu i referencu odobrenja.

⁽⁶⁾ (a) operacije sa bilo kojim neispravnim instrumentom ili delom opreme ili stavkom ili funkcijom, pod minimalnom listom opreme (MEL) (tačke ORO.MLR.105 (b), (f), i (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105, i SPO.IDE.H.105).

(d) operacije koje zahtevaju prethodno odobrenje ili odobrenje, uključujući sve sledeće:

- za specijalizovane operacije, zakup sa posadom i zakup bez posade vazduhoplova registrovanih u trećoj zemlji (tačka ORO.SPO.100 (c));
- komercijalne specijalizovane operacije visokog rizika (tačka ORO.SPO.110);
- nekomercijalne operacije sa avionima sa MOPSC većim od 19, koje se izvode bez operativnog člana kabinske posade (tačka ORO.CC.100 (d));
- korišćenje IFR operativnih minimuma koji su niži od onih koje je objavila država (tačke NCC.OP.110 i SPO.OP.110);
- dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima koji se okreću (tačka NCC.OP.157);
- specijalizovane operacije (SPO) bez kiseonika iznad 10000 ft (tačka SPO.OP.195).

⁽⁷⁾ operacije u skladu sa Aneksom V (Deo-SPA) Uredbe (ACV) br. 01/2019, uključujući pod-delove B 'OPERACIJE NAVIGACIJE ZASNOVANE NA PERFORMANSI (PBN)', C 'OPERACIJE SA ODREĐENOM MINIMALNOM PERFORMANSOM NAVIGACIJE (MNPS)', OPERACIJE U VAZDUŠNOM PROSTORU SA SMANJENIM MINIMUMOM VERTIKALNOG RAZDVAJANJA (RVSM)', E 'OPERACIJE NA NISKOJ VIDLJIVOSTI (LVO)', G 'PREVOZ OPASNIH ROBA', K 'HELIKOPTERSKE PRIOBALNE OPERACIJE, i M 'ELEKTRONSKE LET TORBE(EFB)'.

(4) Aneks IV se izmenio kao u sledeće:

(a) tačka CAT.OP.MPA.100 (b)(3) zamenjuje se sledećim:

'CAT.OP.MPA.100 Korišćenje usluga vazdušnog

saobraćaja

‘(3) lokalne operacije helikoptera (LHOs),’;

(b) tačka CAT.OP.MPA.106 se izbrisala;

(c) tačka CAT.OP.MPA.150) zamenjuje se

sledećim: ‘CAT.OP.MPA.150

NAMERNO OSTAVLJENA PRAZNA’;

(d) tačka CAT.OP.MPA.151 se izbrisala;

(e) tačka CAT.OP.MPA.175 (b)(7) zamenjuje se sledećim:

‘(7) odredbe navedene u operativnom priručniku u pogledu goriva/energije, ulja, kiseonika, minimalnih bezbednih visina, operativnih minimuma aerodroma i dostupnosti alternativnih aerodroma, gde je potrebno, mogu se poštovati za planirani let;’;

(f) dodata je sledeća tačka CAT.OP.MPA.177:

‘CAT.OP.MPA.177 Dostavljanje ATS plana leta

(1) Ako se plan leta usluga vazdušnog saobraćaja (ATS) ne dostavi zato što to ne zahtevaju pravila letenja, adekvatne informacije će biti deponovane kako bi se omogućilo aktiviranje usluga uzbuđivanja ako je potrebno.

(2) Kada se operiše sa mesta gde je nemoguće podneti ATS plan leta, ATS plan leta će biti prenešen što je pre moguće nakon poletanja od strane komandanta ili operatera.’;

(g) tačka CAT.OP.MPA.180 zamenjuje se sledećim:

‘CAT.OP.MPA.180 Šema goriva/energije – avioni

a) Operater će uspostaviti, implementirati i održavati šemu goriva/energije koja:

(1) je prikladna za vrstu (e) izvršene operacije;

(2) odgovara sposobnostima operatera da podrži njenu implementaciju; i

(3) je ili:

(i) osnovna šema goriva/energije, koja će činiti osnovu za osnovnu šemu goriva/energije sa varijacijama i individualnu šemu goriva/energije; osnovna šema goriva/energije proizilazi iz velike analize bezbednosnih i operativnih podataka iz prethodnih performansi i iskustva industrije, primenom naučnih principa; osnovna šema goriva/energije će osigurati, ovim redosledom, bezbedan, efikasan i efikasan rad vazduhoplova; ili

(ii) osnovna šema goriva/energije sa varijacijama, koja je osnovna šema goriva/energije gde se analiza iz tačke (i) koristi za utvrđivanje varijacije osnovne šeme goriva/energije koja obezbeđuje, ovim redosledom, bezbedan, efikasan i efikasan rad vazduhoplova; ili

(iii) individualna šema goriva/energije, koja proizilazi iz uporedne analize bezbednosnih i operativnih podataka operatera, primenom naučnih principa; analiza se koristi za uspostavljanje šeme goriva/energije sa višim ili ekvivalentnim nivoom bezbednosti u odnosu na osnovnu šemu goriva/energije koja obezbeđuje, ovim redosledom, bezbedan, efikasan i efikasan rad vazduhoplova.

(b) Sve šeme goriva/energije obuhvataju:

(1) politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta;

(2) politiku izbora aerodroma; i

(3) politiku upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(c) Šema za gorivo/energiju i sve njene promene zahtevaju prethodno odobrenje nadležnog organa.

(d) Kada operater namerava da podnese zahtev za individualnu šemu goriva/energije, treba:

(1) uspostaviti osnovne bezbednosne performanse svoje trenutne šeme goriva/energije;

(2) pokazati svoju sposobnost da podrži implementaciju predložene individualne šeme goriva/energije, uključujući sposobnost da vrši adekvatnu operativnu kontrolu i da obezbedi razmenu relevantnih bezbednosnih informacija između osoblja operativne kontrole i letачke posade; i

(3) uraditi procenu bezbednosnog rizika koja pokazuje kako se postiže ekvivalentan nivo bezbednosti kod trenutne šeme goriva/energije.’;

(h) tačka CAT.OP.MPA.181 zamenjuje se sledećim:

‘CAT.OP.MPA.181 Šema goriva/energije-planiranje goriva/energije i politika ponovnog planiranja u letu - avioni

(a) Operater treba:

- (1) uspostaviti politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta kao dela šeme goriva/energije;
- (2) obezbediti da avion nosi dovoljnu količinu upotrebljivog goriva/energije da bezbedno završi planirani let i da omogući odstupanja od planirane operacije;
- (3) razviti procedure za planiranje goriva/energije i politiku ponovnog planiranja tokom leta koje će biti sadržane u operativnom priručniku;
- (4) obezbediti da je planiranje leta za gorivo/energiju zasnovano na:
 - (i) trenutne podatke specifične za vazduhoplove izvedene iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako nisu dostupni;
 - (ii) podatke obezbeđene od proizvođača aviona.
- b) Operater treba da obezbedi da planiranje letova uključuje operativne uslove pod kojima se let sprovodi; radni uslovi će uključivati najmanje:
 - (1) podatke o potrošnji goriva/energije u avionu;
 - (2) predviđene mase;
 - (3) predviđene meteorološke uslove;
 - (4) efekte odloženih održavanja stavki i/ili odstupanja konfiguracije;
 - (5) očekivanu rutu polaska i dolaska i piste; i
 - (6) predviđena kašnjenja.

(c) Operater mora osigurati da proračun pre leta upotrebljivog goriva/energije koji je potreban za let uključuje:

- (1) gorivo/energiju za rulanje koja ne sme biti manja od količine koja se očekuje da će biti utrošena pre poletanja;
- (2) putno gorivo/energiju koja će biti količina goriva/energije koja je potrebna da bi se omogućilo da avion leti od poletanja, ili od tačke ponovnog planiranja u letu, do sletanja na određeni aerodrom;
- (3) nepredviđeno gorivo/energija koja će biti količina goriva/energije potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
- (4) gorivo/energiju za alternativno odredište:
 - (i) kada se let obavlja sa najmanje jednim alternativnim odredišnim aerodromom, to će biti količina goriva/energije potrebna za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili
 - (ii) kada se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, to će biti količina goriva/energije koja je potrebna da se zadrži na odredišnom aerodromu, istovremeno omogućavajući avionu da izvrši bezbedno sletanje i da dozvoli odstupanja od planirane operacije; kao minimum, ova količina će biti 15-minutna količina goriva/energije pri brzini zadržavanja na 1 500 ft (450 m) iznad kote aerodroma u standardnim uslovima, izračunata prema procenjenoj masi aviona pri dolasku na određeni aerodrom;
- (5) konačna rezerva goriva/energije koja je količina goriva/energije koja se izračunava pri brzini zadržavanja na 1 500 ft (450 m) iznad kote aerodroma u standardnim uslovima prema procenjenoj masi aviona po dolasku na alternativnom odredišnom aerodromu ili odredišnog aerodroma kada nije potreban alternativni odredišni aerodrom i ne sme biti manja od:
 - (i) za avione sa klipnim motorima, gorivo/energija za letenje 45 minuta; ili
 - (ii) za avione sa turbinskim motorima, gorivo/energija za letenje 30 minuta;

(6) dodatno gorivo/energija, ako to zahteva vrsta operacije; to će biti količina goriva/energije koja omogućava avionu da sleti na alternativni aerodrom za gorivo/energiju na ruti (kritični scenario aerodroma ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara aviona koji značajno povećava potrošnju goriva/energije na najkritičnijoj tački na ruti; ovo dodatno gorivo/energija je potrebno samo ako minimalna količina goriva/energije koja je izračunata prema tačkama (c)(2) do (c)(5) nije dovoljna za takav događaj;

- (7) dodatno gorivo/energija kako bi se uzela u obzir predviđena kašnjenja ili specifična operativna ograničenja; i
- (8) diskreciono gorivo/energija, ako se to zahteva od komandanta.

(d) Operater će osigurati da procedure ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje upotrebljivog

goriva/energije koja je potrebna kada se let odvija duž rute ili do određenišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran uključuje tačke (c)(2) do (c)(7).’;

(i) tačka CAT.OP.MPA.182 zamenjuje se sledećim:

‘CAT.OP.MPA.182 Šema goriva/energije – politika izbora aerodroma – avioni

- (a) U fazi planiranja, operater će osigurati da nakon početka leta postoji razumna sigurnost da će aerodrom na kojem se može izvršiti bezbedno sletanje biti dostupan u procenjeno vreme korišćenja tog aerodroma.
- (b) U fazi planiranja, da bi se omogućilo bezbedno sletanje u slučaju nenormalne ili vanredne situacije nakon poletanja, operater će izabrati i navesti u operativnom planu leta alternativni aerodrom za poletanje ako:
 - (1) meteorološki uslovi na aerodromu polaska su ispod operatorovih utvrđenih minimuma za sletanje na aerodrom za tu operaciju; ili
 - (2) je nemoguće vratiti se na aerodrom polaska iz drugih razloga.
- (c) Alternativni aerodrom za poletanje treba se nalaziti na udaljenosti od aerodroma odlaska koja minimizira rizik od izlaganja potencijalnim nenormalnim ili vanrednim situacijama. Prilikom izbora alternativnog aerodroma za poletanje, operator mora uzeti u obzir najmanje ovo u sledeće:
 - (1) trenutne i prognoziranje meteorološke uslove;
 - (2) dostupnost i kvalitet aerodromske infrastrukture;
 - (3) sposobnosti navigacije i sletanja aviona u nenormalnim ili vanrednim uslovima, uzimajući u obzir redundantnost kritičnih sistema; i
 - (4) odobrenja (npr. operacije proširenog dometa sa dvomotornim avionima (ETOPS), operacije niske vidljivosti (LVO) itd.).
- (d) U fazi planiranja, za svaki let po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), operater će izabrati i specificirati u operativnim planovima leta i uslugama vazdušnog saobraćaja (ATS) jedan ili više aerodroma tako da su dostupne dve opcije bezbednog sletanja tokom normalnog rada kada:
 - (1) dostiže do određenišnog aerodroma; ili
 - (2) dostiže tačku bez povratka, na bilo koji ERA aerodrom sa gorivom/energijom tokom izolovanih aerodromskih operacija; let do izolovanog aerodroma ne treba se nastaviti preko tačke bez povratka osim ako trenutna procena meteoroloških uslova, saobraćaja i drugih operativnih uslova ne ukazuje da se bezbedno sletanje može izvršiti na određenišni aerodrom u procenjeno vreme korišćenja.

Operator treba da dobije prethodno odobrenje od nadležnog organa za korišćenje izolovanog aerodroma kao određenišnog aerodroma.
- (e) Operator će obezbediti odgovarajuće bezbednosne margine za planiranje leta kako bi uzeo u obzir moguće pogoršanje raspoloživih prognoziranih meteoroloških uslova u procenjeno vreme sletanja.
- (f) Za svaki IFR let, operater će osigurati da su na raspolaganju dovoljna sredstva za navigaciju i sletanje na određenišni aerodrom ili na bilo koji alternativni aerodrom na destinaciji u slučaju gubitka sposobnosti za planirani prilaz i operaciju sletanja.’

(j) tačka CAT.OP.MPA.185 zamenjuje se sledećim:

‘CAT.OP.MPA.185 Šema goriva/energije – politika upravljanja gorivom/energijom u letu – avioni

- Operator će uspostaviti procedure za upravljanje gorivom/energijom tokom leta koje obezbeđuju:
 - a) kontinuiranu validaciju pretpostavki iznetih tokom faze planiranja (pre-leta ili ponovno planiranje tokom leta, ili oboje);
 - b) ponovnu analiza i prilagođavanje, ako je potrebno;
 - c) da je količina upotrebljivog goriva/energije koja preostaje u vazduhoplovu zaštićena i ne manja od goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma na kojem se može izvršiti bezbedno sletanje; i
 - d) relevantne podatke o gorivu/energiji za svrhu tačaka (1), (2) i (3) moraju biti evidentirani.
- Operator mora da ima procedure koje zahtevaju od komandanta da dobije informacije o kašnjenju iz pouzdanog izvora kada nepredviđene okolnosti mogu dovesti do sletanja na određenišni aerodrom sa manje od konačne rezerve goriva/energije, plus:
 - (1) gorivo/energiju za nastavak do alternativnog aerodroma, ako je potrebno; ili
 - (2) gorivo/energiju potrebnu za nastavak do izolovanog aerodroma.
- Komandant će obavestiti kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju ‘minimalnog goriva/energije’

deklarisanjem 'MINIMUM FUEL' kada je komandant:

- (1) odan da sleti na određeni aerodrom; i
 - (2) izračunao je da svaka promena postojeće dozvole za taj aerodrom može dovesti do sletanja sa manjom od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- Komandant će proglasiti 'hitnost u vezi goriva/energije' emitovanjem MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL' kada je upotrebljivo gorivo/energija za koju se računa da će biti na raspolaganju pri sletanju na najbliži aerodrom gde se može bezbedno sletati je manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.';

(k) tačka CAT.OP.MPA.186 je izbrisana;

(l) tačka CAT.OP.MPA.190 zamenjuje se sledećim:

'CAT.OP.MPA.190 Šema goriva/energije – helikopteri

(a) Operater će uspostaviti, implementirati i održavati šemu goriva/energije koja se sastoji od:

- (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta; i
- (2) politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(b) Šema goriva/energije treba:

- (1) biti prikladna za vrstu (e) izvršene operacije; i
- (2) odgovarati sposobnostima operatera da podrži njenu implementaciju.

(c) Šema goriva/energije i svaka promena u njoj će zahtevati prethodno odobrenje od strane nadležnog organa.';

(m) sledeće tačke CAT.OP.MPA.191 i CAT.OP.MPA.192 su dodate:

'CAT.OP.MPA.191 Šema goriva/energije – Planiranje goriva/energije i politika ponovnog planiranja u letu – helikopteri

(a) Kao deo šeme goriva/energije, operater će uspostaviti politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta kako bi obezbedio da vazduhoplov nosi dovoljnu količinu upotrebljivog goriva/energije da bezbedno završi planirani let i da omogući odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator će osigurati da se planiranje letova za gorivo i energiju zasniva na najmanje sledećim elementima:

- (1) procedure sadržane u operativnom priručniku kao i:
 - (i) aktuelne podatke specifične za vazduhoplove izvedene iz sistema za monitorisanje sistema potrošnje goriva/energije; ili
 - (ii) podatke obezbeđene od proizvođača vazduhoplova; i

(2) operativne uslove pod kojima se let sprovodi uključujući:

- (i) podatke o potrošnji goriva/energije u avionu;
- (ii) predviđene mase;
- (iii) predviđene meteorološke uslove;
- (iv) efekte odloženih održavanja stavki ili odstupanja konfiguracije, ili oboje; i
- (v) procedure i ograničenja koje uvode pružaoci usluga u vazdušnoj plovdbi.

(c) Operator treba da obezbedi da proračun pre leta upotrebljivog goriva/energije koji je potreban za let uključuje:

- (1) gorivo/energiju za rulanje, koja ne sme biti manja od količine koja se očekuje da će se koristiti pre poletanja;
- (2) gorivo/energiju za putovanje;
- (3) nepredviđeno gorivo/energiju;
- (4) alternativno gorivo/energiju odredišta ako je potreban alternativni aerodrom odredišta;
- (5) konačnu rezervu goriva/energije, koja ne sme biti manja od:

(i) ako se leti prema pravilima vizuelnog leta (VFR) i navigira se danju prema vizuelnih orijentira, 20-minutno gorivo/energije pri brzini najboljeg dometa; ili

(ii) ako se leti po VFR-u i navigira se prema drugim sredstvima osim onih koji se referišu vizuelnim orijentirima ili noću, 30-minutna potrošnja goriva/energije pri brzini najboljeg dometa; ili

(iii) ako se leti po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), 30-minutna potrošnja goriva/energije pri brzini

zadržavanja na 1 500 ft (450 m) iznad kote aerodroma u standardnim uslovima, izračunato prema procenjenoj masi helikoptera pri dolasku na alternativni odredišni aerodrom ili na odredišni aerodrom kada nije potreban alternativni odredišni aerodrom;

- (6) dodatno gorivo/energiju, kako bi se uzela u obzir predviđena kašnjenja ili specifična operativna ograničenja;
i
- (7) diskreciono gorivo/energija, ako to zahteva komandant.

(d) Operator će obezbediti da, ako let mora da se odvija duž rute ili do odredišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran, procedure ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje potrebnog upotrebljivog goriva/energije uključuju:

- (1) putno gorivo/energiju za ostatak leta;
- (2) rezervno gorivo/energiju koja se sastoji od:
 - (i) nepredviđeno gorivo/energija;
 - (ii) alternativno gorivo/energija ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;
 - (iii) konačna rezerva goriva/energije; i
 - (iv) dodatno gorivo/energija, ako to zahteva vrsta operacije;
- (3) dodatno gorivo/energija, kako bi se uzela u obzir predviđena kašnjenja ili specifična operativna ograničenja; i
- (4) diskreciono gorivo/energija, ako to zahteva komandant.

(b) Kao alternativu tačkama (b) do (d), za helikoptere sa maksimalnom sertifikovanom masom pri poletanju (MCTOM) od 3 175 kg ili manje, koji lete danju i preko ruta kojima se navigira na osnovu vizuelnih orijentira, ili za lokalne helikopterske operacije (LOH), politika goriva/energije će osigurati da po završetku leta ili serije letova, konačna rezerva goriva/energije bude dovoljna za:

- (1) 30-minutno vreme leta pri brzini najboljeg dometa; ili
- (2) 20-minutno vreme leta pri brzini najboljeg dometa, ako se radi u području koja obezbeđuje neprekidna i pogodna mesta za rad'.

CAT.OP.MPA.192 Izbor aerodroma i operativnih lokacija-helikopteri

- (a) Za letove pod instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC), operater će izabrati alternativni aerodrom za poletanje u roku od jednog sata leta pri normalnoj brzini krstarenja ako nije moguće vratiti se na mesto polaska iz meteoroloških razloga.
 - (b) U fazi planiranja, za svaki let po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), operator će izabrati i specificirati u operativnim planovima leta i uslugama vazdušnog saobraćaja (ATS) jedan ili više aerodroma ili operativnih lokacija tako da dve opcije bezbednog sletanja budu dostupne tokom normalnog rada, osim u slučajevima predviđenim tačkom SPA. HOFO.120 (b).
 - (c) Operator će primeniti odgovarajuće bezbednosne margine na planiranje leta kako bi uzeo u obzir moguće pogoršanje raspoloživih prognoziranih meteoroloških uslova u procenjeno vreme sletanja.
 - (d) Za svaki IFR let, operater će osigurati da su na raspolaganju dovoljna sredstva za navigaciju i sletanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za planirani prilaz i operaciju sletanja.';
- (n) Tačka CAT.OP.MPA.195 je zamenjena sledećim:

'CAT.OP.MPA.195 Šema goriva/energije – politika upravljanja gorivom/energijom u letu – helikopteri

- (a) Operator će uspostaviti procedure kako bi osigurao da se tokom leta vrše provere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.
- (b) Komandant će pratiti količinu upotrebljivog goriva/energije koja je preostala na vazduhoplovu kako bi osigurao da je zaštićena, i ne manja od goriva/energije koja je potrebna za nastavak do aerodroma ili operativne lokacije gde se može izvršiti bezbedno sletanje.
- (c) Komandant će obavestiti kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju 'minimalnog goriva/energije' tako što će proglasiti 'MINIMUM FUEL' kada komandant:
 - (1) je odan da sleti na aerodrom ili operativno mesto; i
 - (2) je izračunao da svaka promena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativno mesto, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogu dovesti do sletanja sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (d) Komandant će proglasiti hitnost situacije u vezi sa gorivom/energetskim' emitovanjem 'MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL' kada upotrebljivo gorivo/energija za koju se procenjuje da će biti

dostupna po sletanju na najbliži aerodrom ili operativno mesto gde se može izvršiti bezbedno sletanje je manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.';

(o) sledeća tačka CAT.OP.MPA.200 je zamenjena:

'CAT.OP.MPA.200 Specijalno punjenje ili pražnjenje aviona gorivom

(o) Specijalno dopunjenje ili pražnjenje goriva će se sprovesti samo ako operater:

(1) je izvršio procenu rizika;

(2) ima razvijene procedure; i

(3) je uspostavio program obuke za svoje osoblje uključeno u takve operacije.

(b) Specijalno punjenje ili pražnjenje goriva se primenjuje na:

(1) punjenje goriva kada motor radi ili se rotor okreću;

(2) punjenje/pražnjenje goriva sa putnicima koji se ukrcaju, su unutar vazduhoplova, ili se iskrcaju; i

(3) punjenje /pražnjenje goriva gorivom široke frakcije.

(c) Za avione, bilo koje posebne procedure punjenja ili pražnjenja goriva i svaka njihova promena zahtevaju prethodno odobrenje od strane nadležnog organa.

(d) Za helikoptere, procedure punjenja gorivom dok rotor je u kretanju i svaka promena na njima zahtevaju prethodno odobrenje nadležnog organa.';

(p) tačka CAT.OP.MPA.245 (a)(1) zamenjuje se sledećim: '(1)

započeti let; ili';

(q) tačka CAT.OP.MPA.246 (a) zamenjuje se sledećim:

'(a) tačka odluke kada se koristi postupak smanjenog nepredviđenog goriva/energije; ili';

(r) tačka CAT.OP.MPA.260 zamenjuje se

sledećim: 'CAT.OP.MPA.260F Snabdevanje

gorivom/energijom i uljem

Komandant će započeti let ili nastaviti let samo u slučaju ponovnog planiranja leta, kada se uveri da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivog goriva/energije i ulja za bezbedan završetak leta, uzimajući u obzir očekivane uslove rada. ';

(s) tačka CAT.OP.MPA.280 'upravljanje gorivom u letu – avioni' zamenjuje se sledećim:

'CAT.OP.MPA.280

[NAMERNO OSTAVLJENA PRAZNA].';

(t) tačka CAT.OP.MPA.281 je izbrisana;

(u) tačka CAT.POL.A.220 (f) zamenjuje se sledećim:

'(f) Očekivana masa aviona na tački gde se pretpostavlja da će dva motora otkazati ne sme biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva/energije da nastavi do aerodroma na kome se pretpostavlja da će biti obavljeno sletanje i da tamo stigne na visinu od najmanje 1 500 ft (450 m) direktno iznad područja za sletanje, a zatim da leti 15 minuta na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi.';

(v) tačka CAT.POL.A.420 (d) zamenjuje se sledećim:

'(d) Očekivana masa aviona na tački gde se pretpostavlja da će dva motora otkazati ne sme biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva/energije da nastavi do aerodroma na kome se pretpostavlja da će biti obavljeno sletanje i da tamo stigne na visinu od najmanje 1 500 ft (450 m) direktno iznad područja za sletanje, a zatim da leti 15 minuta na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi.';

(w) tačka CAT.IDE.A.195 (e) zamenjuje se sledećim:

'(e) Zahtevi koji se primenjuju na logiku pokretanja i zaustavljanja snimača veze za prenos podataka su isti kao i zahtevi koji se primenjuju na logiku pokretanja i zaustavljanja diktafona u pilotskoj kabini (CVR) koji su sadržani u tački CAT.IDE.A.185.';

(9) Aneks V je zamenjen kao u sledeće:

(a) tačka SPA.HEMS.150 zamenjuje se sledećim:

'SPA.HEMS.150 Snabdevanje

gorivom/energijom – ublažavanje

Kao alternativu tačkama CAT.OP.MPA.191 (b), (c) i (d), kada se misija helikopterske hitne medicinske

usluge (HEMS) sprovodi prema pravilima vizuelnog leta (VFR) u okviru lokalne i definisane geografske oblasti, politika goriva/energije će osigurati da po završetku misije konačna rezerva goriva/energije bude dovoljna za:

- (a) 30-minutno vreme leta pri brzini najboljeg dometa; ili
 - (b) 20-minutno vreme leta pri brzini najboljeg dometa po danu, kada se radi u području koja obezbeđuje neprekidne i pogodne operativne lokacije.;
- (b) tačka SPA.HEMS.155 zamenjuje se sledećim:
‘SPA.HEMS.155 Dopunjenje gorivom sa putnicima u avionu
Procedura dopunjenja gorivom sa zaustavljenim rotorima ili rotorima u pokretu biće obezbeđena u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.200 ‘Posebno punjenje ili pražnjenje aviona gorivom.’;
- (c) tačka SPA.HOFO.120 (a) zamenjuje se sledećim:
‘(a) *Alternativni odredišni aerodrom na kopnu.* Izuzetno od tačaka CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151, Komandujući pilot/komandant ne mora da navede alternativni odredišni aerodrom u operativnom planu leta kada se letovi obavljaju sa priobalne lokacije do kopnenog aerodroma ako:
(3) odredišni aerodrom je definisan kao priobalni aerodrom, ili
(4) ispunjeni su sledeći kriterijumi:
(i) odredišni aerodrom ima objavljeni instrumentalni prilaz;
(ii) vreme leta je kraće od 3 sata; i
(iii) objavljena vremenska prognoza koja važi 1 sat pre i 1 sat posle očekivanog vremena sletanja navodi da:
(A) baza oblaka je najmanje 700 stopa iznad minimuma povezanih sa instrumentalnim prilazom, ili 1 000 stopa iznad odredišnog aerodroma, šta god je više; i
(B) vidljivost je najmanje 2 500 metara.’;
- (d) tačka SPA.SET-IMC.110 (l) zamenjuje se sledećim:
‘(l) uređaj za kontrolu snage motora za hitne slučajeve koji dozvoljava nastavak rada motora u dovoljnom opsegu snage da se bezbedno završi let u slučaju bilo kakvog razumnog verovatnog kvara na kontrolnoj jedinici goriva/energije.’

(10) Aneks VI je izmenjen kao u sledeće:

- (a) tačka NCC.OP.105 zamenjuje se sledećim:
‘NCC.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma – avioni
Za izbor alternativnih aerodroma i politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja u letu, operater neće smatrati aerodrom izolovanim aerodromom osim ako je vreme leta do najbližeg alternativnog aerodroma dozvoljene vremenske prilike više od:
(a) za avione sa klipnim motorima, 60 minuta; ili
(b) za avione sa turbinskim motorima, 90 minuta.’;
- (b) tačke NCC.OP.130 i NCC.OP.131 zamenjuju se sledećim:
‘NCC.OP.130 Šema goriva/energije – avioni i helikopteri
(a) Operater treba uspostaviti, implementirati i održavati Šemu goriva/energije koja sadrži:
(1) politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta; i
(2) politiku upravljanja gorivom/energijom tokom leta.
(b) Šema goriva/energije treba:
(1) biti odgovarajuća za vrstu (e) izvršene operacije; i
(2) da odgovara sposobnostima operatera da podrži njenu implementaciju.
NCC.OP.131 Šema goriva/energije – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta–avioni i helikopteri
(g) Kao deo Šeme goriva/energije, operater će uspostaviti politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta kako bi osigurao da vazduhoplov nosi dovoljnu količinu upotrebljivog goriva/energije da bezbedno završi planirani let i da se omogućavaju odstupanja od planirane operacije.

- (h) Operator treba osigurati da se planiranje goriva/energije za letove bazira na najmanje sledećim elementima:
- (1) procedure sadržane u operativnom priručniku kao i:
 - (i) trenutne podatke specifičnim za vazduhoplove izvedeni iz sistema za monitorisanje potrošnje goriva/energije, ili, ako nisu dostupni;
 - (ii) podatke koje je obezbedio proizvođač vazduhoplova; i
 - (2) uslove rada pod kojima se let sprovodi uključujući:
 - (i) podatke o potrošnji goriva/energije vazduhoplova;
 - (ii) predviđene mase;
 - (iii) predviđene meteorološke uslove;
 - (iv) efekte odloženih održavanja stavki ili odstupanja konfiguracije, ili oboje; i
 - (v) predviđena kašnjenja.
- (i) Za avione, operator mora da obezbedi da proračun pre leta upotrebljivog goriva/energije koja je potrebna za let uključuje:
- (1) gorivo/energiju za ruljenje koja ne sme biti manja od količine koja se očekuje da će biti upotrebljena pre poletanja;
 - (2) putno gorivo/energiju koja je količina goriva/energije koja je potrebna da bi se omogućilo da avion leti od poletanja, odnosno od tačke ponovnog planiranja u letu, do sletanja na određeni aerodrom;
- (3) nepredviđeno gorivo/energija koja je količina goriva/energije potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
- (4) gorivo/energija za alternativno odredište:
- (i) kada se let obavlja sa najmanje jednim alternativnim odredišnim aerodromom, to će biti količina goriva/energije potrebna za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili
 - (ii) kada se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, to će biti količina goriva/energije koja je potrebna da se zadrži na odredišnom aerodromu da bi se nadoknadio nedostatak do alternativnog odredišnog aerodroma;
- (5) konačna rezerva goriva/energije koja je količina goriva/energije koja se izračunava pri brzini zadržavanja na 1 500 ft (450 m) iznad kote aerodroma u standardnim uslovima prema procenjenoj masi vazduhoplova pri dolasku na alternativnom odredišnom aerodromu ili odredišnom aerodromu kada nije potreban alternativni odredišni aerodrom i ne sme biti manja od:
- (i) za avione sa klipnim motorima na letovima po pravilima vizuelnog letenja (VFR) noću i letovima po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), gorivo/energija za let od 45 minuta; ili
 - (ii) za avione sa klipnim motorima na VFR letovima danju, gorivo/energija za let od 30 minuta;
 - (iii) za avione sa turbinskim motorima, gorivo/energija za letenje od 30 minuta;
- (6) dodatno gorivo/energija, ako to zahteva vrsta operacije; to će biti količina goriva/energije koja omogućava avionu da izvrši bezbedno sletanje na alternativni aerodrom za gorivo/energiju na ruti (kritični scenario za gorivo/energiju ERA aerodroma) u slučaju kvara motora ili gubitka pritiska, šta god zahteva veću količina goriva/energije, na osnovu pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj tački na ruti; ovo dodatno gorivo/energija je potrebno samo ako minimalna količina goriva/energije koja je izračunata prema tačkama (c)(2) do (c)(5) nije dovoljna za takav događaj;
- (7) dodatno gorivo/energija kako bi se uzela u obzir predviđena kašnjenja ili specifična operativna ograničenja; i
- (8) diskreciono gorivo/energija, ako to zahteva komandant.
- (j) Za helikoptere, operator mora da obezbedi da proračun upotrebljivog goriva/energije koji je potreban za let pre leta uključuje sve od sledećeg:
- (1) gorivo/energija za let do aerodroma ili operativne lokacije nameravanog sletanja;
 - (2) ako je potrebno alternativno odredište, alternativno gorivo/energija odredišta, što je količina goriva/energije koja je potrebna za izvršenje neuspelog prilaza na aerodromu ili operativnom mestu nameravanog sletanja, a nakon toga za let do navedenog alternativnog odredišta, prilaz i zemljište; i
- (3) konačna rezervu goriva/energije, koja ne može biti manja od:
- (i) za letove pod VFR, gorivo/energija za let najmanje 20 minuta pri brzini najboljeg dometa; ili
 - (ii) za IFR letove, gorivo/energija za let najmanje 30 minuta brzinom zadržavanja na 450 m (1 500 ft)

iznad aerodroma ili operativnog mesta nameravanog sletanja ili alternativnog odredišta u standardnim temperaturnim uslovima.

- (k) Operator će obezbediti da ako let mora da nastavi ka aerodromu odredišta koji nije prvobitno planirani, procedure ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje potrebnog upotrebljivog goriva/energije budu dostupne i da budu u skladu sa tačkom (c) (2) do (c)(7) za avione i tačku (d) za helikoptere.
 - (l) Komandujući pilot će započeti let ili nastaviti let samo u slučaju ponovnog planiranja leta, kada se uveri da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivog goriva/energije i ulja da bi bezbedno završio let.;
- (f) tačka NCC.OP.151 (b) zamenjuje se sledećim:
'(b) mesto nameravanog sletanja je označeno kao izolovani aerodrom i:
- (1) propisana je procedura instrumentalnog prilaza za aerodrom nameravanog sletanja; i
 - (2) dostupne trenutne meteorološke informacije ukazuju da će sledeći meteorološki uslovi postojati od 2 sata pre do 2 sata nakon procenjenog vremena dolaska:
 - (i) baza oblaka od najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma povezanog sa procedurom instrumentalnog prilaza; i
 - (ii) vidljivost od najmanje 5,5 km ili 4 km više od minimuma povezanog sa procedurom.;
- (g) tačka NCC.OP.155 (b) zamenjuje se sledećim:
'(b) Za sve druge vrste goriva/energije, biće preduzete neophodne mere predostrožnosti i vazduhoplov će imati propisno opremljeno kvalifikovano osoblje koje je spremno da započne i usmeri evakuaciju vazduhoplova najpraktičnijim i najbrzim dostupnim sredstvima.;
- (h) sledeća tačka NCC.OP.157 je dodata:
'NCC.OP.157 Dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu – helikopteri
- (g) Dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu treba se sprovoditi samo:
- (1) bez putnika u ukrcavanju ili iskrcavanju;
 - (2) ako operater aerodroma/operativnog mesta dozvoljava takve operacije;
 - (3) u skladu sa bilo kojim posebnim procedurama i ograničenjima u priručniku za letenje vazduhoplova (AFM);
 - (4) sa vrstama goriva JET A ili JET A-1; i
 - (5) u prisustvu odgovarajućih objekata ili opreme za spasavanje i gašenje požara (RFF).
- (h) Operater će proceniti rizike povezane sa dopunjenjem goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu.
- (i) Operator će uspostaviti odgovarajuće procedure koje treba da sledi svo uključeno osoblje, kao što su članovi posade i osoblje za kopnene operacije.
- (j) Operator treba obučavati svoje članove posade i osigurati da je uključeno osoblje za kopnene operacije adekvatno obučeno.
- (k) Operator treba da obezbedi da su procedure dopunjenja helikoptera gorivom sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu navedeni u operativnom priručniku. Za ovu proceduru i svaku njenu izmenu potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.;
- (l) tačka NCC.OP.205 zamenjuje se sledećim:
'NCC.OP.205 Šema goriva/energije – politika upravljanja gorivom/energijom tokom leta
- (e) Operator treba uspostaviti procedure kako bi osigurao da se tokom leta vrše provere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.
- (f) Komandujući pilot treba da nadgleda količinu upotrebljivog goriva/energije preostale na vazduhoplovu kako bi osigurao da je zaštićena, a da to ne bude manje od goriva/energije koja je potrebna za nastavak do aerodroma ili operativne lokacije gde se može izvršiti bezbedno sletanje.
- (g) Komandujući pilot treba obavestiti kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju 'minimalnog goriva/energije' tako što će proglasiti 'MINIMUM FUEL' kada komandujući pilot:
- (1) je odan da sleti na određeni aerodrom ili operativno mesto; i
 - (2) je izračunao da svaka promena postojeće dozvole za taj aerodrom ili operativno mesto, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogu dovesti do sletanja sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (h) Komandujući pilot će proglasiti situaciju 'hitnost za gorivo/energiju' emitovanjem 'MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL' kada je upotrebljivo gorivo/energija za koju se procenjuje da će biti dostupna po sletanju na

najbliži aerodrom ili operativno mesto gde se bezbedno sletanje može uraditi biti manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.';

(m) u tački NCC.POL.110 (a), tačke (6), (7), (8) i (9) zamenjuje se sledećim:

'(6) masa goriva/energije pri poletanju i masa goriva/energije za put;

(10) masa potrošnog materijala osim goriva/energije, ako je primenljivo;

(11) komponente tereta uključujući putnike, prtljag, robu i balast;

(12) masa pri poletanju, masa za sletanje i nulta masa goriva/energije;';

(11) Aneks VII je izmenjen kao u sledeće:

(a) tačka NCO.OP.105 zamenjuje se sledećim:

'NCO.OP.105 specifikacija izolovanih aerodroma – avioni

'Za izbor alternativnih aerodroma i snabdevanje gorivom/energijom, komandujući pilot neće smatrati aerodrom izolovanim aerodromom, osim ako vreme leta do najbližeg alternativnog aerodroma dozvoljenog po vremenskim uslovima je više od:

(a) za avione sa klipnim motorima, 60 minuta; ili

(b) za avione sa turbinskim motorima, 90 minuta.';

(b) tačka NCO.OP.125 zamenjuje se sledećim:

'NCO.OP.125 Snabdevanje gorivom/energijom i uljem – avioni i helikopteri

(a) Komandujući pilot treba da obezbedi da je količina goriva/energije i ulja koja se nosi u avionu dovoljna, uzimajući u obzir meteorološke uslove, bilo koji element koji utiče na performansu vazduhoplova, sva kašnjenja koja se očekuju u let, i sve nepredviđene situacije za koje se razumno može očekivati da će uticati na let.

(b) Komandujući pilot treba da planira količinu goriva/energije koju treba zaštititi kao konačnu rezervu goriva/energije da bi se obezbedilo bezbedno sletanje. Za određivanje količine konačne rezerve goriva/energije, komandujući pilot treba da uzme u obzir sve u sledeće, i to sledećim redosledom prioriteta:

(1) ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može nastati usled prinudnog sletanja nakon nestanka goriva/energije; i

(2) verovatnoća neočekivanih okolnosti da konačna rezerva goriva/energije više neće biti zaštićena.

(c) Komandujući pilot će započeti let samo ako vazduhoplov ima dovoljno goriva/energije i ulja:

(1) kada nije potrebno alternativno odredište, za let do aerodroma ili operativnog mesta nameravanog sletanja, plus konačna rezerva goriva/energije; ili

(2) kada je potrebno alternativno odredište, za let do aerodroma ili operativnog mesta nameravanog sletanja, a nakon toga, do alternativnog aerodroma, plus konačna rezerva goriva/energije.';

(c) tačka NCO.OP.126 ' je izbrisana;

(d) tačka NCO.OP.145 (b) zamenjuje se sledećim:

'(b) Za sve druge vrste goriva/energije, vazduhoplov se neće puniti gorivom kada se putnici ukrcavaju, ili iskrcavaju, osim ako tu prisustvuje komandujući pilot ili drugo kvalifikovano osoblje spremno da započne i usmeri evakuaciju vazduhoplova na najpraktičniji i najbrzi dostupniji način.';

(e) sledeća tačka NCO.OP.147 je dodata:

'NCO.OP.147 Dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu – helikopteri

Dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu će se vršiti samo ako su svi ovi uslovi ispunjeni istovremeno:

(a) ako nije praktično isključiti ili ponovo pokrenuti motor;

(b) u skladu sa bilo kojim posebnim procedurama i ograničenjima u priručniku za letenje vazduhoplova (AFM);

(c) sa vrstama goriva JET A ili JET A-1;

(d) bez putnika ili stručnjaka za zadatke na vazduhoplovu u toku ukrcavanja ili iskrcavanja;

(e) ako operater aerodroma ili operativne lokacije dozvoljavaju takve operacije;

(f) u prisustvu odgovarajućih objekata ili opreme za spasavanje i gašenje požara (RFF); i

(g) u skladu sa kontrolnom listom koja će sadržati:

- (1) normalne i nepredviđene procedure;
- (2) potrebnu opremu;
- (3) sva ograničenja; i
- (4) odgovornosti i dužnosti komandujućeg pilota i, ako je primenljivo, članova posade i specijalista za zadatke.';

(f) tačka NCO.OP.185 zamenjuje se sledećim:

‘NCO.OP.185 Upravljanje gorivom/energijom u letu

- (a) Komandujući pilot treba da nadgleda količinu upotrebljivog goriva/energije preostale na vazduhoplovu kako bi osigurao da je zaštićena, a ne manje od goriva/energije koja je potrebna za nastavak do aerodroma ili operativne lokacije gde je moguće da se izvrši bezbedno sletanje.
- (b) Komandujući pilot kontrolisanog leta obaveštava kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju ‘minimalnog goriva/energije’ tako što će proglasiti ‘MINIMUM FUEL’ kada komandujući pilot:
 - (1) je odan da sleti na određeni aerodrom ili operativno mesto; i
 - (2) je izračunao da svaka promena postojeće dozvole za taj aerodrom ili operativno mesto, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogu dovesti do sletanja sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (c) Komandujući pilot kontrolisanog leta će proglasiti situaciju 'hitnost za gorivo/energiju' emitovanjem ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ kada upotrebljivo gorivo/energija za koju se procenjuje da će biti na raspolaganju pri sletanju na najbliži aerodrom ili operativnoj lokaciji na kojoj se može izvršiti bezbedno sletanje je manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.';

(g) tačke NCO.SPEC.135 i NCO.SPEC.140 su izbrisane;

(12) Annex VIII je izmenjen kao u sledeće:

(a) tačka SPO.OP.105 zamenjuje se sledećim:

‘SPO.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma – avioni

Za izbor alternativnih aerodroma i politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja u letu, operater neće smatrati aerodrom izolovanim aerodromom osim ako je vreme leta do najbližeg alternativnog aerodroma dozvoljene vremenske prilike više od:

- (a) za avione sa klipnim motorima, 60 minuta; ili
- (b) za avione sa turbinskim motorima, 90 minuta.';

(b) tačke SPO.OP.130 i SPO.OP.131 zamenjuje se sledećim:

‘SPO.OP.130 Šema goriva/energije – avioni i helikopteri

(a) Operater će uspostaviti, implementirati i održavati Šemu goriva/energije koja se sastoji od:

- (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja tokom leta; i
- (2) politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(b) Šema goriva/energije treba:

- (1) biti odgovarajuća za vrstu (e) izvršene operacije; i
- (2) da odgovara sposobnostima operatera da podrži njenu implementaciju.

SPO.OP.131 Šema goriva/energije – planiranje goriva/energije i politika ponovnog planiranja u letu – avioni i helikopteri

(g) Kao deo Šeme goriva/energije, operater će uspostaviti politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja u letu kako bi osigurao da vazduhoplov nosi dovoljnu količinu upotrebljivog goriva/energije da bezbedno završi planirani let i da se omogućavaju odstupanja od planirane operacije.

(h) Operator mora osigurati da se planiranje letova za gorivo/energiju bazira na najmanje sljedećim elementima:

(1) procedure sadržane u operativnom priručniku kao i:

- (i) trenutni podaci specifični za vazduhoplove izvedeni iz sistema za monitorisanje potrošnje goriva/energije ili, ako nisu dostupni;
- (ii) podatke koje je obezbedio proizvođač vazduhoplova; i

- (2) uslove rada pod kojima se let sprovodi uključujući:
- (i) podatke o potrošnji goriva/energije vazduhoplova;
 - (ii) predviđene mase;
 - (iii) predviđene meteorološke uslove;
 - (iv) efekte odloženih održavanja stavki i/ili odstupanja u konfiguraciji; i
 - (v) predviđena kašnjenja.
- (i) Za avione, operator mora da obezbedi da proračun pre leta upotrebljivog goriva/energije koja je potrebna za let uključuje:
- (1) gorivo/energija za rulenje koja ne sme biti manja od količine koja se očekuje da će biti utrošena pre poletanja;
 - (2) putno gorivo/energija koja je količina goriva/energije koja je potrebna da bi se omogućilo letenje aviona od poletanja, odnosno od tačke ponovnog planiranja u letu, do sletanja na određeni aerodrom;
 - (3) rezervno gorivo/energija koja je količina goriva/energije potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
 - (4) gorivo/energija za alternativno odredište
 - (i) kada se let obavlja sa najmanje jednim alternativnim odredišnim aerodromom, to će biti količina goriva/energije potrebna za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili
 - (ii) kada se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, to će biti količina goriva/energije koja je potrebna da se zadrži na odredišnom aerodromu da bi se nadoknadio nedostatak alternativnog odredišnog aerodroma;
 - (5) konačna rezerva goriva/energije koja se treba zaštititi da bi se obezbedilo sigurno sletanje; operater će uzeti u obzir sve od sledećeg, i to sledećim redosledom prioriteta, da bi odredio količinu konačne rezerve goriva/energije:
 - (i) ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može biti rezultat prinudnog sletanja nakon nestanka goriva/energije;
 - (ii) verovatnoća neočekivanih okolnosti da konačna rezerva goriva/energije više neće biti zaštićena;
 - (6) dodatno gorivo/energija, ako to zahteva vrsta operacije; to će biti količina goriva/energije koja omogućava avionu da izvrši bezbedno sletanje na alternativni aerodrom za gorivo/energija na ruti (kritični scenario za gorivo/energiju ERA aerodroma) u slučaju kvara motora ili gubitka pritiska, šta god zahteva veću količinu goriva/energije, na osnovu pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj tački na ruti; ovo dodatno gorivo/energija je potrebno samo ako minimalna količina goriva/energije koja je izračunata prema tačkama (c)(2) do (c)(5) nije dovoljna za takav događaj;
 - (7) dodatno gorivo/energija kako bi se uzela u obzir predviđena kašnjenja ili specifična operativna ograničenja; i
 - (8) diskreciono gorivo/energija, ako to zahteva komandirajući pilot.
- (j) Za helikoptere, operater mora da obezbedi da proračun upotrebljivog goriva/energije koja je potrebna za let pre leta uključuje sve od sledećeg:
- (1) gorivo/energija za let do aerodroma ili operativne lokacije nameravanog sletanja;
 - (2) ako je potrebno alternativno odredište, gorivo/energija alternativnog odredišta, što je količina goriva/energije koja je potrebna za izvršenje neuspešnog prilaza na aerodromu ili operativnom mestu nameravanog sletanja, a nakon toga za let do navedenog alternativnog odredišta, prilaz i zemljište; i
 - (3) konačna rezerva goriva/energije, koja mora biti zaštićena radi bezbednog sletanja; operater će uzeti u obzir sve od sledećeg, i to sledećim redosledom prioriteta, da bi odredio količinu konačne rezerve goriva/energije:
 - (i) ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može biti rezultat prinudnog sletanja nakon nestanka goriva/energije; i
 - (ii) verovatnoća takvih neočekivanih okolnosti da konačna rezerva goriva/energije više neće biti zaštićena;
 - (4) dodatno gorivo/energija kako bi se uzela u obzir predviđena kašnjenja ili specifična operativna ograničenja; i
 - (5) diskreciono gorivo/energija, ako to zahteva komandujući pilot.
- (k) Operator će obezbediti da, ako let mora da nastavi do odredišnog aerodroma koji nije prvobitno planirani, procedure ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje potrebnog upotrebljivog goriva/energije budu dostupne i da budu u skladu sa tačkom (c) (2) do (c)(7) za avione i tačkom (d) za helikoptere.

- (l) Komandujući pilot će započeti let ili nastaviti let samo u slučaju ponovnog planiranja leta, kada se uveri da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivog goriva/energije i ulja da bi bezbedno završio let.’;
- (f) tačka SPO.OP.150 (b) zamenjuje se sledećim:
 ‘(b) mesto nameravanog sletanja je označeno kao izolovani aerodrom i:
 (1) je propisana procedura instrumentalnog prilaza za aerodrom nameravanog sletanja; i
 (2) dostupne trenutne meteorološke informacije ukazuju na to da će oba sledeća meteorološka uslova postojati od 2 sata pre do 2 sata nakon procenjenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do 2 sata nakon procenjenog vremena dolaska, koji god period je kraći:
 (i) baza oblaka od najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma povezanog sa procedurom instrumentalnog prilaza;
 (ii) vidljivost od najmanje 5,5 km ili 4 km više od minimuma povezanog sa procedurom.“;
- (g) tačka SPO.OP.155 (b) zamenjuje se sledećim:
 ‘(b) Za sve druge vrste goriva/energije, biće preduzete neophodne mere predostrožnosti i vazduhoplov će imati propisno opremljeno kvalifikovano osoblje koje je spremno da započne i usmeri evakuaciju vazduhoplova najpraktičnijim i najbrzim dostupnim sredstvima.’;
- (h) sledeća tačka SPO.OP.157 je dodata:
 ‘SPO.OP.157 Dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu – helikopteri
- (k) Dopunjavanje goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu treba se sprovesti samo:
 (1) bez stručnjaka za zadatke u ukrcajanju ili iskrcavanju;
 (2) ako operater aerodroma ili operativne lokacije dozvoljava takve operacije;
 (3) u skladu sa bilo kojim posebnim procedurama i ograničenjima u priručniku za letenje vazduhoplova (AFM);
 (4) Sa vrstama goriva JETA ili JET A-1; i
 (5) u prisustvu odgovarajućih objekata ili opreme za spasavanje i gašenje požara (RFF).
- (l) Operater će proceniti rizike povezane sa dopunjenjem goriva sa motorom(ima) i/ili rotorima u pokretu.
- (m) Operator će uspostaviti odgovarajuće procedure koje će se pridržavati svo uključeno osoblje, kao što su članovi posade, specijalisti za zadatke i osoblje za kopnene operacije.
- (n) Operator će osigurati da članovi njegove posade, osoblje za kopnene operacije, kao i svi specijalisti za zadatke uključeni u procedure, budu adekvatno obučeni.
- (o) Operator treba da obezbedi da su procedure dopunjavanja goriva u helikopteru sa motora(ima) i/ili rotorima u pokretu navedene u operativnom priručniku.’;
- (p) tačka SPO.OP.190 zamenjuje se sledećim:
 ‘SPO.OP.190 Šema goriva/energije - politika upravljanja gorivom/energijom u letu
- (e) Operater složenih vazduhoplova na motorni pogon će uspostaviti procedure kako bi obezbedio da se tokom leta vrše provere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.
- (f) Komandujući pilot treba da nadgleda količinu upotrebljivog goriva/energije preostale na vazduhoplovu kako bi osigurao da je zaštićeno, a ne manje od goriva/energije koja je potrebna za nastavak do aerodroma ili operativne lokacije gde je moguće izvršiti bezbedno sletanje.
- (g) Komandujući pilot treba obavestiti kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju ‘minimalnog goriva/energije’ tako što će proglasiti ‘MINIMUM FUEL’ kada komandujući pilot:
 (1) je odan da sleti na određeni aerodrom; i
 (2) je izračunao da svaka promena postojeće dozvole za taj aerodrom može dovesti do sletanja sa manjom od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (h) Tada Komandujući pilot će proglasiti situaciju 'hitnost za gorivom/energijom' emitovanjem ‘MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL’ kada je upotrebljivo gorivo/energija za koju se procenjuje da će biti dostupna pri sletanju na najbliži aerodrom ili operativno mesto gde se može bezbedno sletati je manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.’;
- (q) tačka SPO.POL.110 zamenjuje se sledećim:
 ‘SPO.POL.110 Sistem mase i ravnoteže – komercijalne operacije sa avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije sa složenim avionima na motorni pogon
- (d) Operator treba uspostaviti sistem mase i ravnoteže kako bi za svaki let ili seriju letova odredio sledeće:
 (1) suva operativna masa vazduhoplova;

- (2) masa saobraćajnog opterećenja;
- (3) masa tereta goriva/energije;
- (4) opterećenje aviona i raspodela opterećenja;
- (5) masa pri poletanju, masa u sletanju i nulta masa goriva/energije; i
- (6) primenljive pozicije centra gravitacije vazduhoplova (CG).

(e) Letačkoj posadi će biti obezbeđena sredstva za repliciranje i verifikaciju svakog izračunavanja mase i ravnoteže zasnovanog na elektronskim proračunima.

(f) Operator će uspostaviti procedure koje omogućavaju komandujućem pilotu da odredi masu tereta goriva/energije koristeći stvarnu gustinu ili, ako nije poznata, gustinu izračunatu u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku .!;

(r) u tački SPO.POL.115 (a), tačke (6), (7), (8) i (9) zamenjuje se sledećim:

- ‘ (6) masa goriva/energije pri poletanju i masa goriva/energije za put;
- (7) masa potrošnog materijala osim goriva/energije, ako je primenljivo;
- (8) komponente opterećenja;
- (9) masa pri poletanju, masa u sletanju i nulta masa goriva/energije;’;

(s) tačka SPO.IDE.H.146 (a)(1) zamenjuje se sledećim:

‘(1) one nisu u okviru delokruga tačke SPO.IDE.H.145 (a);’.

ANEKS II

U Aneksu I Uredbe (ACV) br. 01/2019 dodala se sledeća tačka (98b):

‘(98b) “psihoaktivne supstance” označava alkohol, opioide, kanabinoide, sedative i hipnotike, kokain, druge psihostimulante, halucinogene i isparljive rastvarače, sa izuzetkom kofeina i duvana;’.