|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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. XX/2024 QË NDRYSHON RREGULLOREN (AAC) NR. 01/2019 LIDHUR ME OPERIMET E SHËRBIMEVE MJEKËSORE EMERGJENTE ME HELIKOPTER**

**REGULATION (CAA) NO. XX/2024 AMENDING REGULATION (CAA) NO. 01/2019 AS REGARDS HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE OPERATIONS**

**UREDBA (ACV) BR. XX/2024 O IZMENI UREDBE (ACV) BR. 01/2019 U POGLEDU OPERACIJA HELIKOPTERSKE HITNE MEDICINSKE POMOĆI**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,  Në mbështetje të neneve 3.5, 15.1 pika (c), (d), (e), dhe (j), 21.2, 21.3, 32, dhe 33 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 linjave të llogaridhënies së Agjencive të Pavarura (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës ”, Nr. 2022/30, i datës 5 shtator 2022),  Duke marr parasysh,  Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës në lidhje me Marrëveshjen Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (më tutje referuar si “Marrëveshja për HPEA”) që prej hyrjes së saj të përkohshme në Kosovë më 10 tetor 2006,  Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019 të datës 08 mars 2019, e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës, Rregulloren e Komisionit (EU) 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, me ndryshime,  Nxjerr këtë:    **Rregullore (AAC) Nr. XX/2024 që ndryshon Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019 lidhur me operimet e shërbimeve mjekësore emergjente me helikopter**  **Neni 1**  **Qëllimi**  Qëllimi i kësaj Rregulloreje është zbatimi i Rregullores Implementuese të Komisionit (BE) 2023/1020 të datës 24 maj 2023 që e ndryshon Rregulloren (BE) Nr. 965/2012 në lidhje me operimet e shërbimeve emergjente mjekësore me helikopter, rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës.  **Neni 2**  **Ndryshimet në Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019**  Rregullorja (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si në vijim:   1. në nenin 6, paragrafi 6 zëvendësohet me paragrafin në vijim:   ‘6. Përmes shfuqizimit të pikës CAT.POL.H.225 të Shtojcës IV dhe deri më 25 maj 2028, operimet ekzistuese të helikopterëve në një lokacion me interes publik (LIP) ose prej tij, mund të realizohen sipas kushteve të përcaktuara nga Shtetet Anëtare, kurdo që madhësia e LIP-it, mjedisi pengues apo helikopteri nuk e lejon respektimin e kërkesave për operim në klasën 1 të performancës.  Shtetet Anëtare duhet ta njoftojnë Komisionin dhe Agjencinë për kushtet që aplikohen.’;   1. Anekset I, II, III, IV, V, VII dhe VIII ndryshohen në përputhje me Aneksin e kësaj Rregulloreje.   **Neni 3**  **Shfuqizimi**  Me hyrjen në fuqi të kësaj Rregulloreje shfuqizohen Rregulloja (AAC) nr. 13/2015 për mbledhjen dhe shkëmbimin e informatave mbi sigurinë e mjeteve ajrore të cilat përdorin aeroportet e Komunitetit dhe Rregulloja (AAC) nr. 14/2015 prioritizimi i inspektimeve në platformë të mjeteve ajrore që përdorin aeroportet e komunitetit.  **Neni 4**  **Hyrja në fuqi**  Kjo Rregullore hyn në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.  Megjithatë:   1. pika (5)(b) e Aneksit vlen nga data 25 maj 2026; 2. pika (5)(d) e Aneksit të kësaj Rregulloreje vlen nga data 25 maj 2028 sa i përket ndryshimit në pikën SPA. HEMS.110(e) të Aneksit V të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019; 3. pika (5)(f) e Shtojcës së kësaj Rregullore vlen vetëm për operimet HEMS që mbulohen me pikën (61)(b) të Shtojcës I të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 nga data 25 maj 2028; 4. pika (5)(g) e Shtojcës së kësaj Rregulloreje vlen vetëm për operimet HEMS që mbulohen me pikën (61)(b) të Shtojcës I të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 nga data 25 maj 2026; 5. Shtetet Anëtare mund të vendosin ta përdorin formularin e paraparë në Shtojcën II të Aneksit II të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 të ndryshuar me pikën (2) (b) të Aneksit të kësaj Rregulloreje vetëm gjatë lëshimit të certifikatave të reja për operatorët ajror, ose kur bëjnë ndryshime në certifikatat ekzistuese, në përputhje me pikat ARO.GEN.310 ose ARO.GEN.330 të Aneksit II të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019.   Prishtinë, XX dhjetor 2024.  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  **Burim Dinarama**  U.D. Drejtori i Përgjithshëm | Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,  Pursuant to Articles 3.5, 15.1 item (c), (d), (e), and (j), 21.2, 21.3, 32 and 33 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 by 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),  Taking into consideration,  International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement on Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter “ECAA Agreement”) since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006,  Regulation (CAA) No. 01/2019 of 08 March 2019 implementing into the legal order of the Republic of Kosovo the 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, as amended  Hereby issues the following:  **Regulation (CAA) No. XX/2024 amending Regulation (CAA) No. 01/2019 as regards helicopter emergency medical service operations**  **Article 1**  **Purpose**  The purpose of this Regulation is the implementation of the Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1020 of 24 May 2023 amending Regulation (EU) No 965/2012 as regards helicopter emergency medical service operations, into the internal legal order of the Republic of Kosovo.  **Article 2**  **Amendments to Regulation (CAA) No. 01/2019**  Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:   1. in Article 6, paragraph 6 is replaced by the following:   ‘6. By way of derogation from point CAT.POL.H.225 of Annex IV and until 25 May 2028, existing helicopter operations to or from a public interest site (PIS) may be conducted under conditions determined by the Member States, whenever the size of the PIS, the obstacle environment or the helicopter does not allow compliance with the requirements for operation in performance class 1.  Member States shall notify the Commission and the Agency of the conditions being applied.’;   1. Annexes I, II, III, IV, V, VII and VIII are amended in accordance with the Annex to this Regulation.   **Article 3**  **Repeal**  On entry into force of this Regulation, Regulation (CAA) no. 13/2015 on the collection and exchange of information on the safety of aircraft using Community airports and Regulation (CAA) no. 14/2015 on prioritisation of ramp inspections on aircraft using community airports, shall be repealed.  **Article 4**  **Entry into force**  This Regulation shall enter into force seven (7) days after signature.  However:   1. point (5)(b) of the Annex shall apply from 25 May 2026; 2. point (5)(d) of the Annex to this Regulation shall apply from 25 May 2028 as regards the amendment to point SPA. HEMS.110(e) of Annex V to Regulation (CAA) No. 01/2019; 3. point (5)(f) of the Annex to this Regulation shall only apply to HEMS operations covered by point (61)(b) of Annex I to Regulation (CAA) No. 01/2019 from 25 May 2028; 4. point (5)(g) of the Annex to this Regulation shall only apply to HEMS operations covered by point (61)(b) of Annex I to Regulation (CAA) No. 01/2019 from 25 May 2026; 5. Member States may decide to use the form established in Appendix II to Annex II to Regulation (CAA) No. 01/2019 as amended by point (2)(b) of the Annex to this Regulation only when issuing new air operator certificates, or making changes to existing certificates, in accordance with points ARO.GEN.310 or ARO.GEN.330 of Annex II to Regulation (CAA) No. 01/2019.   Pristina, XX December 2024.  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  **Burim Dinarama**  Acting Director General | Generalni Direktor Autoriteta Civilnog Vaduhoplovstva Republike Kosova,  U skladu sa članovima 3.5, 15.1 tačka (c), (d), (e), i (j), 21.2, 21.3, 32 i 33 Zakona Br. 03/L-051 o Civilnom Vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosova“, Godina III , Br. 28, od 4 juna 2008), sa izmenama i dopunama Zakona br. 08/L-063 o izmenama i dopunama zakona u vezi sa racionalizacijom i uspostavljanjem linija odgovornosti nezavisnih agencija („Službeni list Republike Kosovo“, br. 2022/30 od 5. septembra 2022. godine),  Uzimajući u obzir,  Međunarodne obaveze Republike Kosova prema Multilateralnom Sporazumu o Uspostavljanju Zajedničkog Evropskog Vazduhoplovnog Područja (u daljem tekstu "ECAA sporazum") od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo 10. oktobra 2006 godine,  Uredbu (ACV) Br. 01/2019 od 08. Marta 2019. kojom se primenjuje u pravni poredak Republike Kosovo, Uredba Komisije (EU) Br. 965/2012 od 5. oktobra 2012. 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, sa izmenama,  Izdaje sledeću:  **Uredba (ACV) Br. XX/2024 o izmeni**  **Uredbe (ACV) br. 01/2019 u pogledu operacija helikopterske hitne medicinske pomoći**  **Član 1**  **Cilj**  Cilj ove Uredbe je sprovođenje Providbene Uredbe Komisije (EU) 2023/1020 od 24. Maja 2023. godine o izmenama i dopunama Uredbe (EU) br. 965/2012 u pogledu operacija helikopterske hitne medicinske pomoći u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo.  **Član 2**  **Izmene Uredbe (ACV) Br. 01/2019**  Uredba (ACV) br. 01/2019 je izmenjena kako sledi:   1. u Članu 6, stav 6 je zamenjeni sa sledećem:   '6. Odstupanjem od tačke CAT.POL.H.225 Priloga IV i do 25. maja 2028. godine, postojeće operacije helikoptera do ili od lokacije od javnog interesa (LJI) mogu se obavljati pod uslovima koje određuju države članice, kad god je veličina LJI, okruženje prepreka ili helikopter ne dozvoljavaju usaglašenost sa zahtevima za operaciju u klasi performansi 1.  Države članice treba obavestiti Komisiju i Agenciju o uslovima koji su primenjeni.';   1. Prilog, II, III, IV, V, VII i VIII su izmenjeni u saglasnosti sa Prilogom ove Uredbe.   **Član 3**  **Stavljanje izvan snage**  Stupanjem na snagu ove Uredbe stavlja se van snage Uredba (ACV) br. 13/2015 za prikupljanje i razmenu informacija o bezbednosti vazduhoplova koji koriste aerodrome zajednice i upravljanje informacionim sistemom i Uredba (ACV) br. 14/2015 o prioritizaciji inspekcija na platformi vazduhoplova koji koriste aerodrome zajednice.  **Član 4**  **Stupanje na snagu**  Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana od dana potpisa.  Međutim:   1. tačka (5)(b) Priloga primeniće se od 25 maja 2026.godine; 2. tačka (5)(d) Priloga Uredbe treba primeniće se od 25. maja 2028 što se tiče amandmana na tačku SPA. HEMS.110(e) Priloga V na Uredbu (ACV) br. 01/2019; 3. tačka (5)(f) Priloga ove Uredbe primeniće se samo na operacije HEMS obuhvaćene tačkom (61)(b) Priloga I. Uredba (ACV) broj 01/2019 od 25 maja 2028; 4. tačka (5)(g) Priloga ove Uredbe primeniće se samo na operacije HEMS obuhvaćene tačkom (61)(b) Priloga I. Uredba (ACV) broj 01/2019 od 25 maja 2026; 5. Države članice mogu odlučiti da koristiti obrazac uspostavljena u Dodatku II Priloga II Uredbe (ACV) br. 01/2019 kao izmenjen tačkom (2)(b) Priloga ove Uredbe samo prilikom izdavanja novih sertifikata avio operatera, ili unošenja izmena u postojeće sertifikate, u skladu sa tačkama ARO.GEN.310 ili ARO.GEN.330 Priloga II Uredbe (ACV) br. 01/2019.   Priština, XX. Decembra 2024.  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  **Burim Dinarama**  V.D. Generalni Direktor |

**SHTOJCA**

Anekset I, II, III, IV, V, VII dhe VIII të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohen si në vijim:

1. Aneksi I ndryshohet si në vijim:
   1. pika (61) zëvendësohet me fjalinë e mëposhtme:

‘(61) “fluturim HEMS” nënkupton fluturimin me helikopter që operon me aprovim HEMS, ku transporti i menjëhershëm dhe i shpejtë është esencial dhe qëllimi i të cilit është njëri prej atyre më poshtë:

* + 1. ta lehtësojë asistencën emergjente mjekësore duke bartur një apo më shumë nga personat e mëposhtëm:
       1. stafin mjekësor;
       2. produktet mjekësore (pajisje, gjak, organe, barna);
       3. persona të sëmurë apo të lënduar dhe persona të tjerë të përfshirë drejtpërdrejt;
    2. të bëhet një operim ku personi përballet me rrezikun emergjent apo të afërt nga mjedisi dhe kur paraqitet njëra prej kushteve të mëposhtme:
       1. ai person duhet të shpëtohet ose t’i jepen furnizime;
       2. personat, kafshët apo pajisjet duhet të transportohen nga dhe deri në lokacionin e operimit HEMS;’;
  1. shtohet pika e mëposhtme (61a):

‘(61a) “operimet HEMS NJN” nënkupton operimet në ajër dhe tokë me qëllim të transportimit të një apo më shumë personave si ngarkesë e jashtme njerëzore (NJN) brenda një fluturimi HEMS;’;

* 1. pika (62) zëvendësohet me fjalinë në vijim:

‘(62) “baza e operimeve HEMS” nënkupton aerodromin ku anëtarët e ekuipazhit dhe helikopteri HEMS mund të qëndrojnë në pritje për operimet HEMS;’;

* 1. pika (63) zëvendësohet me fjalinë në vijim:

‘(63) “lokacioni i operimit HEMS” nënkupton lokacionin që përzgjedhet nga komanduesi gjatë fluturimit HEMS për operimin HEMS NJN apo për aterim apo ngritje;’;

* 1. pika (118) zëvenësohet me fjalinë e mëposhtme:

‘(118) “anëtar teknik i ekuipazhit” nënkupton anëtarin e ekuipazhit në operime HEMS, HEMS NJN, HHO apo NVIS në transport komercial ajror, përveç anëtarit të ekuipazhit të fluturimit apo të kabinës, të caktuar nga operatori për detyra në avion apo në tokë për t’i asistuar pilotit gjatë operimeve HEMS, HEMS NJN, HHO apo NVIS, për të cilin mund të kërkohet operimi i pajisjeve të specializuara në avion;’;

* 1. shtohet pika e re (129) si më poshtë:

‘(129) “avioni kompleks me motor” do të thotë:

* + 1. aeroplan:
* me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje mbi 5 700 kg, ose
* i certifikuar për një konfigurim maksimal të ulëseve për pasagjerë prej më shumë se nëntëmbëdhjetë, ose
* i certifikuar për operim me një ekuipazh minimal prej së paku dy pilotësh, ose
* i pajisur me (një) motor turbojet apo më shumë se një motor turboprop, ose
  + 1. helikopter i certifikuar:
       1. për një masë maksimale të ngritjes prej mbi 3 175 kg, ose
       2. për një konfigurim maksimal të ulëseve për pasagjerë prej më shumë se nëntë, ose
       3. për operim me një ekuipazh minimal prej së paku dy pilotësh, ose
    2. avion me rotor me anim;’;

1. Aneksi II ndryshohet si në vijim:
   1. pika ARO.OPS.220 zëvendësohet si në vijim:

# ‘ARO.OPS.220 Aprovimi i operimeve të helikopterëve nga ose deri në një lokacion me interes publik

* + 1. Pas pranimit të aplikimit për lëshimin ose ndryshimin e aprovimit për një operim me helikopter nga ose në një lokacion me interes publik, autoriteti kompetent e vlerëson aplikimin sipas pikës CAT.POL.H.225 të Aneksit IV dhe bën vlerësime shtesë të operatorit nëse konsiderohet e nevojshme.
    2. Aprovimi i referuar në pikën CAT.POL.H.225 të Aneksit IV e përfshin një listë të lokacioneve me interes publik dhe llojin apo llojet e helikopterit të përcaktuara nga operatori dhe për të cilat vlen aprovimi.
    3. Aprovimi vlen vetëm për lokacionet me interes publik të përcaktuara para datës 1 korrik 2002, ose lokacionet me interes publik të përcaktuara para datës 28 tetor 2014 dhe për të cilat shfuqizimi nga pika CAT.POL.H.225 e Aneksit IV e paraparë me nenin 6(6) është njoftuar Komisioni dhe Agjencia.
    4. Nëse njoftohen apo zbulohen ndryshime në mjedisin pengues në një lokacion me interes publik, autoriteti kompetent e vlerëson nëse aprovimet që i ka dhënë për operimet me helikopter nga ose prej atij lokacioni mbesin të vlefshme. Në rastet kur ndryshimet në mjedisin pengues kanë ndikim të konsiderueshëm negativ në siguri, zbatohen dispozitat në vijim:

1. autoriteti kompetent i kufizon privilegjet e aprovimeve përkatëse të dhëna sipas pikës CAT.POL.H.225 të Aneksit IV për t’i përjashtuar operimet me helikopter në atë lokacion dhe prej tij dhe për ta larguar lokacionin nga lista e bashkangjitur për aprovim në përputhje me pikën (b);
2. lokacioni nuk kualifikohet më si lokacion me interes publik sipas pikës CAT.POL.H.225 të Aneksit IV;
3. kur largohen pengesat e reja, operatorët mund të aplikojnë ose të riaplikojnë për aprovim për operim me helikopter sipas pikës CAT.POL.H.225 të Aneksit IV për një lokacion të caktuar.
   * 1. Autoriteti kompetent nuk mund të japë aprovim sipas pikës CAT.POL.H.225 të Aneksit IV për një lokacion me interes publik që është operuar më herët në klasën 1 të performancë pas ndryshimeve në mjedisin pengues.’;
   1. Shtojca II zëvendësohet si në vijim:

‘*Shtojca II*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **SPECIFIKIMET E OPERIMEVE**  **(sipas kushteve të aprovuara në doracakun e operimeve)** | | | | |
| Detajet e kontaktit të autoritetit lëshues  Nr. i telefonit[[1]](#footnote-1): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;  Email: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | |
| AOC[[2]](#footnote-2): Emri i operatorit[[3]](#footnote-3): Data[[4]](#footnote-4): Nënshkrimi:  Emri tregtar Dba:  Specifikimet e operimeve #: | | | | |
| Modeli i avionit[[5]](#footnote-5):  Shenjat e regjistrimit[[6]](#footnote-6): | | | | |
| Llojet e operimeve: Transport ajror komercial  Pasagjerë Ngarkesa Të tjera[[7]](#footnote-7): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | |
| Fusha e operimit[[8]](#footnote-8): | | | | |
| Kufizimet e veçanta[[9]](#footnote-9): | | | | |
| Aprovimet specifike: | Po | Jo | Specifikimi[[10]](#footnote-10) | Komente |
| Mallra të rrezikshme: |  |  |  |  |
| Operime me dukshmëri të ulët  Ngritja  Afrimi dhe aderimi  Kreditë operative |  |  | RVR[[11]](#footnote-11):…m  CAT[[12]](#footnote-12):… DA/H: ft, RVR:… m  CAT[[13]](#footnote-13)… DA/H: ft, RVR:… m |  |
| RVSM[[14]](#footnote-14) N/A |  |  |  |  |
| ETOPS[[15]](#footnote-15) N/A |  |  | Koha maksimale e diversionit[[16]](#footnote-16): min |  |
| Specifikimet për drejtime të ndërlikuara për operimet PBN[[17]](#footnote-17) |  |  |  | [[18]](#footnote-18) |
| Specifkimet për performancën minimale të drejtimit | v |  |  |  |
| Operimet e aeroplanëve me turbinë me një motor gjatë natës ose IMC (SET-IMC) |  |  | [[19]](#footnote-19) |  |
| Operimet me helikopter me ndihmën e sistemeve me vizion të natës |  |  |  |  |
| Operimet e ngritjes së helikopterit |  |  |  |  |
| Operimet e shërbimeve emergjente mjekësore me helikopter |  |  |  |  |
| Operimet me helikopterëve në det të hapur |  |  |  |  |
| VFR e reduktuar që funksionon minimalisht në afrimet dhe nisjet e helikopterëve në hapësirë të caktuar |  |  |  |  |
| Trajnimi i ekuipazhit të kabinës[[20]](#footnote-20) |  |  |  |  |
| Lëshimi i vërtetimit CC[[21]](#footnote-21) |  |  |  |  |
| Përdorimi i aplikacioneve EFB të tipit B |  |  | [[22]](#footnote-22) |  |
| Vazhdimi i aftësisë ajrore |  |  | [[23]](#footnote-23) |  |
| Të tjera[[24]](#footnote-24) |  |  |  |  |
| Numri i telefonit të autoritetit kompetent, duke përfshirë kodin e shtetit. Email si dhe faksi do të shënohen nëse janë të disponueshme  Shënimi i numrit të certifikatës së operatorit ajror të asociuar (AOC).  Shënimi i emrit të regjistruar të operatorit dhe emrit tregtar të operatorit, nëse janë ndryshe, shtoni ‘Dba’ para emrit tregtar (nënkupton ‘Bën biznes si’)  Data e lëshimit të specifikimeve të operimit (dd-mm-vvvv) dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent.  Shënimi i përcaktimit ICAO të prodhimit, modelit dhe serisë apo master serisë së avionit, nëse është përcaktuar një seri (p.sh. Boeing-737-3K2 apo Boeing-777-232)  Shenjat e regjistrimit renditen qoftë në specifikimet e operimeve apo në doracakun e operimeve. Në rast se përdoret kjo e fundit, specifikimet shoqëruese të operimeve duhet ta cekin faqen përkatëse në doracakun e operimeve. Në rast se nuk vlejnë të gjitha aprovimet specifike për modelin e avionit, shenjat e regjistrimit të avionit mund të shënohen në kolonën e komenteve për aprovimin përkatës specifik.  Llojet e tjera të transportit që duhet të përcaktohen (p.sh. shërbim emergjent mjekësor.  Renditja e zonës/zonave gjeografike të operimit të autorizuar (sipas koordinatave gjeografike apo rrugëve specifike, informatat rreth fluturimit, kufijtë kombëtarë apo rajonalë  Renditja e kufizimeve të veçanta të aplikueshme (p.sh. vetëm VFR, vetëm gjatë ditës, etj.).  Renditni në këtë kolonë kriteret më të buta për çdo aprovim apo llojin e aprovimit (me kriteret e përshtatshme  Shtoni RVR-në e aprovuar minimale të ngritjes në metra. Mund të përdoret një linjë për aprovim nëse jepen aprovime të ndryshme  Shënimi i kategorisë përkatëse të qasjes së precizitetit: CAT II ose CAT III. Shënimi i RVR-së minimale në metra dhe DH në këmbë. Për çdo kategori të renditur të qasjes përdoret një rresht  Shënimi i kreditit përkatës operativ: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etj. Shënimi i RVR-së në metra dhe DH në këmbë. Për çdo kredi operativ të renditur përdoret një rresht.  Rubrika Nuk vlen (N/A) mund të selektohet vetëm nëse limiti maksimal i avionit është nën FL290.  Operimet me rreze të zgjeruar (ETOPS) aktualisht vlejnë vetëm për avionët me dy motorë. Prandaj, rubrika Nuk vlen (N/A) mund të selektohet nëse modeli i avionit i ka më pak ose më shumë se dy motorë.  Mund të renditet edhe distanca maksimale (në NM), si dhe lloji i motorit.  Drejtimi në bazë të performancës (PBN): për çdo aprovim specifik të PBN-së komplekse përdoret një rresht (p.sh. RNP AR APCH), me kufizimet e përshtatshme të renditura në kolonën e ‘Specifikimeve’ apo ‘Komenteve’ apo në të dyjat. Aprovimet specifike të procedurave specifike RNP AR APCH mund të renditen tek specifikimet e operimeve apo tek doracaku i operimeve. Në rast se përdoret ky i fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet t’i referohen faqes përkatëse në doracakun e operimeve.  Përcaktoni nëse aprovimi specifik kufizohet me funde të caktuara të pistës apo aerodromeve, apo me të dyjat.  Futja e kornizës së veçantë të mjetit ajror ose kombinimit të motorit.  Aprovimi për ta realizuar kursin e trajnimit dhe provimin që do të bëhet nga aplikantët për vlerësim të ekuipazhit të kabinës sipas Aneksit V (Pjesa-CC) të Rregullores (AAC) Nr. 05/2015.  Aprovimi për lëshimin e vlerësimeve të ekuipazhit të kabinës sipas Aneksit V (Pjesa-CC) të Rregullores (AAC) Nr. 05/2015.  Shënimi i listës së aplikacioneve të llojit B EFB së bashku me referencën e harduerit EFB (për EFB-të e bartshme). Kjo listë futet qoftë tek specifikimet e operimit apo tek doracaku i operimeve. Në rast se përdoret ky i fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet t’i referohen faqes përkatëse në doracakun e operimeve.  Emri i personit apo organizatës përgjegjëse për të siguruar që aftësia e vazhdueshme e avionit po ruhet dhe një referencë e rregullores që e kërkon këtë punë, pra Nën-pjesa G e Aneksit I (Pjesa-M) e Rregullores (AAC) Nr. 08/2018.   1. Aprovimet apo të dhënat tjera mund të shënohen këtu, duke e përdorur një rresht (apo një bllok me shumë rreshta) për autorizim (p.sh. operimet e aderimit të shkurtë, operimet e qasjes së pjerrët, distanca e zvogëluar e aderimit, operimet e helikopterit në apo prej një lokacioni me interes publik, operimet me helikopter mbi mjedis armiqësor që ndodhet jashtë zonës së mbingarkuar, operimet me helikopter pa kapacitet për aderim të detyruar të sigurt, operimet me kënde të shtuara në brigje, distanca maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm për aeroplanë me dy motorë pa aprovim për ETOPS). | | | | |

Formulari EASA 139 Botimi 8’;

1. Aneksi III ndryshohet si në vijim:
   1. pika ORO.TC.110 ndryshohet si në vijim:
2. pika (b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) Pas përfundimit të trajnimit fillestar, konvertimit të operatorit dhe dallimeve, dhe pas çdo fluturimi njoftues të kërkuar, çdo anëtar i ekuipazhit teknik do t'i nënshtrohet një kontrolli për t’i demonstruar aftësitë e tyre në kryerjen e procedurave normale dhe emergjente.’;

1. shtohen pikat e mëposhtme (d) dhe (e):

‘(d) Kontrollet që pasojnë trajnimin e konvertimit të operatorit dhe çdo fluturim njoftues të kërkuar kryhen para se të operohet si anëtar i nevojshëm i ekuipazhit teknik në operacionet HEMS, HHO ose NVIS.

(e) Vlefshmëria e kontrollit të anëtarëve të ekuipazhit teknik për të demonstruar aftësinë e tyre në kryerjen e procedurave normale dhe emergjente është 12 muaj kalendarik.’;

* 1. pika ORO.TC.130 zëvendësohet si në vijim:

# ‘ORO.TC.130 Fluturimet njoftuese

Nëse trajnimi i konvertimit të operatorit nuk përfshin trajnimin në avion/FSTD, çdo anëtar i ekuipazhit teknik bën fluturime njoftuese’.

1. Aneksi IV ndryshohet si në vijim:
   1. pika CAT.POL.H.215 ndryshohet si në vijim:
2. pika (a) zëvendësohet si në vijim:

‘(a) Masa e helikopterit dhe pista e fluturimit në të gjitha pikat përgjatë rrugës, me motorin kritik jofunksional dhe kushtet meteorologjike të pritura për fluturimin, e mundësojnë përputhjen me njërën nga pikat e mëposhtme:

* 1. kur synohet që fluturimi të kryhet në çdo kohë jashtë sipërfaqes, masa e helikopterit lejon një shpejtësi ngjitjeje prej të paktën 50 këmbë/minutë me motorin kritik jofunksional në një lartësi prej të paktën 300 m (1 000 ft), ose 600 m (2 000 ft) në zona të terrenit malor, mbi të gjitha terrenet përkatëse dhe pengesat përgjatë rrugës;
  2. kur synohet që fluturimi të kryhet pa sipërfaqen në pamje, pista e fluturimit lejon helikopterin të vazhdojë fluturimin nga lartësia e lundrimit në një lartësi prej 300 m (1 000 ft) mbi një vend uljeje ku një ulje mund të bëhet në përputhje me pikën CAT.POL.H.220; pista e fluturimit pastrohet vertikalisht, me të paktën 300 m (1 000 ft) ose 600 m (2 000 ft) në zonat e terrenit malor, të gjithë terrenin përkatës dhe pengesat përgjatë rrugës; Mund të përdoren teknika të uljes;
  3. (3) kur synohet që fluturimi të kryhet në VMC me sipërfaqen në pamje, shtegu i fluturimit lejon helikopterin të vazhdojë fluturimin nga lartësia e lundrimit në një lartësi prej 300 m (1 000 ft) mbi një vend uljeje ku mund të bëhet një ulje në përputhje me pikën CAT.POL.H.220, pa fluturuar në asnjë moment nën lartësinë minimale të përshtatshme të fluturimit; Pengesat do të konsiderohen brenda një distance në të dyja anët e itinerarit siç specifikohet për qëllimin e përcaktimit të lartësisë minimale të fluturimit në VFR.’;

1. fshihet pika (c);
   1. pika CAT.POL.H.225 ndryshohet si më poshtë:
2. në pikën (a), pika (1) zëvendësohet si në vijim:

‘(1) lokacioni u përcaktua si vend me interes publik para 1 korrikut 2002, ose lokacioni u përcaktua si vend me interes publik para datës 28 tetor 2014 dhe njoftimi për shmangie nga kjo pikë e dhënë sipas nenit 6(6) i është dërguar Komisionit dhe Agjencisë para datës 14 qershor 2023;’

1. pika (c) zëvendësohet si në vijim:

‘(c) Doracaku i operimit duhet të përmbajë të gjitha këto për çdo PIS: një diagram ose fotografi të shënuar që tregon aspektet kryesore, dimensionet, mospërputhshmërinë me kërkesat e klasës së performancës 1, rreziqet kryesore dhe planin e emergjencës nëse ndodh një incident.’;

1. shtohet pika e mëposhtme (d):

‘(d) Operatori e mban të përditësuar informacionin e dhënë në pikën (c) dhe e njofton për çdo ndryshim autoritetin kompetent. Kur operimet kryhen në një shtet tjetër anëtar, operatori do ta njoftojë edhe autoritetin e atij shteti.’;

* 1. në pikën CAT.POL.H.420, pika (b) zëvendësohet si në vijim: ‘(b) Për ta marrë dhe ruajtur aprovimin e tillë, operatori:

1. do t’i kryejë vetëm operimet e përmendura në pikën (a) në fushat dhe sipas kushteve të përcaktuara në aprovim;
2. HAPËSIRË E LËNË BOSH QËLLIMISHT
3. vërteton që kufizimet e helikopterit, apo masat e tjera të arsyeshme, përjashtojnë përdorimin e kritereve të përshtatshme të performancës;
4. është i aprovuar sipas pikës CAT.POL.H.305(b).’;
5. Aneksi V ndryshohet si në vijim:
   1. në pikën SPA.NVIS.110, pika (e) zëvendësohet si në vijim:

‘(e) Të gjitha NVG-të e nevojshme në fluturimin NVIS duhet të jenë të klasës së njëjtë të filtrit dhe duhet të ofrojnë qartësi të mjaftueshme ekuivalente vizuale.’;

* 1. në pikën SPA.HEMS.100, shtohet pika e mëposhtme (c):

‘(c) Operacionet e natës në vendet e operimit HEMS të pa anketuara paraprakisht jashtë zonave të mbipopulluara që ofrojnë dritë të mjaftueshme artificiale të ambientit duhet të kryhen sipas një miratimi të lëshuar në përputhje me pikën SPA.NVIS.100.’;

* 1. shtohet pika SPA.HEMS.105 si më poshtë:

# ‘SPA.HEMS.105 Operimet HEMS HEC

* + 1. Operimet HEMS HEC mund të realizohen me njërën prej mënyrave të mëposhtme:
       1. me ngritës helikopteri, sipas kushteve të përcaktuara në Nënpjesën I (Operimet me ngritës helikopteri);
       2. me ngritëse ngarkesash, sipas kushteve të përcaktuara në pikën (b).
    2. Për operimet HEMS HEC që realizohen me ngritëse ngarkesash, operatori duhet:
       1. t’i respektojë kushtet e pikës SPO.SPEC.HEC.105 të Aneksit VIII;
       2. ta përdor një kapëse të dyfishtë të ngarkesave të aprovuar, apo një sistem kapës për ngarkesa të aprovuar sipas një standardi përkatës të vlefshmërisë ajrore;
       3. t’i kufizojë operacionet në fazën teknike të fluturimit për shpëtimin e personave të lënduar, të sëmurë ose të rrezikuar, ose për të transportuar persona që janë të nevojshëm për misionin;
       4. të sigurojë që pjesëtarët e ekuipazhit teknik të bartjes janë të pajisur, të trajnuar, të kontrolluar dhe të informuar siç duhet;
       5. t’i realizojë PSO-të përkatëse për HEMS HEC, duke e ndjekur vlerësimin e rrezikut të referuar në pikën SPA.HEMS.140;
       6. të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të përfshirë në operimet HEMS HEC janë me përvojë, të trajnuar dhe të kontrolluar për operimet HEMS HEC dhe që kanë përvojë të kohëve të fundit me një aktivitet të tillë.’;
  1. pika SPA.HEMS.110 zëvendësohet si në vijim:

# ‘SPA.HEMS.110 Kërkesat për pajisjet për operimet HEMS

* + 1. Instalimi në helikopter i të gjitha pajisjeve mjekësore të dedikuara dhe çdo modifikim i mëvonshëm në atë pajisje dhe, kur është e përshtatshme, funksionimi i tij, miratohet në përputhje me Rregulloren (AAC) Nr. 06/2015.
    2. Për fluturimet VFR mbi rrugët e përdorura duke iu referuar shenjave vizuale, helikopteri duhet të pajiset me një pajisje që ofron pamje të hartës lëvizëse me pozicionin e anijes dhe pengesat e veta. Baza e të dhënave të hartave dhe pengesave duhet të mbahen të përditësuara.
    3. Pas shfuqizimit të pikës CAT.IDE.H.240 të Aneksit IV, helikopterët kompleksë, pa presion të operuar në HEMS me një MOPSC prej nëntë ose më pak, duhet të jenë në përputhje me kërkesat e oksigjenit që zbatohen për helikopterët tjerë përveç atyre kompleksë, pa presion.
    4. Pas shfuqizimit të pikës CAT.OP.MPA.285 dhe CAT.IDE.H.240 të Aneksit IV, ekskursionet e shkurtra mbi 13 000 ft pa përdorur oksigjen shtesë mund të ndërmerren gjatë ditës, varësisht nga miratimi paraprak nga autoriteti kompetent, me kusht që të plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:
       1. ekskursioni mbi 13 000 ft është i nevojshëm për hipjen/zbarkimin e personave ose për operimet HEMS HEC;
       2. fluturimi nuk realizohet në lartësi mbi 16 000 ft;
       3. kohëzgjatja e ekskursionit mbi 10 000 ft pa oksigjen është e kufizuar në 30 minuta brenda një misioni HEMS;
       4. informatat rreth sigurisë në përputhje me pikën CAT.OP.MPA.170 të Aneksit IV përfshijnë informatat e duhura për anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët mbi efektet e hipoksisë;
       5. PSO-të përfshihen në doracakun e operimeve në pikat (1) deri (4);
       6. përvoja e operatorit për kryerjen e operimeve në lartësi të mëdha pa përdorur oksigjen shtesë është e përshtatshme për operacionet që do të kryhen;
       7. përvoja e anëtarëve individualë të ekuipazhit dhe përshtatja e tyre fiziologjike në lartësi të mëdha janë të përshtatshme për operacionet që do të kryhen;
       8. të gjithë anëtarët e ekuipazhit të përfshirë në operime kanë marrë trajnime fillestare dhe përsëritëse për hipoksinë;
       9. asnjë nga anëtarët e ekuipazhit të përfshirë në operime nuk është diagnostikuar me një gjendje mjekësore që mund të çojë në hipoksi.
    5. Për operime me një pilot gjatë natës, helikopteri duhet të jetë i pajisur si më poshtë:
       1. për një helikopter që e ka marrë për herë të parë CofA-në individuale para datës 25 maj 2024 ose më herët, me një sistem të përshtatshëm të rritjes së stabilitetit ose autopilot;
       2. për helikopter që e ka marrë CofA-në e parë më ose pas datës 25 maj 2024, me autopilot.
    6. Për operimet HEMS gjatë ditës, helikopteri duhet të pajiset me instrumentet e fluturimit të parapara me pikat (a) (6) dhe (a) (7) të pikës CAT.IDE.H.130 të Aneksit IV.
    7. Helikopteri duhet të jetë i pajisur me një lartësimatës radio të aftë për të lëshuar paralajmërim audio nën një lartësi të paracaktuar dhe një paralajmërim vizual në një lartësi të zgjedhur nga piloti.
    8. Instrumentet dhe pajisjet e parapara me pikat (e) dhe (g) miratohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore.
    9. Operatori duhet të sigurojë që të gjitha informatat përkatëse evidentohen në listën e pajisjeve minimale.’;
  1. pika SPA.HEMS.120 zëvendësohet si në vijim:

# ‘SPA.HEMS.120 Kriteret minimale të operimit HEMS

* + 1. Fluturimet HEMS të operuara nën VFR duhet të jenë në përputhje me kriteret minimale specifike të motit HEMS për fazën e dërgimit dhe gjatë rrugës së fluturimit HEMS.
    2. Nëse gjatë fazës së rrugës kushtet e motit bien nën bazën e reve ose minimumin e dukshmërisë, helikopterët e certifikuar për fluturime vetëm nën VMC duhet ta braktisin fluturimin ose të kthehen në bazë. Helikopterët e pajisur dhe të certifikuar për operacionet me instrumente të kushteve meteorologjike (IMC) mund ta braktisin fluturimin, të kthehen në bazë ose të shndërrohen në të gjitha aspektet në një fluturim të kryer sipas rregullave të fluturimit me instrument (IFR), me kusht që ekuipazhi i fluturimit të jetë i kualifikuar siç duhet.
    3. Minimumi i funksionimit VFR duhet të jetë siç përcaktohet nga kërkesat në fuqi të hapësirës ajrore, me përjashtim të rasteve të mëposhtme kur mund të përdoret tavani i reduktuar, dukshmëria dhe distancat vertikale nga pengesat:
       1. operimet me shumë pilot;
       2. operimet me një pilot të vetëm me një anëtar të ekuipazhit teknik të ulur në ndenjësen e përparme me fytyrë përpara, i cili është i kualifikuar dhe i ngarkuar në mënyrë të përshtatshme për ta ulur rrezikun shtesë.’;
  1. pika SPA.HEMS.125 zëvendësohet si në vijim:

# ‘SPA.HEMS.125 Kushtet e performancë për operimet HEMS

* + 1. Operimet e klasës 3 të performancës mbi një mjedis armiqësor duhet të realizohen vetëm nëse përmbushet njëri prej kushteve të mëposhtme:
       1. Vendi operativ HEMS i përdorur për ngritje, ulje ose operime HEMS HEC ndodhet mbi 7 000 këmbë lartësi dhe helikopteri është i certifikuar si Kategori A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia;
       2. Operimi i planifikuar HEMS nuk parasheh transportin e personelit mjekësor, furnizimeve mjekësore ose personave të sëmurë ose të lënduar dhe/ose helikopteri është i certifikuar si Kategori A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia, ose plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:
          1. helikopteri është i pajisur me sisteme të karburantit rezistente ndaj përplasjeve;
          2. helikopteri është i pajisur me rrip të sigurisë me sistem mbrojtës për pjesën e sipërme të gjoksit për përdorim në çdo ulëse të pasagjerëve për çdo pasagjer të moshës 24 muaj e më shumë;
          3. lartësia e të paktën një prej vendeve operative HEMS të përdorura gjatë operimit HEMS nuk është më e ulët se 3 000 ft;
          4. operatorit i është dhënë aprovimi nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën CAT. POL.H.420 i Aneksit IV;
       3. Të paktën një vend operimi HEMS i përdorur për ngritje, ulje ose operime HEMS HEC gjatë operimit HEMS ndodhet në ose mbi 8 000-ft lartësi dhe plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:
          1. helikopteri është i pajisur me sisteme të karburantit rezistente ndaj përplasjeve;
          2. helikopteri është i pajisur me rrip të sigurisë me sistem mbrojtës për pjesën e sipërme të gjoksit për përdorim në çdo ulëse të pasagjerëve për çdo pasagjer të moshës 24 muaj e më shumë;
          3. helikopteri i certifikuar si Kategori A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia, nuk është i disponueshëm ose i papërshtatshëm për operim për shkak të njërës prej arsyeve të mëposhtme:

margjina të pamjaftueshme të performancës për të operuar në vendin operativ HEMS, ose pa aftësi për të kryer operime HEMS HEC, nëse është e aplikueshme;

helikopterët e certifikuar si Kategori A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia, dhe që mund të dërgohen në një formë tjetër, janë në mision HEMS ose nuk janë ende gati për misionin e radhës, duke çuar në vonesë në ndërhyrje të papajtueshme me urgjencën;

* + - * 1. operatori ka përcaktuar procedura për ta respektuar pikën (iii);
        2. operatori e ka marrë aprovimin nga autoriteti kompetent sipas pikës CAT. POL.H.420 të Aneksit IV;
        3. operatori duhet t’i regjistrojë të gjitha misionet e kryera me helikopter që nuk është i certifikuar si Kategori A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia.
    1. Pas shfuqizimit të pikës CAT.POL.H.400(d)(2) të Aneksit IV, nëse nuk janë plotësuar kriteret e pikës (a)(1), pastaj operimet e helikopterit gjatë natës mund të realizohen në klasën 3 të performancës.
    2. Ngritja dhe aderimi
       1. Helikopterët që kryejnë operime drejt ose nga zona e afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO) në një spital që ndodhet në një mjedis armiqësor të ngjeshur dhe që përdoret si bazë operative HEMS do të operohen në përputhje me klasën 1 të performancës.
       2. (2) Helikopterët që kryejnë operacione drejt ose nga një FATO në një spital që ndodhet në një mjedis armiqësor të ngjeshur dhe që nuk është bazë operative HEMS do të operohen në përputhje me klasën 1 të performancës, përveç kur operatori ka aprovim në përputhje me pikën CAT.POL.H.225.
       3. Helikopterët që realizojnë operime drejt ose nga lokacioni i operimit HEMS që ndodhet në një mjedis armiqësor duhet:
          1. të operohet në përputhje me klasën 2 të performancës, apo nëse janë përmbushur kushtet e përcaktuara në pikën (a), në klasën 3 të performancës;
          2. përjashtuar nga miratimi i paraparë me pikën CAT.POL.H.305(a) të Aneksit IV, me kusht që të tregohet përputhshmëria me pikën CAT.POL.H.305(b)(2) dhe (b)(3) të Aneksit IV.
       4. Karakteristikat e lokacionit të operimit HEMS duhet të sigurojnë pastrimin e duhur nga të gjitha pengesat dhe duhet të sigurojnë operime të sigurta. Për operimet e natës, sistemi i ndriçimit të helikopterit duhet t’i ndriçojë në mënyrë adekuate vendin e uljes dhe pengesat përreth.’;
  1. pika SPA.HEMS.130 zëvendësohet si në vijim:

# ‘SPA.HEMS.130 Kushtet për ekuipazhin

* + 1. *Përzgjedhja*. Operatori duhet t’i përcaktojë kriteret për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për detyrën HEMS, duke e marrë parasysh përvojën e tyre paraprake.
    2. HAPËSIRË E LËNË BOSH QËLLIMISHT
    3. *Trajnimi operativ*. Anëtarët e ekuipazhit duhet ta përfundojnë me sukses trajnimin operativ sipas procedurave HEMS që ndodhen në doracakun e operimeve.
    4. *Trajnimi për fluturime duke iu referuar vetëm instrumenteve*. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që kryejnë operime HEMS pa klasifikim të vlefshëm instrumentesh duhet ta përfundojnë trajnimin e fluturimit derisa të aftësohen duke iu referuar vetëm instrumenteve në helikopter ose në FSTD për të patur aftësi për t'iu shpëtuar kushteve të padëshiruara të IMC-së. Periudha e vlefshmërisë së trajnimit të fluturimit do të jetë 6 muaj kalendarik.
    5. *Përbërja e ekuipazhit*
       1. *Fluturimet ditore*. Përbërja minimale e ekuipazhit duhet t’i plotësojë të paktën kushtet në vijim:
          1. T’i ketë dy pilotë ose një pilot dhe një anëtar teknik të ekuipazhit për HEMS;
          2. përbërja e ekuipazhit mund të reduktohet në vetëm një pilot vetëm nëse ndodh një nga situatat e mëposhtme; pasi përbërja e ekuipazhit të reduktohet në një pilot, komandanti do të operojë në ose nga lokacionet operative HEMS nëse ata kanë kryer më parë një zbulim gjatë fluturimit me dy anëtarë të ekuipazhit gjatë të njëjtit mision HEMS:

komandantit i kërkohet të marrë furnizime mjekësore shtesë, të furnizojë me karburant ose të ripozicionohet ndërsa anëtari teknik i ekuipazhit HEMS ofron ndihmë mjekësore në terren;

pasagjeri mjekësor ka nevojë për ndihmën e anëtarit teknik të ekuipazhit HEMS në fluturim;

anëtari teknik i ekuipazhit HEMS zbarkon për të mbikëqyrur një operim të ngritjes së ngarkesasave HEMS HEC jashtë helikopterit;

* + - 1. *Fluturimi gjatë natës*. Përbërja minimale e ekuipazhit duhet të jetë:
         1. dy pilotë ose një pilot dhe një anëtar teknik i ekuipazhit HEMS;
         2. një pilot në rastet kur plotësohen këto kushte:

pasagjeri mjekësor ka nevojë për ndihmën e anëtarit teknik të ekuipazhit HEMS gjatë fluturimit;

as vendi i nisjes as destinacioni nuk është vendi i operimit të HEMS-it.

* + - 1. Operatori duhet të sigurojë që vazhdimësia e konceptit të ekuipazhit po ruhet gjatë tërë misionit HEMS.
    1. Trajnimi dhe kontrollimi i ekuipazhit të fluturimit dhe ekuipazhit teknik
       1. Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhen nga personel i kualifikuar në përputhje me planprogramin e detajuar që përfshihet në doracakun operativ dhe të miratuar nga autoriteti kompetent..
       2. Anëtarët e ekuipazhit
          1. Të gjitha elementët përkatëse të programeve të trajnimit të ekuipazhit të përcaktuar në nënpjesën FC dhe TC të Aneksit III (Pjesa-ORO), duke përfshirë trajnimin me helikopter/FSTD, duhet t’i përmirësojnë njohuritë e ekuipazhit për mjedisin dhe pajisjet e punës HEMS, ta përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit dhe përfshijnë masa për t’i minimizuar rreziqet që lidhen me tranzitin gjatë rrugës në kushte me dukshmëri të ulët, zgjedhjen e vendeve operative HEMS dhe profilet e afrimit dhe nisjes.
          2. Masat e përmendura në pikën (i) duhet të vlerësohen gjatë këtyre dy proceseve:

Kontrollet e aftësisë së VMC ditën, ose kontrollet e aftësisë së VMC natën kur operimet HEMS natën ndërmerren nga operatori;

Kontrollet e linjës.

* + - * 1. komponentët HEMS të kontrolleve të aftësisë dhe kontrolleve të linjës të përmendura në pikën (ii) do ta kenë një periudhë vlefshmërie prej 12 muajsh kalendarikë.’;
  1. pika SPA.HEMS.140 zëvendësohet si në vijim:

# ‘SPA.HEMS.140 Informatat, procedurat dhe dokumentacioni

* + 1. Operatori duhet t’i vlerësojë, zbusë dhe minimizojë rreziqet që lidhen me mjedisin HEMS si pjesë e procesit të tij të analizës dhe menaxhimit të rrezikut. Operatori duhet t’i përshkruajë masat lehtësuese, duke përfshirë procedurat e operimit, në manualin e operimit.
    2. Operatori duhet të sigurojë që komanduesi i HEMS-it i vlerëson rreziqet specifike që ndërlidhen me misionin përkatës të HEMS-it.
    3. Pavarësisht pikës CAT.OP.MPA.175 të Aneksit IV, operatori nuk ka nevojë ta kryejë planin operativ të fluturimit nëse misioni HEMS përfshin një fluturim për në ose nga një lokacion operativ HEMS i pa shqyrtuar paraprakisht.
    4. Ekstraktet përkatëse nga doracaku i operimeve duhet t'i vihen në dispozicion organizatës për të cilën operatori i kryen operimet HEMS.’;
  1. shtohet pika e mëposhtme SPA.HEMS.151:

# ‘SPA.HEMS.151 Sistemi për përcjelljen e avionit

Operatori duhet ta krijojë dhe ta mirëmbajë një sistem për përcjelljen e avionëve për operimet HEMS për aq sa zgjatë misioni HEMS.’;

* 1. në pikën SPA.PINS-VFR.100, pika (a) zëvendësohet si në vijim:

‘(a) Operatori duhet t’i përdorë vetëm kriteret minimale të reduktuara të operimit VFR në rastet kur plotësohen të dyja kushtet e mëposhtme:

1. operimet nuk realizohen me aprovimin për HEMS;
2. operatori e ka marrë aprovimin nga autoriteti kompetent.’;
3. në Aneksin VII, pika NCO.IDE.H.170(b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) Helikopterët e certifikuar për konfigurim maksimal të ulëseve të pasagjerëve prej gjashtë ose më pak do të pajisen me ELT(S) ose fener personal lokalizimi (PLB), që bartet nga një anëtar i ekuipazhit ose pasagjer, ose me një ELT automatik.’;

1. në Aneksin VIII, pika SPO.IDE.H.190(b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) Helikopterët e certifikuar për konfigurim maksimal të ulëseve prej gjashtë ose më pak duhet të pajisen me ELT(S) ose fener lokal lokal (PLB), që bartet nga një anëtar ekuipazhi ose një specialist detyrash, ose me një ELT automatik.’.

**ANNEX**

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

1. Annex I is amended as follows:
   1. point (61) is replaced by the following:

‘(61) “HEMS flight” means a flight by a helicopter operating under a HEMS approval, where immediate and rapid transportation is essential and the purpose of which is either of the following:

* + 1. to facilitate emergency medical assistance by carrying one or more of the following:
       1. medical personnel;
       2. medical supplies (equipment, blood, organs, drugs);
       3. ill or injured persons and other persons directly involved;
    2. to perform an operation where a person faces an imminent or anticipated health risk posed by the environment and either of the following conditions is met:
       1. that person needs to be rescued or provided with supplies;
       2. persons, animals or equipment need to be transported to and from the HEMS operating site;’;
  1. the following point (61a) is inserted:

‘(61a) “HEMS HEC operation” means air and ground operations for the purpose of transporting one or more persons as human external cargo (HEC) within a HEMS flight;’;

* 1. point (62) is replaced by the following:

‘(62) “HEMS operating base” means an aerodrome at which the crew members and the HEMS helicopter may be on standby for HEMS operations;’;

* 1. point (63) is replaced by the following:

‘(63) “HEMS operating site” means a site that is selected by the commander during a HEMS flight for a HEMS HEC operation or a landing or a take-off;’;

* 1. point (118) is replaced by the following:

‘(118) “technical crew member” means a crew member in commercial air transport HEMS, HEMS HEC, HHO or NVIS operations, other than a flight or cabin crew member, assigned by the operator to duties in the aircraft or on the ground for the purpose of assisting the pilot during HEMS, HEMS HEC, HHO or NVIS operations, which may require the operation of specialised on-board equipment;’;

* 1. the following new point (129) is added:

‘(129) “complex motor-powered aircraft” shall mean:

* + 1. an aeroplane:
* with a maximum certificated take-off mass exceeding 5 700 kg, or
* certificated for a maximum passenger seating configuration of more than nineteen, or
* certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, or
* equipped with (a) turbojet engine(s) or more than one turboprop engine, or
  + 1. a helicopter certificated:
       1. for a maximum take-off mass exceeding 3 175 kg, or
       2. for a maximum passenger seating configuration of more than nine, or
       3. for operation with a minimum crew of at least two pilots, or
    2. a tilt rotor aircraft;’;

1. Annex II is amended as follows:
   1. point ARO.OPS.220 is replaced by the following:

# ‘ARO.OPS.220 Approval of helicopter operations to or from a public interest site

* + 1. Upon receiving an application for the issue of, or changes to, an approval for a helicopter operation to or from a public interest site, the competent authority shall assess the application in accordance with point CAT.POL.

H.225 of Annex IV and conduct any additional assessment of the operator as deemed necessary.

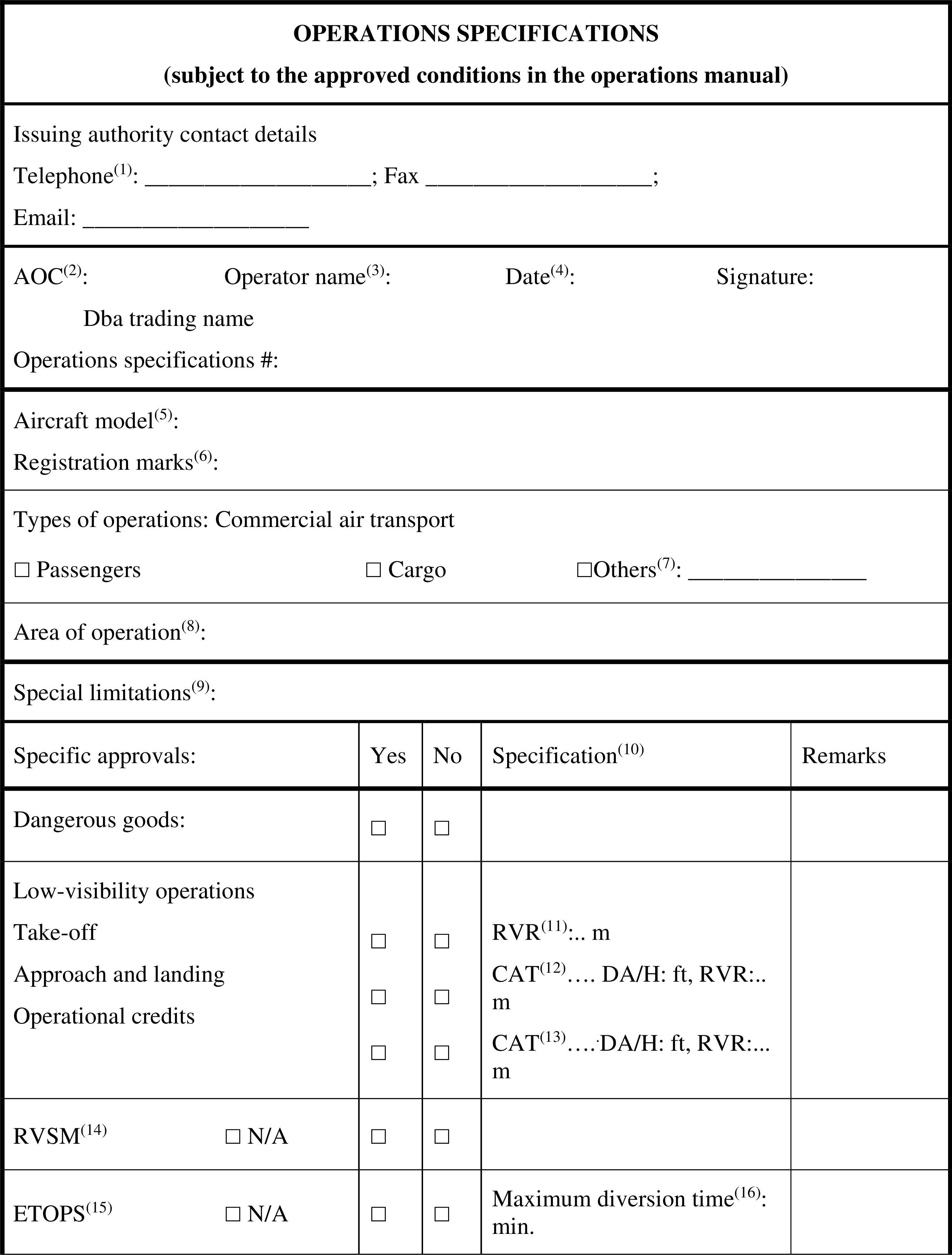
* + 1. The approval referred to in point CAT.POL.H.225 of Annex IV shall include a list of the public interest site or sites and helicopter type or types specified by the operator and to which the approval applies.
    2. The approval shall only apply to public interest sites established before 1 July 2002, or to public interest sites established before 28 October 2014 and for which a derogation from point CAT.POL.H.225 of Annex IV granted under Article 6(6) has been notified to the Commission and the Agency.
    3. If changes to the obstacle environment at a public interest site are notified or discovered, the competent authority shall assess whether the approvals it has granted covering helicopter operations to or from that site remain valid. Where permanent changes to the obstacle environment have a significantly negative safety impact, the following shall apply:

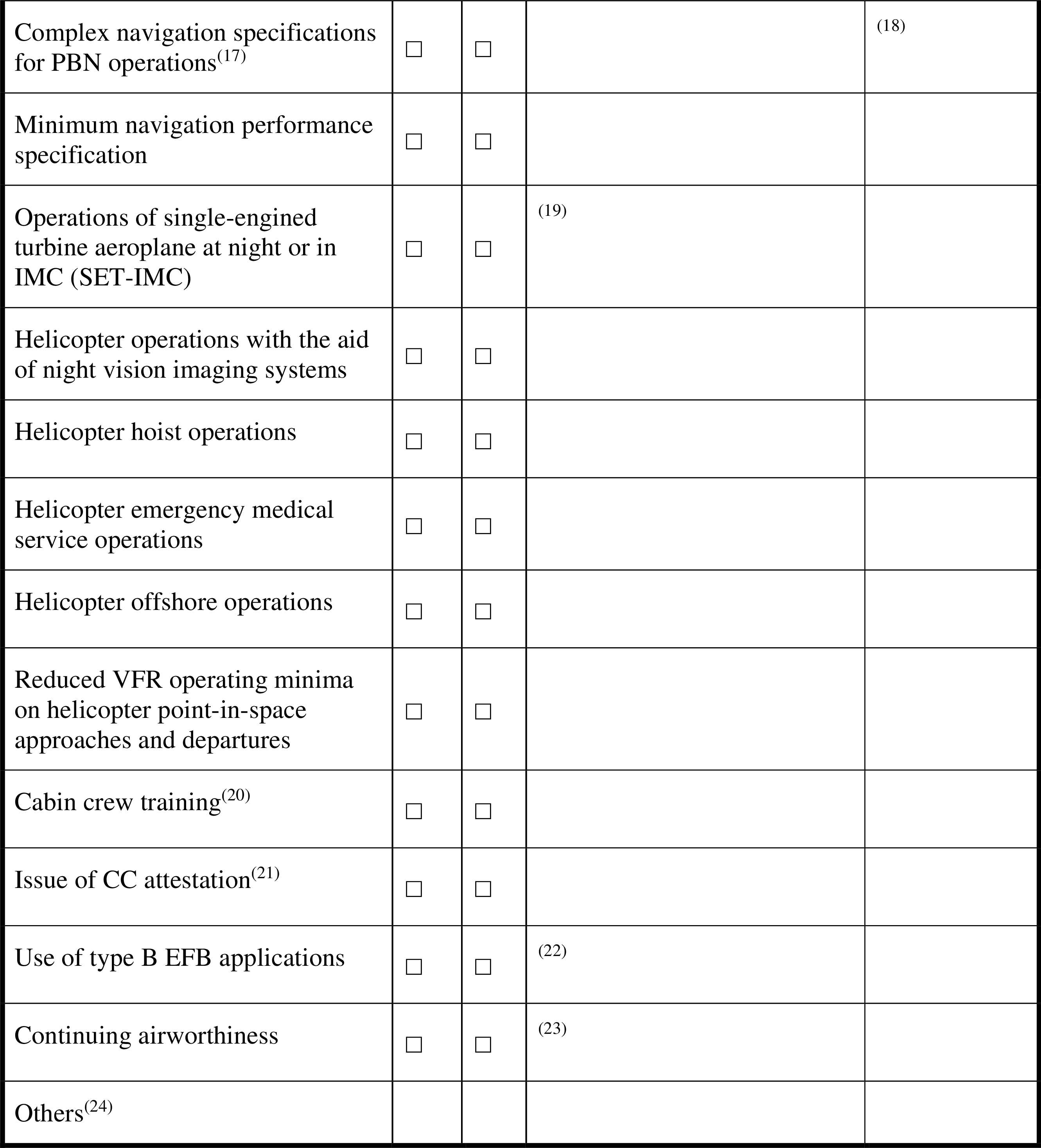
1. the competent authority shall limit the privileges of the relevant approvals granted under point CAT.POL.

H.225 of Annex IV to exclude helicopter operations to and from that site and remove the site from the list attached to the approval in accordance with point (b);

1. the site shall no longer qualify for a public interest site approval under point CAT.POL.H.225 of Annex IV;
2. where the new obstacles are removed, operators may apply or reapply for an approval for a helicopter operation under point CAT.POL.H.225 of Annex IV for the particular site.
   * 1. The competent authority shall not grant an approval under point CAT.POL.H.225 of Annex IV for a public interest site that was previously operated in performance class 1 following a change in the obstacle environment.’;
   1. Appendix II is replaced by the following:

‘*Appendix II*





*(1) Telephone contact details of the competent authority, including the country code. Email to be provided as well as fax if available.*

*(2) Insertion of associated air operator certificate (AOC) number.*

*(3) Insertion of the operator’s registered name and the operator’s trading name, if different. Insert ‘Dba’ before the trading name (for ‘Doing business as’).*

*(4) Issue date of the operations specifications (dd-mm-yyyy) and signature of the competent authority representative.*

*(5) Insertion of ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232).*

*(6) The registration marks are listed either in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must make a reference to the related page in the operations manual. In case not all specific approvals apply to the aircraft model, the registration marks of the aircraft may be entered in the remark column to the related specific approval.*

*(7) Other type of transportation to be specified (e.g. emergency medical service).*

*(8) Listing of geographical area(s) of authorised operation (by geographical coordinates or specific routes, flight information region or national or regional boundaries).*

*(9) Listing of applicable special limitations (e.g. VFR only, Day only, etc.).*

*(10) List in this column the most permissive criteria for each approval or the approval type (with appropriate criteria).*

*(11) Insertion of approved minimum take-off RVR in metres. One line per approval may be used if different approvals are granted.*

*(12) Insertion of applicable precision approach category: CAT II or CAT III. Insertion of minimum RVR in metres and DH in feet. One line is used per listed approach category.*

*(13) Insertion of applicable operational credit: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Insertion of minimum RVR in metres and DH in feet. One line is used per listed operational credit.*

*(14) The Not Applicable (N/A) box may be checked only if the aircraft maximum ceiling is below FL290.*

*(15) Extended range operations (ETOPS) currently apply only to two-engined aircraft. Therefore, the Not Applicable (N/A) box may be checked if the aircraft model has less or more than two engines.*

*(16) The threshold distance may also be listed (in NM), as well as the engine type.*

*(17) Performance-based navigation (PBN): one line is used for each complex PBN specific approval (e.g. RNP AR APCH), with appropriate limitations listed in the ‘Specifications’ or ‘Remarks’ columns, or in both. Procedure-specific approvals of specific RNP AR APCH procedures may be listed in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must have a reference to the related page in the operations manual.*

*(18) Specify if the specific approval is limited to certain runway ends or aerodromes, or both.*

*(19) Insertion of the particular airframe or engine combination.*

*(20) Approval to conduct the training course and examination to be completed by applicants for a cabin crew attestation as specified in Annex V (Part-CC) to Regulation (CAA) No. 05/2015.*

*(21) Approval to issue cabin crew attestations as specified in Annex V (Part-CC) to Regulation (CAA) No. 05/2015.*

*(22) Insertion of the list of type B EFB applications together with the reference of the EFB hardware (for portable EFBs). This list is contained either in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must make a reference to the related page in the operations manual.*

*(23) The name of the person or organisation responsible for ensuring that the continuing airworthiness of the aircraft is maintained and a reference to the regulation that requires the work, i.e. Subpart G of Annex I (Part-M) to Regulation (CAA) No. 08/2018.*

*(24) Other approvals or data may be entered here, using one line (or one multi-line block) per authorisation (e.*

*g. short landing operations, steep approach operations, reduced required landing distance, helicopter operations to or from a public interest site, helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area, helicopter operations without a safe forced landing capability, operations with increased bank angles, maximum distance from an adequate aerodrome for two-engined aeroplanes without an ETOPS approval).*

EASA Form 139 Issue 8’;

(3) Annex III is amended as follows:

1. point ORO.TC.110 is amended as follows:
2. point (b) is replaced by the following:

‘(b) Following the completion of initial, operator conversion, and differences training, and following any required familiarisation flights, each technical crew member shall undergo a check to demonstrate their proficiency in carrying out normal and emergency procedures.’;

1. the following points (d) and (e) are added:

‘(d) The checks that follow the operator conversion training and any required familiarisation flights shall take place prior to operating as a required technical crew member in HEMS, HHO or NVIS operations.

(e) The validity of the technical crew member’s check to demonstrate their proficiency in carrying out normal and emergency procedures shall be 12 calendar months.’;

1. point ORO.TC.130 is replaced by the following:

# ‘ORO.TC.130 Familiarisation flights

If the operator conversion training does not include training in an aircraft/FSTD, each technical crew member shall undertake familiarisation flights.’.

(4) Annex IV is amended as follows:

1. point CAT.POL.H.215 is amended as follows:
2. point (a) is replaced by the following:

‘(a) The mass of the helicopter and the flight path at all points along the route, with the critical engine inoperative and the meteorological conditions expected for the flight, shall permit compliance with any of the following points:

* 1. when it is intended that the flight will be conducted at any time out of sight of the surface, the mass of the helicopter permits a rate of climb of at least 50 ft/minute with the critical engine inoperative at an altitude of at least 300 m (1 000 ft), or 600 m (2 000 ft) in areas of mountainous terrain, above all relevant terrain and obstacles along the route;
  2. when it is intended that the flight will be conducted without the surface in sight, the flight path permits the helicopter to continue flight from the cruising altitude to a height of 300 m (1 000 ft) above a landing site where a landing can be made in accordance with point CAT.POL.H.220; the flight path clears vertically, by at least 300 m (1 000 ft) or 600 m (2 000 ft) in areas of mountainous terrain, all relevant terrain and obstacles along the route; Drift-down techniques may be used;
  3. when it is intended that the flight will be conducted in VMC with the surface in sight, the flight path permits the helicopter to continue flight from the cruising altitude to a height of 300 m (1 000 ft) above a landing site where a landing can be made in accordance with point CAT.POL.H.220, without flying at any time below the appropriate minimum flight altitude; Obstacles shall be considered within a distance on either side of the route as specified for the purpose of determination of the minimum flight altitude in VFR.’;

1. point (c) is deleted;
2. point CAT.POL.H.225 is amended as follows:
3. in point (a), point (1) is replaced by the following:

‘(1) the site was established as a public interest site before 1 July 2002, or the site was established as a public interest site before 28 October 2014 and a derogation from this point granted under Article 6(6) has been notified to the Commission and the Agency before 14 June 2023;’

1. point (c) is replaced by following:

‘(c) The operations manual shall contain all the following for each PIS: a diagram or annotated photograph that shows the main aspects, the dimensions, the non-conformance with the performance class 1 requirements, the main hazards and the contingency plan should an incident occur.’;

1. the following point (d) is added:

‘(d) The operator shall keep the information provided in point (c) up to date and shall notify any changes to it to the competent authority. When operations take place in another Member State, the operator shall also notify the authority of that State.’;

1. in point CAT.POL.H.420, point (b) is replaced by the following: ‘(b)

To obtain and maintain such approval, the operator shall:

1. only conduct the operations referred to in point (a) in the areas and under the conditions specified in the approval;
2. INTENTIONALLY LEFT BLANK
3. substantiate that helicopter limitations, or other justifiable considerations, preclude the use of the appropriate performance criteria;
4. be approved in accordance with point CAT.POL.H.305(b).’;
5. Annex V is amended as follows:
   1. in point SPA.NVIS.110, point (e) is replaced by the following:

‘(e) All required NVG on an NVIS flight shall be of the same filter class and shall provide for sufficiently equivalent visual acuity.’;

* 1. in point SPA.HEMS.100, the following point (c) is added:

‘(c) Night operations to non-pre-surveyed HEMS operating sites outside congested areas that provide sufficient artificial ambient light shall be conducted under an approval issued in accordance with point SPA.NVIS.100.’;

* 1. the following point SPA.HEMS.105 is inserted:

# ‘SPA.HEMS.105 HEMS HEC operations

* + 1. HEMS HEC operations may be conducted with either of the following:
       1. a helicopter hoist, under the conditions prescribed in Subpart I (Helicopter Hoist Operations);
       2. a cargo sling, under the conditions prescribed in point (b).
    2. For HEMS HEC operations conducted with a cargo sling, the operator shall:
       1. comply with the requirements of point SPO.SPEC.HEC.105 of Annex VIII;
       2. use an approved double cargo hook, or a cargo hook system approved under a relevant airworthiness standard;
       3. limit the operations to the technical phase of the flight for rescuing injured, ill or endangered persons, or to carry persons that are necessary for the mission;
       4. ensure that sling technical crew members are adequately equipped, trained, checked and briefed;
       5. develop specific HEMS HEC SOPs, following the risk assessment referred to in point SPA.HEMS.140;
       6. ensure that all flight crew members involved in HEMS HEC operations are experienced, trained and checked for HEMS HEC operations, and have recent experience with such activity.’;
  1. point SPA.HEMS.110 is replaced by the following:

# ‘SPA.HEMS.110 Equipment requirements for HEMS operations

* + 1. The installation on a helicopter of all dedicated medical equipment and any subsequent modifications to that equipment and, where appropriate, its operation, shall be approved in accordance with Regulation (CAA) No. 06/2015.
    2. For VFR flights over routes navigated by reference to visual landmarks, the helicopter shall be equipped with a device that provides a moving map display with own-ship position and obstacles. The map and obstacle database(s) shall be kept up to date.
    3. By way of derogation from point CAT.IDE.H.240 of Annex IV, complex, non-pressurised helicopters operated in HEMS with a MOPSC of nine or less shall comply with the oxygen requirements applicable to other than complex, non-pressurised helicopters.
    4. By way of derogation from points CAT.OP.MPA.285 and CAT.IDE.H.240 of Annex IV, short excursions above 13 000 ft without using supplemental oxygen may be undertaken by day, subject to prior approval by the competent authority, provided that all the following conditions are met:
       1. the excursion above 13 000 ft is necessary for the embarkation/disembarkation of persons or for HEMS HEC operations;
       2. the flight is not conducted above 16 000 ft;
       3. the duration of the excursion above 10 000 ft without oxygen is limited to 30 minutes within a HEMS mission;
       4. the safety briefing in accordance with point CAT.OP.MPA.170 of Annex IV includes adequate information to crew members and passengers on the effects of hypoxia;
       5. SOPs are included in the operations manual covering points (1) to (4);
       6. the operator’s experience of conducting operations at high altitudes without using supplemental oxygen is adequate for the operations to be performed;
       7. the experience of the individual crew members and their physiological adaptation to high altitudes are adequate for the operations to be performed;
       8. all crew members involved in the operations have received initial and recurrent training in hypoxia;
       9. none of the crew members involved in the operations have been diagnosed with a medical condition that could lead to hypoxia.
    5. For single-pilot operations at night, the helicopter shall be equipped as follows:
       1. for a helicopter first issued with an individual CofA before 25 May 2024 or earlier, with a suitable stability augmentation system or autopilot;
       2. for a helicopter first issued with an initial CofA on or after 25 May 2024, with an autopilot.
    6. For HEMS operations by day, the helicopter shall be equipped with the flight instruments required under points (a)(6) and (a)(7) of point CAT.IDE.H.130 of Annex IV.
    7. The helicopter shall be equipped with a radio altimeter capable of emitting an audio warning below a pre-set height and a visual warning at a height selectable by the pilot.
    8. Instruments and equipment required in points (e) and (g) shall be approved in accordance with the applicable airworthiness requirements.
    9. The operator shall ensure that all relevant information is documented in the minimum equipment list.’;
  1. point SPA.HEMS.120 is replaced by the following:

# ‘SPA.HEMS.120 HEMS operating minima

* + 1. HEMS flights operated under VFR shall comply with the HEMS-specific weather minima for the dispatch and en-route phase of the HEMS flight.
    2. If during the en-route phase the weather conditions fall below the cloud base or visibility minima, helicopters certified for flights only under VMC shall abandon the flight or return to base. Helicopters equipped and certified for instrument meteorological conditions (IMC) operations may abandon the flight, return to base or convert in all respects to a flight conducted under instrument flight rules (IFR), provided the flight crew are suitably qualified.
    3. The VFR operating minima shall be as defined by the applicable airspace requirements, except in the following cases where reduced ceiling, visibility and vertical distances from obstacles may be used:
       1. multi-pilot operations;
       2. single-pilot operations with a technical crew member seated in a forward-facing front seat, who is suitably qualified and tasked to mitigate the additional risk.’;
  1. point SPA.HEMS.125 is replaced by the following:

# ‘SPA.HEMS.125 Performance requirements for HEMS operations

* + 1. Performance class 3 operations over a hostile environment shall only be conducted provided one of the following conditions are met:
       1. The HEMS operating site used for take-off, landing or HEMS HEC operations is located above 7 000-ft altitude and the helicopter is certified as Category A or equivalent, as determined by the Agency;
       2. The planned HEMS operation does not require the transportation of medical personnel, medical supplies or ill or injured persons, and either the helicopter is certified as Category A or equivalent, as determined by the Agency, or all the following conditions are met:
          1. the helicopter is equipped with crash-resistant fuel systems;
          2. the helicopter is equipped with a safety belt with upper torso restraint system for use on each passenger seat for each passenger aged 24 months or more;
          3. the altitude of at least one of the HEMS operating sites used during the HEMS operation is not lower than 3 000 ft;
          4. the operator has been granted an approval by the competent authority in accordance with point CAT. POL.H.420 of Annex IV;
       3. At least one HEMS operating site used for take-off, landing or HEMS HEC operations during the HEMS operation is located at or above 8 000-ft altitude and all the following conditions are met:
          1. the helicopter is equipped with crash-resistant fuel systems;
          2. the helicopter is equipped with a safety belt with upper torso restraint system for use on each passenger seat for each passenger aged 24 months or more;
          3. a helicopter certified as Category A or equivalent, as determined by the Agency, is not available or not suitable for the operation due to either of the following reasons:

insufficient performance margins to operate at the HEMS operating site, or no capability to conduct HEMS HEC operations, if applicable;

helicopters certified as Category A or equivalent, as determined by the Agency, and that might otherwise be dispatched, are on a HEMS mission or not yet ready for the next mission, leading to a delay in the intervention incompatible with the emergency;

* + - * 1. the operator has established a procedure to achieve compliance with point (iii);
        2. the operator has been granted an approval by the competent authority in accordance with point CAT. POL.H.420 of Annex IV;
        3. the operator shall record all missions flown with a helicopter that is not certified as Category A or equivalent, as determined by the Agency.
    1. By way of derogation from point CAT.POL.H.400(d)(2) of Annex IV, if the criteria of point (a)(1) are met, then helicopter night operations may be conducted in performance class 3.
    2. Take-off and landing
       1. Helicopters that conduct operations to or from a final approach and take-off area (FATO) at a hospital that is located in a congested hostile environment and that is used as a HEMS operating base shall be operated in accordance with performance class 1.
       2. Helicopters that conduct operations to or from a FATO at a hospital that is located in a congested hostile environment and that is not a HEMS operating base shall be operated in accordance with performance class 1 except when the operator holds an approval in accordance with point CAT.POL.H.225.
       3. Helicopters that conduct operations to or from a HEMS operating site located in a hostile environment shall be:
          1. operated in accordance with performance class 2, or if the conditions defined in point (a) are met, in performance class 3;
          2. exempt from the approval required by point CAT.POL.H.305(a) of Annex IV, provided compliance is shown with point CAT.POL.H.305(b)(2) and (b)(3) of Annex IV.
       4. The HEMS operating site features shall provide adequate clearance from all obstructions, and shall provide for safe operations. For night operations, the helicopter lighting system shall adequately illuminate the landing site and surrounding obstacles.’;
  1. point SPA.HEMS.130 is replaced by the following:

# ‘SPA.HEMS.130 Crew requirements

* + 1. *Selection*. The operator shall establish criteria for the selection of flight crew members for the HEMS task, taking their previous experience into account.
    2. INTENTIONALLY LEFT BLANK
    3. *Operational training*. Crew members shall successfully complete operational training in accordance with the HEMS procedures contained in the operations manual.
    4. *Flight training by sole reference to instruments*. Flight crew members that conduct HEMS operations without a valid instrument rating shall complete flight training to proficiency by sole reference to instruments in a helicopter or in an FSTD to have the skills to escape unintended IMC conditions. The validity period of the flight training shall be 6 calendar months.
    5. *Crew composition*
       1. *Day flight*. The minimum crew composition shall at least satisfy the following requirements:
          1. comprise either two pilots or one pilot and one HEMS technical crew member;
          2. the crew composition may be reduced to only one pilot only if one of the situations below occur; once the crew composition is reduced to one pilot, the commander shall only operate to or from HEMS operating sites if they have previously conducted an in-flight reconnaissance with two crew members during the same HEMS mission:

the commander is required to fetch additional medical supplies, refuel, or reposition while the HEMS technical crew member provides medical assistance on the ground;

the medical passenger requires the assistance of the HEMS technical crew member in flight;

the HEMS technical crew member disembarks to supervise a HEMS HEC cargo sling operation from outside the helicopter;

* + - 1. *Night flight*. The minimum crew composition shall be:
         1. either two pilots or one pilot and one HEMS technical crew member;
         2. one pilot where the following conditions are met:

the medical passenger requires the assistance of the HEMS technical crew member during the flight;

neither the departure nor the destination is a HEMS operating site.

* + - 1. The operator shall ensure that the continuity of the crew concept is maintained throughout the HEMS mission.
    1. Flight and technical crew training and checking
       1. Training and checking shall be conducted by suitably qualified personnel in accordance with a detailed syllabus that is included in the operations manual and approved by the competent authority.
       2. Crew members
          1. All relevant elements of the crew training programmes defined in Subpart FC and TC of Annex III (Part-ORO), including helicopter/FSTD training, shall improve the crew’s knowledge of the HEMS working environment and equipment, improve crew coordination, and include measures to minimise the risks associated with en-route transit in low-visibility conditions, the selection of HEMS operating sites, and approach and departure profiles.
          2. The measures referred to in point (i) shall be assessed during both of the following:

VMC day proficiency checks, or VMC night proficiency checks when night HEMS operations are undertaken by the operator;

line checks.

* + - * 1. the HEMS components of the proficiency checks and line checks referred to in point (ii) shall both have a validity period of 12 calendar months.’;
  1. point SPA.HEMS.140 is replaced by the following:

# ‘SPA.HEMS.140 Information, procedures and documentation

* + 1. The operator shall assess, mitigate, and minimise the risks associated with the HEMS environment as part of its risk analysis and management process. The operator shall describe the mitigating measures, including operating procedures, in the operations manual.
    2. The operator shall ensure that the HEMS commander assesses specific risks associated with the particular HEMS mission.
    3. Notwithstanding point CAT.OP.MPA.175 of Annex IV, the operator does not need to complete an operational flight plan if the HEMS mission includes a flight to or from a non-pre-surveyed HEMS operating site.
    4. Relevant extracts from the operations manual shall be made available to the organisation for which the operator performs HEMS operations.’;
  1. the following point SPA.HEMS.151 is inserted:

# ‘SPA.HEMS.151 Aircraft tracking system

The operator shall establish and maintain a monitored aircraft tracking system for HEMS operations for the entire duration of the HEMS mission.’;

* 1. in point SPA.PINS-VFR.100, point (a) is replaced by the following:

‘(a) The operator shall only use reduced VFR operating minima where both of the following conditions are met:

1. the operations are not conducted under a HEMS approval;
2. the operator has been granted an approval by the competent authority.’;
3. in Annex VII, point NCO.IDE.H.170(b) is replaced by the following:

‘(b) Helicopters certified for a maximum passenger seating configuration of six or less shall be equipped with an ELT(S) or a personal locator beacon (PLB), carried by a crew member or a passenger, or with an automatic ELT.’;

1. in Annex VIII, point SPO.IDE.H.190(b) is replaced by the following:

‘(b) Helicopters certified for a maximum seating configuration of six or less shall be equipped with an ELT(S) or a personal locator beacon (PLB), carried by a crew member or a task specialist, or with an automatic ELT.’.

**DODATAK**

Prilog, II, III, IV, V, VII i VIII da Uredba (ACV) br. 01/2019 su izmenjeni kao sledi:

1. Prilog I je izmenjeni kako sledi:
   1. tačka (61) je zamenjeni sa sledećem:

'(61) „HEMS let” označava let helikopterom koji radi po HEMS odobrenju, gde je neposredan i brz transport od suštinskog značaja i čija je svrha bilo šta od sledećeg:

(a) da olakša hitnu medicinsku pomoć noseći jedno ili više od sledećeg:

(i) medicinsko osoblje;

(ii) medicinski materijal (oprema, krv, organi, lekovi);

(iii) bolesnih ili povređenih i drugih direktno uključenih lica;

(b) da izvrši operaciju u kojoj se osoba suočava sa neposrednim ili očekivanim zdravstvenim rizikom koji predstavlja životna sredina i kada je ispunjen bilo koji od sledećih uslova:

(i) tu osobu treba spasiti ili snabdeti zalihama;

(ii) osobe, životinje ili oprema treba da se transportuju do i od HEMS operativnog mesta;';

* 1. sledeća tačka (61a) je unesena:

'(61a) „HEMS HEC operacija” označava vazdušne i zemaljske operacije u svrhu transporta jedne ili više osoba kao ljudskog spoljnog tereta (HEC) u okviru HEMS leta';

* 1. tačka (62) je zamenjena sa sledećem:

'(62) „HEMS operativni baza” označava aerodrom na kojem članovi posade i HEMS helikopter mogu biti u pripravnosti za HEMS operacije ';

* 1. tačka (63 je zamenjena sa sledećem:

'(63) „HEMS operativni sajt” označava lokaciju koju odabere komandant tokom HEMS leta za HEMS HEC operaciju ili sletanje ili poletanje';

* 1. tačka (118) je zamenjena sa sledećem:

'(118) „član tehničke posade“ označava člana posade u komercijalnom vazdušnom transportu HEMS, HEMS HEC, HHO ili NVIS operacijama, osim člana letačke ili tehničke posade, koga je operater dodelio na dužnosti u avionu ili na zemlji u svrhu pružanja pomoći pilotu tokom HEMS, HEMS HEC, HHO ili NVIS operacija, koje mogu zahtevati rad specijalizovane opreme u helikopteru;';

* 1. sledeća novo tačka (129) je dodata:

'(129) „složena letelica na motorni pogon ” označava:

* + 1. avion:
* sa a maksimum sertifikovan poletanje masa prekoračenje 5 700 kg, ili
* sertifikovan za a maksimum putnik sedenje konfiguraciju više nego devetnaest, ili
* sertifikovan za operacija sa a minimum posadom od najmanje dva pilota, ili
* opremljen sa (a) turbo mlazni motor(i) ili više nego jedan turboprop motor, ili
  + 1. sertifikovan helikopter:
       1. za a maksimum poletanje masa prekoračenje 3 175 kg, ili
       2. za a maksimum putnik sedenje konfiguraciju više nego devet, ili
       3. za operacija sa a minimum posada od najmanje dva piloti, ili
    2. tiltrotor avion;';

1. Prilog II je izmenjeni kao sledi:
   1. tačka ARO.OPS.220 je zamenjena sa sledećem:

# ' ARO.OPS.220 Odobrenje operacija helikopterom do ili od lokacije javnog interesa

* + 1. Po prijemu zahteva za izdavanje ili izmenu odobrenja za helikoptersku operaciju do ili sa mesta od javnog interesa, nadležni organ će proceniti zahtev u skladu sa tačkom CAT.POL. H.225 Priloga IV i izvrši svaku dodatnu procenu operatera po potrebi.
    2. Odobrenje pomenuto u tački CAT.POL.H.225 Priloga IV uključuje listu lokacija ili lokacija od javnog interesa i tipa ili tipova helikoptera koje je odredio operater i na koje se odobrenje odnosi.
    3. Odobrenje se primenjuje samo na lokacije od javnog interesa osnovane pre 1. jula 2002. ili na lokacije od javnog interesa osnovane pre 28. oktobra 2014. i za koje je odobreno odstupanje od tačke CAT.POL.H.225 Priloga IV prema članu 6( 6) je obaveštena Komisija i Agencija.
    4. Ako se obaveste ili otkriju promene u okruženju prepreka na lokaciji od javnog interesa, nadležni organ će proceniti da li odobrenja koja je dao za helikopterske operacije do ili od tog mesta ostaju važeća. Kada trajne promene okruženja prepreka imaju značajan negativan uticaj na bezbednost, primenjuje se sledeće:

1. nadležni organ će ograničiti privilegije relevantnih odobrenja izdatih prema tački CAT.POL.

H.225 Priloga IV da se isključe operacije helikoptera do i od te lokacije i da se lokacija ukloni sa liste priložene odobrenju u skladu sa tačkom (b);

1. lokacija više neće ispunjavati uslove za odobrenje lokacije od javnog interesa prema tački CAT.POL.H.225 Priloga IV;
2. kada su nove prepreke uklonjene, operateri mogu da podnesu zahtev ili ponovo podnesu zahtev za odobrenje za operaciju helikoptera prema tački CAT.POL.H.225 Priloga IV za određenu lokaciju.
   * 1. Nadležni organ neće izdati odobrenje prema tački CAT.POL.H.225 Priloga IV za lokaciju od javnog interesa koja je ranije funkcionisala u klasi performansi 1 nakon promene okruženja prepreka.';
   1. Dodatak II je zamenjen kao sledeće:

' *Dodatak II*





1. Kontakt telefonski podaci nadležnog organa, uključujući pozivni broj zemlje. E-pošta će biti navedena kao i faks ako je dostupan.
2. Ubacivanje broja povezane vazduh operater sertifikat (AOC) j.
3. Unošenje registrovanog imena operatera i trgovačkog imena operatera, ako se razlikuju. Unesite „Dba“ ispred trgovačkog naziva (za „Poslovanje kao“).
4. Datum izdavanja operativnih specifikacija (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnog organa.
5. Unošenje ICAO oznake marke, modela i serije aviona ili glavne serije, ako je određena serija (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).
6. Registarske oznake su navedene ili u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U poslednjem slučaju, srodne operativne specifikacije moraju da upućuju na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. U slučaju da se na model vazduhoplova ne primenjuju sva posebna odobrenja, registarske oznake vazduhoplova mogu se uneti u kolonu za napomene na odgovarajuće specifično odobrenje.
7. Drugi vid prevoza koji treba navesti (npr. hitna medicinska pomoć).
8. pisak geografskih oblasti(a) ovlašćenih operacija (prema geografskim koordinatama ili specifičnim rutama, regionu informacija o letu ili nacionalnim ili regionalnim granicama).
9. Spisak primenljivih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo dan, itd.).
10. Navedite u ovoj koloni najpovoljnije kriterijume za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (sa odgovarajućim kriterijumima).
11. Unošenje odobrenog minimalnog RVR za poletanje u metrima. Jedna linija po odobrenju može se koristiti ako se daju različita odobrenja.
12. Unošenje primenljive kategorije preciznog prilaza: CAT II ili CAT III. Unošenje minimalnog RVR u metrima i DH u stopama. Jedna linija se koristi po navedenoj kategoriji pristupa.
13. Unošenje primenljivog operativnog kredita: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, itd. Unošenje minimalnog RVR u metrima i DH u stopama. Jedna linija se koristi po navedenom operativnom kreditu.
14. Polje Nije primenljivo (N/A) može se označiti samo ako je maksimalni plafon vazduhoplova ispod FL290.
15. Operacije proširenog dometa (ETOPS) trenutno se primenjuju samo na avione sa dva motora. Stoga, polje Nije primenljivo (N/A) može biti označeno ako model aviona ima manje ili više od dva motora.
16. Takođe se može navesti granično rastojanje (u NM), kao i tip motora.
17. Navigacija zasnovana na učinku (PBN): jedna linija se koristi za svako odobrenje specifičnog za složeni PBN (npr. RNP AR APCH), sa odgovarajućim ograničenjima navedenim u kolonama „Specifikacije“ ili „Napomene“, ili u oba. Odobrenja specifičnih za određene procedure RNP AR APCH mogu biti navedena u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U poslednjem slučaju, srodne operativne specifikacije moraju imati referencu na srodnu stranicu u operativnom priručniku.
18. Navedite da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve piste ili aerodrome, ili oboje.
19. Umetanje određene kombinacije okvira aviona ili motora.
20. Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koje treba da polažu kandidati za atestiranje kabinskog osoblja kako je navedeno u Prilogu V (Deo-CC) Uredbe (ACV) br. 05/2015.
21. Odobrenje za izdavanje potvrda kabinskog osoblja kako je navedeno u Prilogu V (Deo-CC) Uredbe (ACV)br. 05/2015.
22. Umetanje liste EFB aplikacija tipa B zajedno sa referencom EFB hardvera (za prenosive EFB). Ova lista se nalazi ili u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U poslednjem slučaju, povezane operativne specifikacije moraju da upućuju na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku.
23. Ime osobe ili organizacije odgovorne za obezbeđivanje stalne plovidbenosti vazduhoplova i upućivanje na propis koji zahteva rad, tj. Odeljak G Priloga I (Deo-M) Uredbe (ACV) br. 08/2018.
24. (Ovde se mogu uneti i druga odobrenja ili podaci, koristeći jedan red (ili jedan višeredni blok) po ovlašćenju (npr. operacije kratkog sletanja, operacije strmog prilaza, smanjena potrebna razdaljina za sletanje, operacije helikoptera do ili sa mesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljskog okruženja koje se nalazi izvan zagušenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti bezbednog prinudnog sletanja, operacije sa povećanim uglovima nagiba, maksimalna udaljenost od adekvatnog aerodroma za dvomotorne avione bez ETOPS odobrenja).

EASA obrazac 139, izdanje 8’;

(3) Prilog III se menja kako sledi:

(a) tačka ORO.TC.110 se menja kako sledi:

(i) tačka (b) zamenjuje se sledećim:

„(b) Nakon završetka početne obuke, obuke operatera i obuke o razlikama, i nakon svih potrebnih letova za upoznavanje, svaki član tehničke posade će proći proveru kako bi pokazao svoju stručnost u sprovođenju normalnih procedura i procedura za hitne slučajeve.“;

(ii) dodaju se sledeće tačke (d) i (e):

„(d) Provere koje prate obuku za konverziju operatera i sve potrebne letove za upoznavanje će se obaviti pre nego što počne da radi kao zahtevani član tehničke posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS.

(e) Valjanost provjere člana tehničke posade kako bi se dokazala njihova stručnost u sprovođenju normalnih i hitnih postupaka biće 12 kalendarskih mjeseci.’;

(b) tačka ORO.TC.130 zamenjuje se sledećim:

**„ORO.TC.130 Letovi za upoznavanje**

Ako obuka za konverziju operatera ne uključuje obuku u vazduhoplovu/FSTD, svaki član tehničke posade će preduzeti informativne letove.’.

(4) Prilog IV se menja kako sledi:

(a) tačka CAT.POL.H.215 se menja kako sledi:

(i) tačka (a) zamenjuje se sledećim:

„(a) Masa helikoptera i putanja leta na svim tačkama na ruti, sa kritičnim motorom koji ne radi i meteorološkim uslovima koji se očekuju za let, omogućavaju usklađenost sa bilo kojom od sledećih tačaka:

(1) kada je predviđeno da se let obavlja u bilo kom trenutku van vidokruga površine, masa helikoptera dozvoljava brzinu penjanja od najmanje 50 ft/min sa kritičnim motorom koji ne radi na visini od najmanje 300 m (1 000 ft), ili 600 m (2 000 ft) u oblastima planinskog terena, iznad svih relevantnih terena i prepreka duž rute;

(2) kada je predviđeno da se let obavi bez vidljive površine, putanja leta dozvoljava helikopteru da nastavi let sa visine krstarenja do visine od 300 m (1 000 ft) iznad mesta sletanja na kome se sletanje može se izraditi u skladu sa tačkom CAT.POL.H.220; putanja leta se oslobađa vertikalno, za najmanje 300 m (1 000 ft) ili 600 m (2 000 ft) u oblastima planinskog terena, svih relevantnih terena i prepreka duž rute; Mogu se koristiti tehnike spuštanja;

(3) kada je predviđeno da se let obavi u VMC sa vidljivom površinom, putanja leta dozvoljava helikopteru da nastavi let sa visine krstarenja do visine od 300 m (1 000 ft) iznad mesta sletanja gde sletanje se može izvršiti u skladu sa tačkom CAT.POL.H.220, bez letenja u bilo kom trenutku ispod odgovarajuće minimalne visine leta; Prepreke se smatraju unutar udaljenosti sa obe strane rute kako je navedeno u svrhu određivanja minimalne visine leta u VFR.’;

(ii) tačka (c) se briše;

(b) tačka CAT.POL.H.225 se menja kako sledi:

(i) u tački (a), tačka (1) se zamenjuje sledećim:

„(1) lokacija je uspostavljena kao lokacija od javnog interesa prije 1. jula 2002., ili je lokacija uspostavljena kao lokacija od javnog interesa prije 28. oktobra 2014. i odstupanje od ove tačke odobreno članom 6(6) je prijavljeno Komisija i Agencija do 14. juna 2023.;'

(ii) tačka (c) zamenjuje se sledećim:

„(c) Operativni priručnik će sadržati sve sledeće za svaki PIS: dijagram ili označenu fotografiju koja prikazuje glavne aspekte, dimenzije, neusaglašenost sa zahtevima klase performansi 1, glavne opasnosti i plan za vanredne situacije ako desiti incident.';

(iii) dodaje se sledeća tačka (d):

„(d) Operater će ažurirati informacije navedene u tački (c) i obavestiti nadležni organ o svim promenama u njima. Kada se operacije odvijaju u drugoj državi članici, operater takođe obaveštava organe te države.’;

(c) u tački CAT.POL.H.420, tačka (b) se zamenjuje sledećim: „

„(b) Da bi dobio i održao takvo odobrenje, operater će:

(1) obavlja samo operacije navedene u tački (a) u oblastima i pod uslovima navedenim u odobrenju;

(2) NAMERNO OSTAVLJENO PRAZNO

(3) potkrepiti da ograničenja helikoptera ili druga opravdana razmatranja isključuju upotrebu odgovarajućih kriterijuma performansi;

(4) biti odobren u skladu sa tačkom CAT.POL.H.305(b).’;

(5) Prilog V se menja kako sledi:

(a) u tački SPA.NVIS.110, tačka (e) se zamenjuje sledećim:

„(e) Svi potrebni NVG na NVIS letu moraju biti iste klase filtera i obezbediće dovoljno ekvivalentnu oštrinu vida.“;

(b) u tački SPA.HEMS.100 dodaje se sledeća tačka (c):

„(c) Noćne operacije do neistraženih HEMS operativnih lokacija izvan zakrčenih područja koje pružaju dovoljno veštačkog ambijentalnog svetla izvode se na osnovu odobrenja izdatog u skladu sa tačkom SPA.NVIS.100.“;

(c) umeće se sledeća tačka SPA.HEMS.105:

“**SPA.HEMS.105 HEMS HEC operacije**

(a) HEMS HEC operacije se mogu izvoditi sa bilo kojim od sledećih:

(1) helikoptersku dizalicu, pod uslovima propisanim u Odeljku I (Operacije helikopterskih dizalica);

(2) teretni privezak, pod uslovima propisanim u tački (b).

(b) Za operacije HEMS HEC koje se izvode sa teretnom privezom, operater će:

(1) ispunjavaju zahteve tačke SPO.SPEC.HEC.105 Priloga VIII;

(2) koristiti odobrenu duplu kuku za teret ili sistem kuke za teret odobren prema relevantnom standardu plovidbenosti;

(3) ograniči operacije na tehničku fazu leta za spasavanje povređenih, bolesnih ili ugroženih lica, ili za prevoz lica koja su neophodna za misiju;

(4) obezbedi da su članovi tehničke posade za remen adekvatno opremljeni, obučeni, provereni i obavešteni;

(5) razvija posebne HEMS HEC SOP, prateći procenu rizika iz tačke SPA.HEMS.140;

(6) osigurati da svi članovi letačke posade uključeni u HEMS HEC operacije budu iskusni, obučeni i provjereni za HEMS HEC operacije i da imaju nedavno iskustvo sa takvim aktivnostima.’;

(d) tačka SPA.HEMS.110 zamenjuje se sledećim:

**’SPA.HEMS.110 Zahtevi za opremom za operacije HEMS-a**

(a) Instalacija sve namenske medicinske opreme na helikopteru i sve naknadne modifikacije te opreme i, gde je potrebno, njen rad, biće odobreni u skladu sa Uredbom (CAA) br. 06/2015.

(b) Za VFR letove preko ruta kojima se navigira u odnosu na vizuelne orijentire, helikopter mora biti opremljen uređajem koji omogućava prikaz pokretne karte sa položajem sopstvenog broda i preprekama. Mapa i baza podataka o preprekama treba da se ažuriraju.

(c) Odstupajući od tačke CAT.IDE.H.240 Priloga IV, složeni helikopteri bez pritiska koji se koriste u HEMS sa MOPSC od devet ili manje moraju ispunjavati zahteve za kiseonikom koji se primenjuju na druge osim složenih, ne- helikopteri pod pritiskom.

(d) Izuzetno od tačaka CAT.OP.MPA.285 i CAT.IDE.H.240 Priloga IV, kratki izleti iznad 13 000 stopa bez upotrebe dodatnog kiseonika mogu se preduzeti po danu, uz prethodno odobrenje od strane nadležni organ, pod uslovom da su ispunjeni svi sledeći uslovi:

(1) ekskurzija iznad 13 000 stopa je neophodna za ukrcavanje/iskrcavanje osoba ili za operacije HEMS HEC;

(2) let se ne izvodi iznad 16 000 stopa;

(3) trajanje ekskurzije iznad 10 000 stopa bez kiseonika je ograničeno na 30 minuta u okviru HEMS misije;

(4) bezbednosni brifing u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.170 Priloga IV uključuje adekvatne informacije članovima posade i putnicima o efektima hipoksije;

(5) SOP su uključeni u operativni priručnik koji pokriva tačke (1) do (4);

(6) iskustvo operatera u izvođenju operacija na velikim visinama bez upotrebe dodatnog kiseonika je adekvatno za operacije koje će se izvoditi;

(7) iskustvo pojedinih članova posade i njihova fiziološka adaptacija na velike visine su adekvatni za operacije koje se izvode;

(8) svi članovi posade uključeni u operacije su prošli početnu i periodičnu obuku o hipoksiji;

(9) nijednom od članova posade uključenih u operacije nije dijagnostifikovano zdravstveno stanje koje bi moglo dovesti do hipoksije.

(e) Za operacije sa jednim pilotom noću, helikopter će biti opremljen na sledeći način:

(1) za helikopter koji je prvi put dobio individualni CofA pre 25. maja 2024. ili ranije, sa odgovarajućim sistemom za povećanje stabilnosti ili autopilotom;

(2) za helikopter koji je prvi put izdat sa početnim CofA 25. maja 2024. ili nakon toga, sa autopilotom.

(f) Za HEMS operacije po danu, helikopter će biti opremljen letačkim instrumentima koji se zahtevaju prema tačkama (a)(6) i (a)(7) tačke CAT.IDE.H.130 Priloga IV.

(g) Helikopter treba da bude opremljen radio visinomerom koji može da emituje zvučno upozorenje ispod unapred podešene visine i vizuelno upozorenje na visini koju bira pilot.

(h) Instrumenti i oprema potrebni u tačkama (e) i (g) moraju biti odobreni u skladu sa primenljivim zahtevima plovidbenosti.

(i) Operater će osigurati da su sve relevantne informacije dokumentovane na listi minimalne opreme.’;

(e) tačka SPA.HEMS.120 zamenjuje se sledećim:

**„SPA.HEMS.120 HEMS operativni minimumi**

(a) HEMS letovi koji se obavljaju po VFR-u moraju biti u skladu sa vremenskim minimumima specifičnim za HEMS za fazu otpreme i faze na ruti HEMS leta.

(b) Ako tokom faze na ruti vremenski uslovi padnu ispod osnove oblaka ili minimuma vidljivosti, helikopteri certificirani za letove samo pod VMC će napustiti let ili se vratiti u bazu. Helikopteri opremljeni i sertifikovani za operacije instrumentalnih meteoroloških uslova (IMC) mogu da napuste let, da se vrate u bazu ili da se u svim aspektima prebace na let koji se obavlja po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), pod uslovom da je letačka posada odgovarajuće kvalifikovana.

(c) VFR operativni minimumi moraju biti kao što je definisano primenjivim zahtevima vazdušnog prostora, osim u sledećim slučajevima kada se mogu koristiti smanjeni plafon, vidljivost i vertikalna rastojanja od prepreka:

(1) operacije sa više pilota;

(2) operacije sa jednim pilotom sa članom tehničke posade koji sedi na prednjem sedištu okrenutom prema napred, koji je odgovarajuće kvalifikovan i ima zadatak da ublaži dodatni rizik.’;

(f) tačka SPA.HEMS.125 zamenjuje se sledećim:

**’SPA.HEMS.125 Zahtevi za performanse za HEMS operacije**

(a) Operacije klase 3 performansi u neprijateljskom okruženju će se izvoditi samo pod uslovom da je ispunjen jedan od sledećih uslova:

(1) Operativna lokacija HEMS-a koja se koristi za poletanje, sletanje ili HEMS HEC operacije nalazi se na nadmorskoj visini od 7 000 stopa i helikopter je sertifikovan kao kategorija A ili ekvivalent, kako to odredi Agencija;

(2) Planirana operacija HEMS-a ne zahteva prevoz medicinskog osoblja, sanitetskog materijala ili bolesnih ili povređenih lica, a helikopter je sertifikovan kao kategorija A ili ekvivalentan, kako odredi Agencija, ili su ispunjeni svi sledeći uslovi:

(i) helikopter je opremljen sistemima goriva otpornim na padove;

(ii) helikopter je opremljen sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dela trupa za upotrebu na svakom putničkom sedištu za svakog putnika starosti 24 meseca ili više;

(iii) nadmorska visina najmanje jedne od HEMS operativnih lokacija koje se koriste tokom HEMS operacije nije niža od 3 000 ft;

(iv) operateru je dato odobrenje od strane nadležnog organa u skladu sa tačkom CAT. POL.H.420 iz Priloga IV;

(3) Najmanje jedno HEMS operativno mesto koje se koristi za poletanje, sletanje ili HEMS HEC operacije tokom HEMS operacije nalazi se na ili iznad visine od 8 000 stopa i ispunjeni su svi sledeći uslovi:

(i) helikopter je opremljen sistemima goriva otpornim na padove;

(ii) helikopter je opremljen sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dela trupa za upotrebu na svakom putničkom sedištu za svakog putnika starosti 24 meseca ili više;

(iii) helikopter koji je sertifikovan kao kategorija A ili ekvivalent, kako je utvrdila Agencija, nije dostupan ili nije pogodan za operaciju iz nekog od sledećih razloga:

(A) nedovoljne margine performansi za rad na operativnom mestu HEMS-a ili nema sposobnosti za obavljanje HEMS HEC operacija, ako je primenljivo;

(B) helikopteri koji su sertifikovani kao kategorija A ili ekvivalent, kako je odredila Agencija, a koji bi inače mogli da budu poslati, su u misiji HEMS ili još nisu spremni za sledeću misiju, što dovodi do kašnjenja u intervenciji koje nije u skladu sa hitnim slučajem;

(iv) operater je uspostavio proceduru za postizanje usklađenosti sa tačkom (iii);

(v) je operateru dalo odobrenje od strane nadležnog organa u skladu sa tačkom CAT. POL.H.420 iz Priloga IV;

(vi) operator će evidentirati sve misije koje su letele helikopterom koji nije sertifikovan kao kategorija A ili ekvivalent, kako to odredi Agencija.

(b) Odstupajući od tačke CAT.POL.H.400(d)(2) Priloga IV, ako su ispunjeni kriterijumi iz tačke (a)(1), onda se helikopterske noćne operacije mogu izvoditi u klasi performansi 3.

(c) Poletanje i sletanje

(1) Helikopteri koji izvode operacije do ili iz oblasti konačnog prilaza i poletanja (FATO) u bolnici koja se nalazi u zagušenom neprijateljskom okruženju i koja se koristi kao operativna baza HEMS-a, upravljaće se u skladu sa klasom performansi 1.

(2) Helikopteri koji izvode operacije do ili iz FATO u bolnici koja se nalazi u zagušenom neprijateljskom okruženju i koja nije operativna baza HEMS-a, upravljaće se u skladu sa klasom performansi 1 osim kada operater ima odobrenje u skladu sa tačka CAT.POL.H.225.

(3) Helikopteri koji izvode operacije do ili sa operativne lokacije HEMS koja se nalazi u neprijateljskom okruženju su:

(i) radi u skladu sa klasom performansi 2, ili ako su ispunjeni uslovi definisani u tački (a), u klasi performansi 3;

(ii) izuzeti od odobrenja zahtevanog tačkom CAT.POL.H.305(a) Priloga IV, pod uslovom da je usklađenost prikazana sa tačkom CAT.POL.H.305(b)(2) i (b)(3) Priloga IV.

(4) Karakteristike operativnog mesta HEMS-a moraju da obezbede adekvatan rastojanje od svih prepreka i da obezbede bezbedne operacije. Za noćne operacije, sistem osvetljenja helikoptera treba da adekvatno osvetljava mesto sletanja i okolne prepreke.’;

(g) tačka SPA.HEMS.130 zamenjuje se sledećim:

**’SPA.HEMS.130 Zahtevi za posadu**

(a) Selekcija. Operator utvrđuje kriterijume za izbor članova letačke posade za zadatak HEMS, uzimajući u obzir njihovo prethodno iskustvo.

(b) NAMERNO OSTAVLJENO PRAZNO

(d) Letačka obuka isključivo na osnovu instrumenata. Članovi letačke posade koji sprovode HEMS operacije bez važećeg ovlašćenja za instrumente moraju završiti obuku za let do stručnosti isključivo na osnovu instrumenata u helikopteru ili u FSTD-u da bi stekli veštine da izbegnu nenamerne uslove IMC. Period važenja letačke obuke je 6 kalendarskih meseci.

(e) Sastav posade

(1) Dnevni let. Minimalni sastav posade mora da zadovolji najmanje sledeće zahteve:

(i) čine dva pilota ili jedan pilot i jedan član tehničke posade HEMS;

(ii) sastav posade može biti smanjen na samo jednog pilota samo ako se dogodi jedna od dole navedenih situacija; kada se sastav posade smanji na jednog pilota, komandant će delovati na ili sa HEMS operativnih lokacija samo ako je prethodno obavio izviđanje u letu sa dva člana posade tokom iste misije HEMS:

(A) od komandanta se traži da donese dodatne medicinske zalihe, napuni gorivo ili premesti dok član tehničke posade HEMS-a pruža medicinsku pomoć na zemlji;

(B) medicinskom putniku je potrebna pomoć člana tehničke posade HEMS-a u letu;

(C) član tehničke posade HEMS-a se iskrcava kako bi nadgledao operaciju HEMS HEC teretne trake izvan helikoptera;

(2) Noćni let. Minimalni sastav posade će biti:

(i) dva pilota ili jedan pilot i jedan član tehničke posade HEMS;

(ii) jedan pilot kada su ispunjeni sledeći uslovi:

(A) medicinskom putniku je potrebna pomoć člana tehničke posade HEMS-a tokom leta;

(B) ni polazak ni odredište nisu operativna lokacija HEMS-a.

(3) Operator će osigurati da se kontinuitet koncepta posade održava tokom HEMS misije.

(f) Obuku i proveru letačke i tehničke posade

(1) Obuku i provjeru sprovodi odgovarajuće kvalifikovano osoblje u skladu sa detaljnim nastavnim planom i programom koji je sadržan u operativnom priručniku i odobren od nadležnog organa.

(2) Članovi posade

(i) Svi relevantni elementi programa obuke posade definisanih u Odeljku FC i TC Priloga III (Deo-ORO), uključujući obuku za helikoptere/FSTD, poboljšaće znanje posade o radnom okruženju i opremi HEMS, poboljšati koordinaciju posade i uključuju mere za minimiziranje rizika povezanih sa tranzitom na ruti u uslovima slabe vidljivosti, izbor lokacija za rad HEMS-a i profila prilaza i odlaska.

(ii) Mere navedene u tački (i) procenjuju se tokom oba sledećeg:

(A) VMC dnevne provere stručnosti ili VMC noćne provere stručnosti kada operater obavlja noćne HEMS operacije;

(B) linijske provere.

(iii) komponente HEMS provera stručnosti i linijskih provera iz tačke (ii) imaju period važenja od 12 kalendarskih meseci.“;

(h) tačka SPA.HEMS.140 zamenjuje se sledećim:

**’SPA.HEMS.140 Informacije, procedure i dokumentacija**

(a) Operater će proceniti, ublažiti i minimizirati rizike povezane sa HEMS okruženjem kao deo svoje analize rizika i procesa upravljanja. Operater će opisati mere ublažavanja, uključujući operativne procedure, u operativnom priručniku.

(b) Operator mora da obezbedi da komandant HEMS proceni specifične rizike povezane sa određenom misijom HEMS.

(c) Bez obzira na tačku CAT.OP.MPA.175 Priloga IV, operater ne mora da dovrši operativni plan leta ako misija HEMS uključuje let do ili sa HEMS operativnog mesta bez prethodnog pregleda.

(d) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika moraju biti dostupni organizaciji za koju operater obavlja HEMS operacije.’;

(i) umeće se sledeća tačka SPA.HEMS.151:

**’SPA.HEMS.151 Sistem za praćenje aviona**

Operator će uspostaviti i održavati nadgledani sistem za praćenje aviona za HEMS operacije tokom čitavog trajanja HEMS misije.’;

(j) u tački SPA.PINS-VFR.100, tačka (a) se zamenjuje sledećim:

’(a) Operator će koristiti smanjene VFR operativne minimume samo ako su ispunjena oba sledeća uslova:

(1) operacije se ne izvode po odobrenju HEMS;

(2) je operateru dalo odobrenje nadležnog organa.’;

(6) u Prilogu VII, tačka NCO.IDE.H.170(b) se zamenjuje sledećim:

(b) Helikopteri sertifikovani za maksimalnu konfiguraciju putničkih mesta od šest ili manje moraju biti opremljeni ELT(S) ili ličnim lokatorom (PLB), koje nosi član posade ili putnik, ili sa automatskim ELT.“ ;

(7) u Prilogu VIII, tačka SPO.IDE.H.190(b) zamenjuje se sledećim:

„(b) Helikopteri sertifikovani za maksimalnu konfiguraciju sedišta od šest ili manje moraju biti opremljeni ELT(S) ili ličnim lokatorom (PLB), koje nosi član posade ili specijalista za zadatke, ili sa automatskim ELT.“ .

1. [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#footnote-ref-2)
3. [↑](#footnote-ref-3)
4. [↑](#footnote-ref-4)
5. [↑](#footnote-ref-5)
6. [↑](#footnote-ref-6)
7. [↑](#footnote-ref-7)
8. [↑](#footnote-ref-8)
9. [↑](#footnote-ref-9)
10. [↑](#footnote-ref-10)
11. [↑](#footnote-ref-11)
12. [↑](#footnote-ref-12)
13. [↑](#footnote-ref-13)
14. [↑](#footnote-ref-14)
15. [↑](#footnote-ref-15)
16. [↑](#footnote-ref-16)
17. [↑](#footnote-ref-17)
18. [↑](#footnote-ref-18)
19. [↑](#footnote-ref-19)
20. [↑](#footnote-ref-20)
21. [↑](#footnote-ref-21)
22. [↑](#footnote-ref-22)
23. [↑](#footnote-ref-23)
24. [↑](#footnote-ref-24)