|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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/2025 PËR NDRYSHIMIN E RREGULLORES (AAC) NR. 05/2015, RREGULLORES (AAC) NR. 01/2020, RREGULLORES (AAC) NR. 01/2019 DHE RREGULLORES (AAC) NR. 09/2020, NË LIDHJE ME PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE PËR OPERIMIN E MJETEVE AJRORE ME EKUIPAZH MË AFTËSI NGRITJEJE DHE ULJEJE VERTIKALE**

**REGULATION (CAA) NO. XX/2025 AMENDING REGULATION (CAA) NO. 05/2015, REGULATION (CAA) NO. 01/2020, REGULATION (CAA) NO. 01/2019 AND REGULATION (CAA) NO. 09/2020, AS REGARDS THE ESTABLISHMENT OF REQUIREMENTS FOR THE OPERATION OF MANNED AIRCRAFT WITH A VERTICAL TAKE-OFF AND LANDING CAPABILITY**

**UREDBA (ACV) BR. XX/2025 KOJOM SE MENJA UREDBA (ACV) BR. 05/2015, UREDBA (ACV) BR. 01/2020, UREDBA (ACV) BR. 01/2019 I UREDBA (ACV) BR. 09/2020, U POGLEDU USPOSTAVLJANJA ZAHTEVA ZA OPERACIJE VAZDUHOPLOVA SA POSADOM SA MOGUĆNOŠĆU VERTIKALNOG POLETANJA I SLETANJA**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,  Në përputhje me Nenet 3.5, 15.1 pikat (d), (e), dhe (j), 21.2, 21.3, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 55 dhe 56 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës”, Viti III, Nr.28, e dates 4 qershor 2008), siç është ndryshuar me Ligjin Nr. 08/L -063 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjeve që kanë të bëjnë me racionalizimin dhe vendosjen e vijave llogaridhënëse të Agjencive të Pavarura (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës”, nr. 2022/30, e datës 5 shtator 2022).  Duke marrë parasysh,  Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës ndaj Marrëveshjes Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (në tekstin e mëtejmë “Marrëveshja HPEA”) që nga hyrja e saj e përkohshme në fuqi për Kosovën më 10 tetor 2006,  Rregulloren (AAC) Nr. 05/2020 për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe themelimin e agjencisë së Bashkimit Evropian për sigurinë e aviacionit dhe ndryshimin e Rregullores (AAC) Nr. 10/2015 dhe shfuqizimin e Rregullores (AAC) Nr. 11/2009, Rregullores (AAC) Nr. 03/2009 dhe Rregullores (AAC) Nr. 6/2009,  Nxjerr këtë: | Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,  Pursuant to Articles 3.5, 15.1 item (d), (e), and (j), 21.2, 21.3, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 55 and 56 of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation (“Official Gazette of the Republic of Kosovo”, Year III, No. 28, of 4 June 2008), as amended 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. 05/2020 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union aviation safety agency and amending Regulation (CAA) No. 10/2015 and repealing Regulation (CAA) No. 11/2009, Regulation (CAA) No. 03/2009 and Regulation (CAA) No. 6/2009,  Hereby issues the following: | Generalni direktor Autoriteta civilnog vazduhoplovstva Republike Kosova,  U skladu sa članovima 3.5, 15.1 tačka (d), (e) i (j), 21.2, 21.3, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 55 i 56 Zakona br. 03/L-051 o civilnom vazduhoplovstvu (“Službeni list Republike Kosovo”, godina III , br. 28, od 4. juna 2008. godine), 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 Kosovo prema Multilateralnom sporazumu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazdušnog prostora (u daljem tekstu “ECAA sporazum”) od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo 10. oktobra 2006. godine,  Uredbu (ACV) Br. 05/2020 o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i osnivanju agencije Evropske Unije za bezbednost vazdušnog saobraćaja i izmeni Uredbi (ACV) Br. 10/2015, i stavljanju van snage Uredbe (ACV) Br. 11/2009, Uredbe (ACV) Br. 03/2009 i Uredbe (ACV) Br. 6/2009,  Ovim izdaje sledeću: |
| **Rregullore (AAC) Nr. XX/2025**  **për ndryshimin e Rregullores (AAC) Nr. 05/2015, Rregullores (AAC) Nr. 01/2020, Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 dhe Rregullores (AAC) Nr. 09/2020, në lidhje me përcaktimin e kërkesave për operimin e mjeteve ajrore me ekuipazh më aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale** | **Regulation (CAA) No. XX/2025**  **amending Regulation (CAA) No. 05/2015, Regulation (CAA) No. 01/2020, Regulation (CAA) No. 01/2019 and Regulation (CAA) No. 09/2020, as regards the establishment of requirements for the operation of manned aircraft with a vertical take-off and landing capability** | **Uredba (ACV) Br. XX/2025**  **kojom se menja Uredba (ACV) br. 05/2015, Uredba (ACV) br. 01/2020, Uredba (ACV) br. 01/2019 i Uredba (ACV) br. 09/2020, u pogledu uspostavljanja zahteva za operacije vazduhoplova sa posadom sa mogućnošću vertikalnog poletanja i sletanja** |
| **Neni 1**  **Qëllimi**  Qëllimi i kësaj Rregulloreje është transpozimi i Rregullores Zbatuese të Komisionit (BE) 2024/1111 të 10 prillit 2024, e cila ndryshon Rregulloren (BE) No 1178/2011, Regulation (BE) No 923/2012, Regulloren (BE) No 965/2012 dhe Regulloren (BE) 2017/373, lidhur me përcaktimin kërkesave për operimin e mjeteve ajrore me ekuipazh me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale, në rendin juridik të brendshëm të Republikës së Kosovës. | **Article 1**  **Purpose**  The purpose of this Regulation is the transposition of the Commission Implementing Regulation (EU) 2024/1111 of 10 April 2024 amending Regulation (EU) No 1178/2011, Implementing Regulation (EU) No 923/2012, Regulation (EU) No 965/2012 and Implementing Regulation (EU) 2017/373, as regards the establishment of requirements for the operation of manned aircraft with a vertical take-off and landing capability, into the internal legal order of the Republic of Kosovo. | **Član 1**  **Cilj**  Cilj ove Uredbe je transpozicija Uredbe Komisije o Sprovođenju (EU) 2024/1111 od 10. aprila 2024. godine kojom se menjaju Uredba (EU) br. 1178/2011, Uredba (EU) br. 923/2012, Uredba (EU) br. 965/2012 i Uredba (ACV) br. 2017/373, u pogledu uspostavljanja zahteva za operacije vazduhoplova sa posadom sa mogućnošću vertikalnog poletanja i sletanja, u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo. |
| **Neni 2**  **Ndryshimet në Rregulloren (AAC) Nr. 05/2015**  Rregullorja (AAC) Nr. 05/2015 ndryshohet si në vijim:  (1) në nenin 2, shtohen pikat e mëposhtme:  ‘(8a) “mjet ajror me rotor” nënkupton çdo mjet ajror me motor, më i rëndë se ajri, që mbështetet kryesisht për qëndrimin në fluturim te ngritja e gjeneruar nga deri në dy rotorë;  (8b) “mjet ajror me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale (VTOL) (VCA)” nënkupton çdo mjet ajro me motor, më i rëndë se ajri, përveç mjetit ajror ose mjetit ajror me rotor me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale përmes njësive të ngritjes dhe shtytjes që përdoren për të siguruar ngritje gjatë ngritjes dhe uljes;’;  (2) shtohet neni i mëposhtëm:  Neni 4f  **Klasifikimet e tipit për VCA**  1. Aplikantët që mbajnë licencë piloti komercial për aeroplanë (CPL(A)) ose helikopterë (CPL(H)) në përputhje me Shtojcën I (Pjesa FCL) kanë të drejtë të pajisen me klasifikim të tipit për VCA dhe të ushtrojnë privilegjet e këtij klasifikimi të tipit, me kusht që të përmbushin të gjitha si në vijim:  (a) kushtet paraprake të përcaktuara në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të vendosura në përputhje me Shtojcën I (Pjesa 21) të Rregullores (AAC) Nr. 06/2015;  (b) Seksioni 1 i Nënndarjes H të Aneksit I (Pjesa FCL) dhe dispozitat e këtij neni.  2. Provimi i njohurive teorike mbahet me shkrim, dhe numri i pyetjeve me zgjedhje të shumëfishta varet nga kompleksiteti i mjetit ajror.  3. Trajnimi për klasifikimin e tipit, testet e aftësisë dhe kontrollet e përgatitjes për mjetet ajrore të specifikuara në paragrafin 1 duhet të:  (a) përmbushin kërkesat e mëposhtme të Shtojcës 9 të Aneksit I (Pjesa FCL):  (i) Seksioni A;  (ii) Seksionet B, C ose D, sipas përcaktimit dhe përveç nëse është specifikuar ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Rregullores (AAC) Nr. 06/2015; dhe  (b) sipas kushteve dhe deri në masën e specifikuar në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Rregullores (AAC) Nr. 06/2015, përfshijnë trajnimet dhe testet shtesë për t’ua mundësuar aplikantëve të sigurojnë kompetencën për të operuar VCA-në përkatës.  4. Si përjashtim nga paragrafët e mësipërm, aplikantët që posedojnë CPL(A) ose CPL(H) dhe që kanë qenë të përfshirë në fluturime testuese për një tip të veçantë të VCA-së pajisen me klasifikim të tipit për atë mjet ajror, me kusht që të përmbushin të gjitha si në vijim:  (a) të përmbushin kushtet e fluturimit për të vepruar si pilot testues në llojin përkatës të VCA-së, siç është vendosur në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Rregullores (AAC) Nr. 06/2015;  (b) të kenë përfunduar ose 50 orë kohë totale fluturimi, ose 10 orë kohë fluturimi si pilot komandues në fluturime testuese në tipin përkatës të VCA-së;  (c) të përmbushin kushtet paraprake të përmendura në paragrafi 1(a).  5. Periudha e vlefshmërisë së klasifikimeve të tipit të lëshuara në përputhje me këtë neni është 1 vit. Poseduesit e licencës duhet të ndërmarrin të gjitha si në vijim:  (a) për rivlerësimit e klasifikimit të tipit:  (i) brenda periudhës së vlefshmërisë së klasifikimit, të përfundojnë të paktën 2 orë kohë fluturimi si pilot i tipit përkatës të VCA-së;  (ii) brenda 3 muajve menjëherë para datës së skadimit të klasifikimit dhe në llojin përkatës të VCA-së ose në FSTD që përfaqëson atë mjet ajror, të kalojnë një kontroll të aftësisë në përputhje me paragrafin 3, gjatë të cilit koha mund të llogaritet për kohën e fluturimit të specifikuar në paragrafin (a)(i). Nëse aplikantët zgjedhin të kalojnë kontrollin e aftësisë më herët se këta 3 muaj, periudha e re e vlefshmërisë fillon nga data e kontrollit të aftësisë;  (b) për rinovimin e klasifikimit të tipit, të përmbushin pikën FCL.740(b) të Aneksit I (Pjesa FCL).  6. Poseduesit e licencës dhe klasifikimit të tipit të specifikuar në paragrafin 1 kanë të drejtë të operojnë VCA-n përkatës sipas rregullave të fluturimit me instrumente, me kusht që të përmbushin të gjitha si në vijim:  (a) të posedojnë IR(A) ose IR(H), sipas rastit;  (b) të kenë, në tipin përkatës të VCA-së, përfunduar testin e aftësisë ose kontrollin e aftësisë, sipas rastit, në përputhje me paragrafin 3, duke përfshirë përmbajtjen relevante për fluturimin me instrumente.  7. Pavarësisht nga pika FCL.900(b) e Aneksit I (Pjesa FCL), aplikantët që posedojnë certifikatë instruktori në përputhje me Aneksin I (Pjesa FCL) me privilegje për të dhënë trajnime për klasifikime të tipit të aeroplanëve ose helikopterëve, pajisen me privilegje për të dhënë trajnime për klasifikime të tipit të specifikuara në paragrafin 1, me kusht që:  (a) të posedojnë klasifikim sipas paragrafi 1 për tipin përkatës të VCA-së;  (b) përveç specifikohet ndryshe në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Rregullores (AAC) Nr. 06/2015, brenda 12 muajve para aplikimit të kenë përfunduar të paktën 30 sektorë fluturimi në itinerar, duke përfshirë ngritjet dhe uljet, si pilot komandues në tipin përkatës të VCA-së, nga të cilët 15 sektorë të itinerarit mund të kryhen në një FSTD që përfaqëson atë tip të VCA-së;  (c) të kenë përfunduar, në një ATO, trajnimin teorik dhe praktik për zgjerimin e privilegjeve të instruktorit në atë tip të VCA-së, duke përfshirë elementët e detyrueshëm të trajnimit siç janë specifikuar në të dhënat e përshtatshmërisë operacionale të përcaktuara në përputhje me Aneksin I (Pjesa 21) të Rregullores (AAC) Nr. 06/2015;  (d) të kalojnë seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 të Aneksit I (Pjesa FCL).  Si përjashtim nga paragrafët (b), (c) dhe (d), aplikantëve që posedojnë certifikatën TRI(A) ose TRI(H) dhe që janë pajisur me klasifikim të tipit për një VCA në përputhje me paragrafin 4, ju vazhdohen privilegjet e tyre të TRI-së për atë tip të VCA-së.  8. Mbajtësit e privilegjeve të instruktorit, të përmendura në paragrafin 7, marrin rivlerësim ose rinovim, sipas rastit, të këtyre privilegjeve kur përmbushin kërkesat për rivlerësim ose rinovim sipas Nënndarjes J të Aneksit I (Pjesa FCL), siç është e zbatueshme për certifikatën e instruktorit që mbajnë, dhe përveç kësaj kryejnë njërin nga veprimit si në vijim:  (a) përfundojnë, në një ATO, trajnimin rifreskues për instruktorë që fokusohet në privilegjet sipas paragrafit 7;  (b) kalojnë seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.935 të Aneksit I (Pjesa FCL) në tipin përkatës të VCA-së të specifikuar në paragrafin 1 ose në FSTD-në që përfaqëson atë tip.  9. Pavarësisht nga pika FCL.1000(b) e Aneksit I (Pjesa FCL), aplikantëve që posedojnë certifikatën e ekzaminuesit sipas Aneksit I (Pjesa FCL) me të drejta për të vepruar si ekzaminues për klasifikimet e tipit të e avionëve ose helikopterëve, ju akordohen privilegje për kryerjen e testeve të aftësive dhe kontrollimeve të përshtatshmërisë për tipin e VCA-së të specifikuar në paragrafin 1, nëse ata zotërojnë privilegjet e instruktorit sipas paragrafit 7 për tipin përkatës të VCA-së dhe i përmbahen të gjitha kërkesave të mëposhtme për tipin përkatës të VCA-së ose FSTD-së që përfaqëson atë tip:  (a) përfundojnë standardizimin e ekzaminuesve sipas pikës FCL.1015 të Aneksit I (Pjesa FCL), duke përfshirë kryerjen e së paku një testi aftësie ose kontrolli të përshtatshmërisë;  (b) kalojnë seksionet përkatëse të vlerësimit të kompetencës në përputhje me pikën FCL.1020 të Aneksit I (Pjesa FCL).  10. Mbajtësit e privilegjeve të ekzaminuesit të përmendura në paragrafin 9 pajisen me rivlerësimin ose rinovimin, sipas rastit, të këtyre privilegjeve kur ata përmbushin pjesët përkatëse të pikës FCL.1025 të Aneksit I (Pjesa FCL) dhe gjithashtu kryejnë njërën nga veprimet e mëposhtme:  (a) përfundojnë një kurs rifreskimi për ekzaminuesit sipas pikës FCL.1025(b)(2) të Aneksit I (Pjesa FCL), i cili përqendrohet në privilegjet e përmendura në paragrafin 9;  (b) kalojnë pjesët përkatëse të vlerësimit të kompetencës sipas pikës FCL.1020 të Aneksit I (Pjesa FCL) për tipin përkatës të VCA-së ose FSTD-së që përfaqëson atë tip.  (3) Aneksi I (Pjesa FCL) ndryshohet në përputhje me Aneksin I të kësaj Rregulloreje. | **Article 2**  **Amendments to Regulation (CAA) No. 05/2015**  Regulation (CAA) No. 05/2015 is amended as follows:  (1) in Article 2, the following points are inserted:  ‘(8a) “rotorcraft” means a power-driven, heavier-than-air aircraft that depends principally for its support in flight on the lift generated by up to two rotors;  (8b) “vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA)” means a power-driven, heavier-than-air aircraft, other than aeroplane or rotorcraft, capable of performing vertical take-off and landing by means of lift and thrust units used to provide lift during take-off and landing;’;  (2) the following article is inserted:  ‘Article 4f  **Type ratings for VCA**  1. Applicants that hold a commercial pilot licence for aeroplanes (CPL(A)) or helicopters (CPL(H)) in accordance with Annex I (Part-FCL) shall be entitled to be issued with a type rating for a VCA and shall exercise the privileges of such a type rating, provided they comply with all the following:  (a) the prerequisites specified in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (CAA) No. 06/2015;  (b) Section 1 of Subpart H of Annex I (Part-FCL) and the provisions of this Article.  2. The theoretical knowledge examination shall be written, and the number of multiple-choice questions shall depend on the complexity of the aircraft.  3. Type rating training, skill tests and proficiency checks for aircraft specified in paragraph 1 shall:  (a) comply with the following requirements of Appendix 9 to Annex I (Part-FCL):  (i) Section A;  (ii) Sections B, C or D, as determined and unless otherwise specified in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (CAA) No. 06/2015; and  (b) under the conditions and to the extent specified in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (CAA) No. 06/2015, include additional training and testing to allow applicants to obtain the competence to operate the relevant VCA.  4. By way of derogation from the paragraphs above, applicants that hold a CPL(A) or a CPL(H) and that were involved in test flights for a particular type of VCA shall be issued with a type rating for that aircraft, provided they comply with all the following:  (a) they comply with the flight conditions for acting as test pilot in the relevant VCA type, as established in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (CAA) No. 06/2015;  (b) they have completed either 50 hours of total flight time or 10 hours of flight time as pilot-in-command on test flights in the relevant VCA type;  (c) they comply with the prerequisites referred to in paragraph 1(a).  5. The validity period of type ratings issued in accordance with this Article shall be 1 year. Holders shall do all the following:  (a) in order to revalidate the type rating:  (i) within the validity period of the rating, complete at least 2 hours of flight time as pilot of the relevant VCA type;  (ii) within the 3 months immediately preceding the expiry date of the rating and in the relevant VCA type or an FSTD representing that aircraft, pass a proficiency check in accordance with paragraph 3, the duration of which may be counted towards the flight time specified in paragraph (a)(i). If applicants choose to pass the proficiency check earlier than within these 3 months, the new validity period shall commence from the date of the proficiency check;  (b) in order to renew the type rating, comply with point FCL.740(b) of Annex I (Part-FCL).  6. Holders of a licence and a type rating as specified in paragraph 1 shall be entitled to operate the relevant VCA under instrument flight rules, provided they comply with all the following:  (a) they hold an IR(A) or an IR(H), as applicable;  (b) they have, in the relevant VCA type, completed the skill test or the proficiency check, as applicable, in accordance with paragraph 3 including the content relevant for instrument flight.  7. Notwithstanding point FCL.900(b) of Annex I (Part-FCL), applicants that hold an instructor certificate in accordance with Annex I (Part-FCL) with privileges to provide training for aeroplane or helicopter type ratings shall be issued with privileges to provide training for type ratings specified in paragraph 1, provided they:  (a) hold a type rating as per paragraph 1 for the relevant VCA type;  (b) unless otherwise specified in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (CAA) No. 06/2015, have, within the 12 months preceding the application, completed at least 30 route sectors, including take-offs and landings, as pilot-in-command in the relevant VCA type, of which 15 route sectors may be completed in an FSTD representing that VCA type;  (c) have completed, at an ATO, theoretical and practical training for extending instructor privileges to that VCA type, including mandatory training elements as specified in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (CAA) No. 06/2015;  (d) pass the relevant sections of the assessment of competence in accordance with point FCL.935 of Annex I (Part- FCL).  By way of derogation from paragraphs (b), (c) and (d), applicants that hold a TRI(A) certificate or a TRI(H) certificate and that were issued with a type rating for a VCA in accordance with paragraph 4, shall receive an extension of their TRI privileges to that VCA type.  8. Holders of instructor privileges referred to in paragraph 7 shall receive revalidation or renewal, as applicable, of these privileges when they comply with the relevant revalidation or renewal requirements of Subpart J of Annex I (Part-FCL), as applicable for the instructor certificate held, and additionally do either of the following:  (a) complete, at an ATO, instructor refresher training that focuses on the privileges as per paragraph 7;  (b) pass the relevant sections of the assessment of competence in accordance with point FCL.935 of Annex I (Part- FCL) in the relevant VCA type specified in paragraph 1 or an FSTD representing that type.  9. Notwithstanding point FCL.1000(b) of Annex I (Part-FCL), applicants that hold an examiner certificate in accordance with Annex I (Part-FCL) with privileges to act as an examiner for aeroplane or helicopter type ratings shall be issued with privileges to conduct skill tests and proficiency checks for an VCA type specified in paragraph 1, provided they hold instructor privileges as per paragraph 7 for the relevant VCA type and comply with all the following in the relevant VCA type or an FSTD representing that type:  (a) complete examiner standardisation in accordance with point FCL.1015 of Annex I (Part-FCL), including the conduct of at least one skill test or proficiency check;  (b) pass the relevant sections of the assessment of competence in accordance with point FCL.1020 of Annex I (Part- FCL).  10. Holders of examiner privileges referred to in paragraph 9 shall receive revalidation or renewal, as applicable, of these privileges when they comply with the relevant parts of point FCL.1025 of Annex I (Part-FCL) and additionally do either of the following:  (a) complete an examiner refresher course in accordance with point FCL.1025(b)(2) of Annex I (Part-FCL) that focuses on the privileges as per paragraph 9;  (b) pass the relevant sections of the assessment of competence in accordance with point FCL.1020 of Annex I (Part- FCL) in the relevant VCA type or an FSTD representing that type.’;  (3) Annex I (Part-FCL) is amended in accordance with Annex I to this Regulation | **Član 2**  **Izmene i dopune Uredbe (ACV) br. 05/2015**  Uredba (ACV) br. 05/2015 se menja kako sledi:  (1) u članu 2. ubacuje se sledeće:  „(8a) „Rotorokrilna vazduhoplov“ znači motorni vazduhoplov teži od vazduha koji se u letu uglavnom oslanja na uzgon koji generišu najviše dva rotora;“  (8b) „vazduhoplov sposobna za vertikalno poletanje i sletanje (VTOL)“ znači vazduhoplov teža od vazduha sa motorom, osim aviona ili helikoptera, sposobna za vertikalno poletanje i sletanje pomoću uzgonskih i potisnih jedinica koje se koriste za obezbeđivanje uzgona tokom poletanja i sletanja;“;  (2) sledeći član se ubacuje:  'Član 4f  **Ovlašćenja za tip VCA**  1. Kandidati koji poseduju dozvolu komercijalnog pilota za avione (CPL(A)) ili helikoptere (CPL(H)) u skladu sa Aneksom I (Deo FCL) imaju pravo da im se izda ovlašćenje za tip za VCA i da koriste privilegije takvog ovlašćenja za dati tip, pod uslovom da ispunjavaju sve sledeće uslove:  (a) preduslovi navedeni u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa Aneksom I (Deo 21) Uredbe (ACV) br. 06/2015;  (b) Odeljak 1 Pod-dela H Aneksa I (Deo FCL) i odredbe ovog člana.  2. Teorijski ispit mora biti u pisanom obliku, a broj pitanja sa višestrukim izborom zavisiće od složenosti vazduhoplova.  3. Obuka za ovlašćenje za tip, praktični ispit i provera stručnosti za vazduhoplov naveden u stavu 1 moraju:  (a) da ispunjavaju sledeće zahteve iz Dodatka 9 Aneksa I (Deo FCL):  (i) Odeljak A;  (ii) Odeljci B, C ili D, kako je određeno i osim ako nije drugačije naznačeno u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa Aneksom I (Deo 21) Uredbe (ACV) br. 06/2015; i  (b) pod uslovima i u meri navedenoj u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa Aneksom I (Deo 21) Uredbe (CAA) br. 06/2015, uključuju dodatnu obuku i testiranje kako bi se kandidatima omogućilo da steknu kompetentnost za upravljanje relevantnim VCA.  4. Odstupajući od gornjih pasusa, kandidatima koji poseduju CPL(A) ili CPL(H) dozvolu i koji su učestvovali u probnim letovima za određeni tip VCA, izdaće se ovlašćenje za tip za dati vazduhoplov, pod uslovom da ispunjavaju sve sledeće uslove:  (a) ispunjavaju uslove leta za obavljanje dužnosti probnog pilota u odgovarajućem tipu VCA, kako je utvrđeno u skladu sa Aneksom I (Deo 21) Uredbe (CAA) br. 06/2015;  (b) da su završili ili 50 sati ukupnog vremena leta ili 10 sati vremena leta kao komandant vazduhoplova na probnim letovima na odgovarajućem tipu VCA;  (c) ispunjavaju preduslove navedene u stavu 1(a).  5. Rok važenja ovlašćenja za tip izdatih u skladu sa ovim članom je jedna godina. Nosioci su dužni da urade sve sledeće:  (a) da bi se produžila validacija ovlašćenja za tip:  (i) u roku važenja ovlašćenja, završiti najmanje 2 sata leta kao pilot odgovarajućeg tipa VCA;  (ii) u roku od 3 meseca neposredno pre isteka ovlašćenja i na relevantnom tipu VCA ili FSTD-u koji predstavlja dati vazduhoplov, položi proveru stručnosti u skladu sa stavom 3, čije trajanje može biti uračunato u vreme leta navedeno u stavu (a)(i). Ako kandidati odluče da polože proveru stručnosti ranije nego u roku od ova 3 meseca, novi period važenja počinje od datuma provere stručnosti;  (b) da bi se obnovilo ovlašćenje za letenje na tipu, mora se pridržavati tačke FCL.740(b) Aneksa I (Deo FCL).  6. Nosioci dozvole i ovlašćenja za letenje na tipu, kao što je navedeno u stavu 1, imaju pravo da upravljaju odgovarajućim VCA po pravilima instrumentalnog letenja, pod uslovom da ispunjavaju sve sledeće uslove:  (a) poseduju IR(A) ili IR(H), zavisno od slučaja;  (b) da su, na relevantnom tipu VCA, završili praktični ispit ili proveru stručnosti, zavisno od slučaja, u skladu sa stavom 3, uključujući sadržaj relevantan za instrumentalno letenje.  7. Bez obzira na tačku FCL.900(b) Aneksa I (Deo FCL), kandidatima koji poseduju instruktorsku dozvolu u skladu sa Aneksom I (Deo FCL) sa privilegijama za pružanje obuke za ovlašćenja za tip aviona ili helikoptera, izdaju se privilegije za pružanje obuke za ovlašćenja za tip naveden u stavu 1, pod uslovom da:  (a) poseduje ovlašćenje za letenje na tipu kao u stavu 1 za odgovarajući VCA tip;  (b) osim ako nije drugačije naznačeno u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa Aneksom I (Deo 21) Uredbe (CAA) br. 06/2015, da je, u roku od 12 meseci koji prethode podnošenju zahteva, završio najmanje 30 rutnih sektora, uključujući poletanja i sletanja, kao komandant vazduhoplova u odgovarajućem tipu VCA, od čega se 15 rutnih sektora može završiti u FSTD-u koji predstavlja taj tip VCA;  (c) završiti, u potvrđenoj ustanovi za osposobljenost za obuku (ATO), teorijsku i praktičnu obuku za proširenje instruktorskih prava na taj tip VCA, uključujući obavezne elemente obuke kako je navedeno u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa Aneksom I (Deo 21) Uredbe (CAA) br. 06/2015;  (d) položene odgovarajuće delove procene kompetentnosti u skladu sa tačkom FCL.935 Aneksa I (Deo FCL).  Odstupajući od stavova (b), (c) i (d), kandidati koji poseduju TRI(A) sertifikat ili TRI(H) sertifikat i kojima je izdata ovlašćenje za tip za VCA u skladu sa stavom 4, dobiće proširenje svojih TRI privilegija na taj VCA tip.  8. Nosioci instruktorskih privilegija iz stava 7 dobijaju produženje ili obnovu, prema potrebi, ovih privilegija kada ispunjavaju relevantne zahteve za produženje ili obnovu iz Poddela J Aneksa I (Deo FCL), kako je primenljivo za instruktorsku dozvolu koju poseduju, i dodatno urade jedno od sledećeg:  (a) završe, u potvrđenoj ustanovi za obuku za instruktore (ATO), koja se fokusira na privilegije iz stava 7;  (b) polože odgovarajuće delove procene kompetentnosti u skladu sa tačkom FCL.935 Aneksa I (Deo FCL) u odgovarajućem tipu VCA navedenom u stavu 1 ili FSTD-u koji predstavlja taj tip.  9. Bez obzira na tačku FCL.1000(b) Aneksa I (Deo FCL), kandidatima koji poseduju sertifikat ispitivača, u skladu sa Aneksom I (Deo FCL), sa privilegijama da deluju kao ispitivači za ovlašćenja za tip aviona ili helikoptera, izdaju se privilegije za sprovođenje praktičnih ispita i provera stručnosti za tip VCA naveden u stavu 1, pod uslovom da poseduju privilegije instruktora prema stavu 7 za odgovarajući tip VCA i da ispunjavaju sve sledeće uslove u odgovarajućem tipu VCA ili FSTD-u koji predstavlja taj tip:  (a) potpuna standardizacija ispitivača u skladu sa tačkom FCL.1015 Aneksa I (Deo FCL), uključujući sprovođenje najmanje jednog praktičnog ispita ili provere stručnosti;  (b) polože odgovarajuće delove procene kompetentnosti u skladu sa tačkom FCL.1020 Aneksa I (Deo FCL).  10. Nosioci privilegija ispitivača iz stava 9 dobijaju produženje validnosti ili obnavljanje, prema potrebi, ovih privilegija kada ispunjavaju odgovarajuće delove tačke FCL.1025 Aneksa I (Deo FCL) i dodatno urade jedno od sledećeg:  (a) završe kurs osveženja znanja za ispitivača u skladu sa tačkom FCL.1025(b)(2) Aneksa I (Deo FCL) koji se fokusira na privilegije iz stava 9;  (b) polože odgovarajuće delove procene kompetentnosti u skladu sa tačkom FCL.1020 Aneksa I (Deo FCL) na odgovarajućem tipu VCA ili FSTD-u koji predstavlja taj tip.“;  (3) Aneks I (Deo FCL) se menja u skladu sa Aneksom I ove uredbe. |
| **Neni 3**  **Ndryshimet në Rregulloren (AAC) Nr. 01/2020**  Rregullorja (AAC) Nr. 01/2020 ndryshohet si në vijim:  (1) Neni 2 ndryshohet si në vijim:  (a) pika 85 zëvendësohet si në vijim:  ‘(85) “mjet ajror me rotor” nënkupton çdo mjet ajror me motor, më i rëndë se ajri, që mbështetet kryesisht për qëndrimin në fluturim te ngritja e gjeneruar nga deri në dy rotorë;  (b) futet pika e mëposhtme:  '(85a) “helikopter” nënkupton një lloj mjeti ajror me motor që mbështetet për fluturim kryesisht përmes forcave të ajrit mbi deri në dy rotorë të fuqizuar me motor mbi boshtet kryesisht vertikale.  (85b) “mjet ajror me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale (VTOL) (VCA)” nënkupton çdo mjet ajror me motor, më i rëndë se ajri, përveç mjetit ajro ose mjetit ajror me rotor më aftësi për ngritje dhe ulje vertikale përmes njësive të ngritjes dhe shtytjes që përdoren për të siguruar ngritje gjatë ngritjes dhe uljes;’;  (c) futet pika e mëposhtme:  '(94a) “karburant minimal” nënkupton një term që përdoret për të përshkruar një situatë në të cilën furnizimi me karburant/energji i një aeroplani ka arritur një nivel ku fluturimi është i detyruar të ulet në një aerodrom të caktuar dhe nuk mund të pranohet asnjë vonesë shtesë;’;  (2) Aneksi ndryshohet në përputhje me Aneksin II të kësaj Rregulloreje. | **Article 3**  **Amendments to Regulation (CAA) No. 01/2020**  Regulation (CAA) No. 01/2020 is amended as follows:  (1) Article 2 is amended as follows:  (a) point 85 is replaced by the following:  ‘(85) “rotorcraft” means a power-driven, heavier-than-air aircraft that depends principally for its support in flight on the lift generated by up to two rotors;’;  (b) the following points are inserted:  ‘(85a) “helicopter” means a type of rotorcraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on up to two power-driven rotors on substantially vertical axes;  (85b) “vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA)” means a power-driven, heavier-than-air aircraft, other than aeroplane or rotorcraft, capable of performing vertical take-off and landing by means of lift and thrust units used to provide lift during take-off and landing;’;  (c) the following point is inserted:  ‘(94a) “minimum fuel” means a term used to describe a situation in which an aircraft’s fuel/energy supply has reached a state where the flight is committed to land at a specific aerodrome and no additional delay can be accepted;’;  (2) the Annex is amended in accordance with Annex II to this Regulation. | **Član 3**  **Izmene i dopune Uredbe (ACV) br. 01/2020**  Uredba (ACV) br. 01/2020 se menja kako sledi:  (1) Član 2. menja se i glasi:  (a) tačka 85 zamenjuje se sledećom:  „(85) „rotorokrilni vazduhoplov“ znači motorni vazduhoplov teži od vazduha koji se u letu uglavnom oslanja na uzgon koji generišu najviše dva rotora;“;  (b) ubacuje se sledeća tačka (da):  „(85a) „helikopter“ znači tip rotorokrilne letelice koji se u letu uglavnom održava reakcijama vazduha na najviše dva motorna rotora na suštinski vertikalnim osama;“  (85b) „vazduhoplov sposoban za vertikalno poletanje i sletanje (VTOL)“ znači vazduhoplov teži od vazduhoplova sa motorom, osim aviona ili helikoptera, sposobna za vertikalno poletanje i sletanje pomoću uzgonskih i potisnih jedinica koje se koriste za obezbeđivanje uzgona tokom poletanja i sletanja;“;  (c) ubacuje se sledeća tačka:  „(94a) „minimalno gorivo“ označava izraz koji se koristi za opisivanje situacije u kojoj je zaliha goriva/energije u vazduhoplovu dostigla stanje u kojem je let obavezan da sleti na određeni aerodrom i ne može se prihvatiti dodatno kašnjenje;“;  (2) Aneks se menja u skladu sa Aneksom II ove Uredbe. |
| **Neni 4**  **Ndryshimet në Rregulloren (AAC) Nr. 01/2019**  Rregullorja (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si në vijim:  (1) në nenin 1, shtohet paragrafi i mëposhtëm 1a:  ‘1a. Kjo Rregullore përcakton rregullat e hollësishme për operacionet e lëvizjes ajrore inovative sipas rregullave të fluturimit vizual gjatë ditës, të kryera me sipërfaqen në shikim të drejtpërdrejtë, me aeroplanë nga një pilot dhe me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale, siç referohen në pikat (b)(i) dhe (ii) të nenit 2(1) të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020.  (2) Neni 2 ndryshohet si në vijim:  (a) pika (1a) zëvendësohet si në vijim:  ‘(1a) “mjet ajror me rotor” nënkupton çdo mjet ajro me motor, më i rëndë se ajri, që mbështetet kryesisht për qëndrimin në fluturim te ngritja e gjeneruar nga deri në dy rotorë;’;  (b) futet pika e mëposhtme:  '(1aa) “helikopter” nënkupton një lloj mjeti ajor me motor që mbështetet për fluturim kryesisht përmes forcave të ajrit mbi deri në dy rotorë të fuqizuar me motor mbi boshtet kryesisht vertikale.  (c) futet pika e mëposhtme:  '(12) “operacione të lëvizshmërisë ajrore inovative (IAM)” nënkupton çdo operacion me mjet ajror me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale (VTOL) në zona të ngarkuara dhe jo të ngarkuara;  (13) “mjet ajro me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale (VTOL) (VCA)” nënkupton çdo mjet ajro me motor, më i rëndë se ajri, përveç mjetit ajror ose mjetit ajror me rotor më aftësi për ngritje dhe ulje vertikale përmes njësive të ngritjes dhe shtytjes që përdoren për të siguruar ngritje gjatë ngritjes dhe uljes;’;  (14) “fluturim VEMS” nënkupton një fluturim me VCA që operon nën miratimin e VEMS-së, ku transporti i menjëhershëm dhe i shpejtë është thelbësor dhe qëllimi i tij është ose:  (a) të mundësojë ndihmën mjekësore emergjente duke transportuar një ose më shumë si në vijim:  (i) personel mjekësor;  (ii) furnizime mjekësore (pajisje, gjak, organe, ilaçe);  (iii) persona të sëmurë ose të lënduar dhe persona të tjerë të përfshirë drejtpërdrejt; ose  (b) të kryejë çdo operacion ku ndonjë person është në rrezik të menjëhershëm ose të pritur për shëndetin nga mjedisi dhe ose:  (i) ka nevojë për shpëtim ose furnizim; ose  (ii) ose persona, kafshë ose pajisje duhet të transportohen nga/drejt vendit të operimit të VEMS.’;  (3) Neni 5 ndryshohet si në vijim:  (a) futet paragrafi i mëposhtëm:  1b. Operatorët lejohen të operojnë VCA-në vetëm në kontekstin e operacioneve të IAM-së, siç përcaktohet në Aneksin III dhe IX të kësaj Rregulloreje.  (b) në paragrafin 2, shtohet pika e mëposhtme: '(h) VCA e përdorur për:  (i) transportin e mallrave të rrezikshme (DG);  (ii) VEMS.';  (c) në paragrafin 5, shtohet pika e mëposhtme:  '(c) VCA në përputhje me kërkesat e specifikuara në Aneksin IX.';  (d) në paragrafin 5, shtohet nënparagrafi i dytë i mëposhtëm:  Në rastin e pikave (a), (b) dhe (c) të nënparagrafit të parë, organizatat e trajnimit duhet të respektojnë kërkesat e përcaktuara në Aneksin VII (Pjesa ORA) të RRegullores (AAC) Nr. 05/2015 në vend të Aneksit III (Pjesa ORO) të kësaj Rregulloreje. Trajnimi për VCA ofrohet vetëm nga organizatat e miratuara të trajnimit.’;  (4) Neni 8 ndryshohet si në vijim:  (a) paragrafi 1 zëvendësohet si në vijim:  1. Operacionet CAT me aeroplanë dhe helikopterë kryhen në përputhje me kërkesat e Nënpjesës FTL të Aneksit III.  (b) shtohet paragrafi i mëposhtëm:  5. Një operator i IAM-së duhet, në lidhje me kufizimet e kohës së fluturimit, të respektojë kërkesat e përcaktuara në ligjin kombëtar të shtetit anëtar ku operatori ka vendin kryesor të biznesit, ose, në rast se operatori nuk ka një vend kryesor të biznesit, në vendin ku operatori është i vendosur ose banon.’;  (5) Aneksi I i RRegullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet në përputhje me Aneksin III të kësaj Rregulloreje;  (6) Aneksi II i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet në përputhje me Aneksin IV të kësaj Rregulloreje;  (7) Aneksi III i RRegullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet në përputhje me Aneksin V të kësaj Rregulloreje;  (8) Aneksi V i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet në përputhje me Aneksin VI të kësaj Rregulloreje;  (9) Aneksi IX i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet në përputhje me Aneksin VII të kësaj Rregulloreje; | **Article 4**  **Amendments to Regulation (CAA) No. 01/2019**  Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:  (1) in Article 1, the following paragraph 1a is added:  ‘1a. This Regulation lays down detailed rules for innovative air mobility operations in accordance with visual flight rules by day conducted with the surface in sight with single pilot manned aircraft with a vertical take-off and landing capability referred to in points (b)(i) and (ii) of Article 2(1) of Regulation (CAA) No. 05/2020.’;  (2) Article 2 is amended as follows:  (a) point (1a) is replaced by the following:  ‘(1a) “rotorcraft” means a power-driven, heavier-than-air aircraft that depends principally for its support in flight on the lift generated by up to two rotors;’;  (b) the following point is inserted:  ‘(1aa) “helicopter” means a type of rotorcraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on up to two power-driven rotors on substantially vertical axes;’;  (c) the following points are inserted:  ‘(12) “innovative air mobility (IAM) operations” means any operation with vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft in congested and non-congested areas;  (13) “vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft” (VCA) means a power-driven, heavier-than-air aircraft other than aeroplane or rotorcraft, capable of performing vertical take-off and landing by means of lift and thrust units used to provide lift during the take-off and landing;  (14) “ VEMS flight” means a flight with a VCA that operates under a VEMS approval, where immediate and rapid transportation is essential and the purpose of which is either to:  (a) facilitate emergency medical assistance by carrying one or more of the following:  (i) medical personnel;  (ii) medical supplies (equipment, blood, organs, drugs);  (iii) ill or injured persons and other persons directly involved, or  (b) perform any operation where a person is at imminent or anticipated health risk from the environment and either:  (i) needs to be rescued or provided with supplies; or  (ii) persons, animals or equipment need to be transported to/from the VEMS operating site.’;  (3) Article 5 is amended as follows:  (a) the following paragraph is inserted:  ‘1b. Operators shall only operate VCA in the context of IAM operations as specified in Annexes III and IX to this Regulation.’;  (b) in paragraph 2, the following point is added: ‘(h) VCA used for:  (i) the transport of dangerous goods (DGs);  (ii) VEMS.’;  (c) in paragraph 5, the following point is added:  ‘(c) VCA in accordance with the requirements specified in Annex IX.’;  (d) in paragraph 5, the following second subparagraph is added:  ‘In the case of points (a), (b) and (c) of the first subparagraph, the training organisations shall comply with the requirements laid down in Annex VII (Part-ORA) to Regulation (CAA) No. 05/2015 instead of Annex III (Part- ORO) of this Regulation. Training for VCA shall only be provided by approved training organisations.’;  (4) Article 8 is amended as follows:  (a) paragraph 1 is replaced by the following:  ‘1. CAT operations with aeroplanes and helicopters shall be subject to the requirements of Subpart FTL of Annex III.’;  (b) the following paragraph is added:  ‘5. An IAM operator shall, as regards flight time limitations, comply with the requirements specified in the national law of the Member State in which the operator has its principal place of business, or, where the operator has no principal place of business, the place where the operator is established or resides.’;  (5) Annex I to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended in accordance with Annex III to this Regulation;  (6) Annex II to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended in accordance with Annex IV to this Regulation;  (7) Annex III to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended in accordance with Annex V to this Regulation;  (8) Annex V to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended in accordance with Annex VI to this Regulation;  (9) Annex IX to Regulation (CAA) No. 01/2019 is added as laid down in Annex VII to this Regulation. | **Član 4**  **Izmene i dopune Uredbe (ACV) br. 01/2019**  Uredba (ACV) br. 01/2019 se menja kako sledi:  (1) u članu 1, sledeći stav 1a se dodaje:  ‘1a. Ova uredba utvrđuje detaljna pravila za inovativne operacije vazdušne mobilnosti u skladu sa pravilima vizuelnog leta danju, koje se izvode sa površinom u vidu, jedno-pilotnim avionom sa mogućnošću vertikalnog poletanja i sletanja navedenim u tačkama (b)(i) i (ii) člana 2(1) Uredbe (ACV) br. 05/2020.“;  (2) Član 2. menja se i glasi:  (a) tačka (1a) zamenjuje se sledećom:  „(1a) „rotorokrilni vazduhoplov“ znači motorni avion teži od vazduha koji se u letu uglavnom oslanja na uzgon koji generišu najviše dva rotora;“;  (b) ubacuje se sledeća tačka (da):  „(1aa) „helikopter“ znači tip rotorokrilne letelice koji se u letu uglavnom održava reakcijama vazduha na najviše dva motorna rotora na suštinski vertikalnim osama;“;  (c) ubacuje se sledeća tačka (da):  „(12) „operacije inovativne vazdušne mobilnosti (IAM)“ označavaju svaku operaciju sa avionima sposobnim za vertikalno poletanje i sletanje (VTOL) u zagušenim i ne zagušenim područjima;  (13) „Vazduhoplov sa mogućnošću vertikalnog poletanja i sletanja (VTOL)“ (VCA) označava vazduhoplovnu letelicu teži od vazduha sa motorom, koja nije avion ili rotorokrilni vazduhoplov, sposobnu za vertikalno poletanje i sletanje pomoću uzgonskih i potisnih jedinica koje se koriste za obezbeđivanje uzgona tokom poletanja i sletanja;  (14) „VEMS let“ znači let sa VCA koji se obavlja po VEMS odobrenju, gde je neophodan hitan i brz prevoz i čija je svrha ili:  (a) olakšati hitnu medicinsku pomoć, prevozom jednog ili više od sledećeg:  (i) medicinsko osoblje;  (ii) medicinski materijal (oprema, krv, organi, lekovi);  (iii) bolesne ili povređene osobe i druge osobe koje su direktno uključene, ili  (b) obavljati bilo koju operaciju gde je osoba u neposrednoj ili očekivanoj opasnosti po zdravlje iz okoline i to:  (i) treba da bude spašena ili da se datoj osobi obezbede zalihe; ili  (ii) lica, životinje ili oprema moraju biti transportovani do/sa mesta rada VEMS-a.“;  (3) Član 5. menja se i glasi:  (a) ubacuje se sledeći pasus:  ‘1b. Operatori će koristiti VCA samo u kontekstu IAM operacija kako je navedeno u prilozima III i IX ove uredbe.“;  (b) u stavu 2, dodaju se sledeća tačke: „(h) VCA se koristi za:  (i) prevoz opasnih materija (DGs);  (ii) VEMS.’;  (c) u stavu 5, dodaju se sledeća tačke:  (c) VCA u skladu sa zahtevima navedenim u Aneksu IX.“;    (d) u stavu 5, dodaje se sledeći podstav:  „U slučaju tačaka (a), (b) i (c) prvog podstava, organizacije za obuku moraju da se pridržavaju zahteva utvrđenih u Aneksu VII (Deo ORA) Uredbe (ACV) br. 05/2015 umesto Aneksa III (Deo ORO) ove Uredbe.“ Obuku za VCA pružaju samo odobrene organizacije za obuku.“;  (4) Član 8. menja se i glasi:  (a) stav 1. zamenjuje se i glasi:  ‘1. CAT operacije avionima i helikopterima podležu zahtevima pod-odeljka FTL Aneksa III.“;  (b) sledeći stav se dodaje:  ‘5. Operator IAM-a mora, u pogledu ograničenja vremena leta, da se pridržava zahteva navedenih u nacionalnom zakonu države članice u kojoj operater ima svoje glavno sedište poslovanja ili, kada operater nema glavno sedište poslovanja, mesta gde je operater osnovan ili boravi.“;  (5) Aneks I Uredbe (ACV) br. 01/2019 se menja u skladu sa Aneksom III ove Uredbe;  (6) Aneks II Uredbe (ACV) br. 01/2019 se menja u skladu sa Aneks IV ove Uredbe;  (7) Aneks III Uredbe (ACV) br. 01/2019 se menja u skladu sa Aneks V ove Uredbe;  (8) Aneks V Uredbe (ACV) br. 01/2019 se menja u skladu sa Aneksom VI ove Uredbe;  (9) Aneks IX Uredbe (ACV) br. 01/2019 se dodaje kao što je naznačeno u Aneksu VII ove Uredbe. |
| **Neni 5**  **Ndryshimet në Rregulloren (AAC) Nr. 09/2020**  Në pikën ATS.TR.305 të Aneksit IV të RRegullores (AAC) Nr. 09/2020, në nënpikën (a) shtohet pika e mëposhtme (7a):  ‘(7a) informacion mbi mjetet ajrore pa pilot;’. | **Article 5**  **Amendments to Regulation (CAA) No. 09/2020**  In point ATS.TR.305 of Annex IV to Regulation (CAA) No. 09/2020, the following point (a) is inserted to subpoint (7a):  ‘(7a) information on unmanned aircraft;’. | **Član 5**  **Izmene i dopune Uredbe (ACV) br. 09/2020**  U tački ATS.TR.305 Aneksa IV Uredbe (ACV) br. 09/2020, sledeća tačka (a) se umeće u pod-tačku (7a):  „(7a) informacije o bespilotnim vazduhoplovima;“. |
| **Neni 6**  **Hyrja në fuqi**  Kjo Rregullore hyn në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit.  Prishtinë, XX shtator 2025.  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  **Matej Krasniqi**  U.D. Drejtor i Përgjithshëm | **Article 6**  **Entry into force**  This Regulation shall enter into force seven (7) days after signature.  Pristina, XX September 2025.  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  **Matej Krasniqi**  Acting Director General | **Član 6**  **Stupanje na snagu**  Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana od potpisivanja.  Priština, XX septembra 2025  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  **Matej Krasniqi**  V.D. Generalni Direktor |

**ANEKSI I:**

Aneksi I i Rregullores (AAC) Nr. 05/2015 ndryshohet si në vijim:

1. pika FCL.010 ndryshohet si në vijim:
   1. në përkufizimin e “kohës së fluturimit”, paragrafi i tretë për ‘aerostatet’ zëvendësohet si në vijim:

‘për aerostatet, kjo nënkupton kohën e plotë nga momenti kur aerostati lirohet nga shtylla për qëllim ngritjeje deri në momentin kur aerostati ndalet plotësisht në fund të fluturimit dhe fiksohet në shtyllë;’;

* 1. në përkufizimin e “kohës së fluturimit”, shtohet paragrafi i katërt për “mjetet ajrore me aftësi VTOL” si në vijim:

‘për mjetet ajrore me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale (VCA), nënkupton kohën e plotë nga momenti kur njësitë e ngritjes dhe shtytjes aktivizohen për qëllime ngritjeje deri në momentin kur mjeti ajror ndalet përfundimisht në fund të fluturimit dhe njësitë e ngritjes dhe shtytjes çaktivizohen.’;

* 1. Përkufizimi i “helikopterit” zëvendësohet si në vijim:

‘“helikopter” nënkupton një lloj mjeti ajror me motor që mbështetet për fluturim kryesisht përmes forcave të ajrit mbi deri në dy rotorë të fuqizuar me motor mbi boshtet kryesisht vertikale’.;

1. në pikën FCL.060, fraza hyrëse e pikës (b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) Aeroplanë, helikopterë, avionë me ngritje motorike, aerostatë dhe avionë të aftë për VTOL (VCA). Piloti nuk lejohet të operojë një aeroplan në transportin ajror komercial ose për transportin e pasagjerëve:

**ANEKSI II**

Aneksi i Rregullores (AAC) Nr. 01/2020 ndryshohet si në vijim:

1. në pikën SERA.2010, pika (b) zëvendësohet si në vijim: ‘(b) Veprim para fluturimit

Përpara fillimit të fluturimit, piloti komandues i avionit duhet të njihet me të gjithë informacionin e disponueshëm të përshtatshëm për operacionin e synuar. Veprimet para fluturimit për fluturimet jashtë afërsisë së aerodromit, dhe për të gjitha fluturimet IFR, përfshijnë një shqyrtim të kujdesshëm të raporteve dhe parashikimeve të motit të disponueshme dhe aktuale, duke marrë parasysh kërkesat për karburant/energji dhe kursin alternativ veprimi nëse fluturimi nuk mund të përfundojë sipas planit.”;

1. në pikën SERA.4005, pika (12) e pikës (a) zëvendësohet si në vijim: ‘(12) Qëndrueshmëria e karburantit/energjisë’;
2. në pikën SERA.4015, pika (b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) Informacioni i dorëzuar para nisjes në lidhje me qëndrueshmërinë e karburantit ose energjisë ose numrin total të personave në bord, nëse është i pasaktë në kohën e nisjes, përbën një ndryshim të rëndësishëm të planit të fluturimit dhe si i tillë duhet të raportohet.’;

1. në pikën SERA.8015, pika (4) e pikës (b) zëvendësohet me këtë tekst:

‘(4) *Riaprovimi i mundshëm gjatë fluturimit.* Nëse, para nisjes, parashikohet se, varësisht nga qëndrueshmëria e karburantit/energjisë dhe varësisht nga riaprovimi gjatë fluturimit, mund të merret vendimi për të vazhduar drejt një aerodromi të rishikuar të destinacionit, njësitë përkatëse të kontrollit të trafikut ajror duhet të njoftohen duke futur në planin e fluturimit informacionin që ka të bëjë me itinerarin e rishikuar (kur dihet) dhe destinacionin e rishikuar.’;

1. në pikën SERA.8020, pikat (d)(1) dhe (2) zëvendësohen si në vijim:

‘(d) *Përkeqësimi i motit nën VMC.* Kur bëhet e qartë se fluturimi në VMC në përputhje me planin e tij aktual të fluturimit nuk do të jetë i zbatueshëm, fluturimi VFR i operuar si fluturim i kontrolluar duhet të:

* 1. (1) kërkojë leje të ndryshuar që ia mundëson avionit të vazhdojë në VMC drejt destinacionit ose drejt një aerodromi ose vendoperimi alternativ, ose të dalë nga hapësira ajrore në të cilën kërkohet leja ATC; ose
  2. (2) nëse nuk mund të merret leja në përputhje me pikën (1), të vazhdojë të operojë në VMC dhe ta njoftojë njësinë përkatëse ATC për veprimin që po ndërmerret, qoftë për të dalë nga hapësira ajrore përkatëse ose për të ateruar në aerodromin ose vendoperimin më të afërt të përshtatshëm;’;

1. në pikën SERA.9005, futet pika e mëposhtme (7a): ‘(7a) informacion mbi mjetet ajrore pa pilot;’;
2. në pikën SERA.11005, pika (ab) zëvendësohet si në vijim:

‘(ab) Nëse një aeroplan i nënshtrohet ndërhyrjes së paligjshme, piloti në komandë duhet të përpiqet të aterojë sa më shpejt që të jetë e zbatueshme në aerodromin ose vendoperimin më të afërt të përshtatshëm ose në një aerodrom ose vendoperim të dedikuar të caktuar nga autoriteti kompetent, përveç nëse konsideratat brenda aeroplanit diktojnë ndryshe.’;

1. në pikën SERA.11012, pikat (a) dhe (b) zëvendësohen me këtë tekst:

‘(a) Kur një pilot raporton një gjendje të minimumit të karburantit/energjisë, kontrollori duhet ta informojë pilotin sa më shpejt që të jetë e mundshme për çdo vonesë të parashikuar ose se nuk priten vonesa.

(b) Kur niveli i karburantit/energjisë e bën të domosdoshme shpalljen e një situate shqetësimi, piloti, në përputhje me pikën SERA.14095, duhet ta tregojë këtë duke përdorur sinjalin e radiotelefonisë për gjendje të rrezikut (MAYDAY), mundësisht të shqiptuar tri herë, të pasuar nga natyra e gjendjes së rrezikut (FUEL).’;

1. pika SERA.11015 ndryshohet si në vijim:
2. në Tabelën S11-1, ‘Seria 3’ zëvendësohet si në vijim:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘3 | DITË ose NATË – Zvogëlimi i marshit të uljes (nëse është i instaluar), ndezja e dritave të qëndrueshme të uljes dhe fluturimi mbi pistën në përdorim ose, nëse mjeti ajror i vërejtur është helikopter / aeroplan me aftësi VTOL, fluturimi mbi zonën e uljes së helikopterit / aeroplanit me aftësi VTOL. Në rastin e helikopterëve / aeroplanëve me aftësi VTOL, helikopteri / aeroplani me aftësi VTOL i interceptuar bën afrimin për ulje, duke u ulur pezull pranë zonës së uljes. | Ateroni në këtë aerodrom. | DITË ose NATË – Ulja e marshit të uljes (nëse është i instaluar), ndezja e dritave të qëndrueshme të uljes dhe përcjellja e mjetit ajro të interceptuar dhe nëse, pas fluturimit mbi pistën në përdorim ose zonën e uljes së helikopterit / aeroplanit me aftësi VTOL, ulja konsiderohet e sigurt, vazhdimi i uljes. | E kuptova, do ta zbatojë.’ |

1. në Tabelën S11-2, ‘Seria 4’ zëvendësohet si në vijim:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘4 | DITË ose NATË – Ngritja e marshit të uljes (nëse është i instaluar) dhe ndezja me intervale e dritave të uljes gjatë kalimit mbi pistën në përdorim ose zonën e uljes së helikopterit / aeroplanit me aftësi VTOL në një lartësi mbi 300 m (1 000 këmbë)  por jo më shumë se 600 m (2 000 këmbë) (në rastin e helikopterit, në një lartësi mbi 50 m (170 këmbë) por jo më shumë se 100 m (330 këmbë)) mbi nivelin e aerodromit, dhe duke vazhduar të qarkullojë mbi pistën në përdorim ose zonën e uljes së helikopterit / aeroplanit me aftësi VTOL. Nëse nuk është e mundur ndezja me intervale e dritave të uljes, ndizni me intervale çdo dritë tjetër të disponueshme. | Aerodromi që keni zgjedhur është i papërshtatshëm. | DITË ose NATË – Nëse dëshirohet që mjeti ajro i interceptuar ta përcjellë mjetin ajror interceptues drejt një aerodromi alternativ, mjeti ajror interceptues ngre marshin e uljes (nëse është i instaluar) dhe përdor sinjalet e Serisë 1 të përcaktuara për mjetet ajror interceptuese.  Nëse vendoset që të lirohet mjeti ajror i interceptuar, mjeti ajror interceptues përdor sinjalet e Serisë 2 të përcaktuara për mjetet ajore interceptuese. | E kuptova, më përcillni.  E kuptova, mund të vazhdoni.’ |

1. në Aneksin 1 ‘Sinjalet’, pika ‘4. SINJALET E DREJTIMIT’ ndryshohet si në vijim:
   1. pika (b) e pikës 4.1.1 zëvendësohet si në vijim:

‘(b) për helikopterët / aeroplanët me aftësi VTOL, aty ku sinjalizuesi / drejtuesi mund të shihet më mirë nga piloti.’;

* 1. në pikat 16 deri në 20 të pikës 4.1.2, teksti i shënimeve në fund të faqes 1 deri në 3 zëvendësohet si në vijim:

1. Për përdorim për helikopterët / aeroplanët me aftësi VTOL që qëndrojnë pezull.
2. Për përdorim për helikopterët /aeroplanët me aftësi VTOL që qëndrojnë pezull.
3. Për përdorim për helikopterët / aeroplanët me aftësi VTOL që qëndrojnë pezull.’;
4. në Aneksin 5 ‘Specifikimet teknike që lidhen me vëzhgimet dhe raportet e mjeteve ajrore përmes komunikimeve me zë’, seksioni ‘A. UDHËZIMET PËR RAPORTIM’ ndryshohet si në vijim:

në pikën 2 ‘UDHËZIMET EDETAJUARA PËR RAPORTIM’, [pika 8] e Seksionit 2 zëvendësohet si në vijim:

‘Pika 8 – QËNDRUESHMËRIA. Raportoni “QËNDRUESHMËRINË” pasuar nga qëndrueshmëria e karburantit/energjisë në orë dhe minuta (4 shifra).’.

**ANEKSI III**

Aneksi I i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si në vijim:

1. titulli i Aneksit I zëvendësohet si në vijim:

Aneksi I – Përkufizimet për termat e përdorur në Anekset II deri në IX’;

1. pika 21 zëvendësohet si në vijim:

‘(21) “rrugë e lirë” nënkupton një zonë e përcaktuar katrore në tokë ose mbi ujë nën kontrollin e autoritetit përkatës, e përzgjedhur ose e përgatitur si një zonë e përshtatshme mbi të cilën një mjet ajror mund të kryejë një pjesë të ngritjes fillestare deri në një lartësi të caktuar;’;

1. pika 26 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(26) “karburanti/energjia për emergjencë” nënkupton karburantin/energjinë e nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar që mund të ndikojnë në konsumimin e karburantit/energjisë drejt aerodromit ose vertiportit të destinacionit;’;

1. pika 31 zëvendësohet si në vijim: ‘(31) “faza kritike e fluturimit” nënkupton:
   1. për helikopterët, manovrimin në tokë, qëndrimin pezull në ajër, ngritjen, afrimin përfundimtar, afrimin e dështuar, uljen dhe çdo fazë tjetër të fluturimit siç përcaktohet nga piloti komandues ose komandanti;
   2. për VCA, manovrimin në tokë me pasagjerë për qëllim fluturimi ose pas uljes, manovrimin në ajër, qëndrimin pezull, ngritjen, afrimin përfundimtar, afrimin e dështuar (rikthimi për qasje të dytë), uljen dhe çdo fazë tjetër të fluturimit siç përcaktohet nga piloti komandues;’;
2. pika 39 zëvendësohet si në vijim:

‘(39) “distanca DR” nënkupton distancën horizontale që helikopteri ose VCA ka përshkruar nga fundi i distancës së disponueshme të ngritjes;’;

1. pika 48 zëvendësohet si në vijim:

‘(48) “zona e afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO)” do të thotë një zonë e përcaktuar për operacione helikopteri ose VCA mbi të cilën përfundon faza finale e manovrës së afrimit për të qëndruar pezull ose për t’u ulur, dhe nga e cila fillon manovra e ngritjes; në rastin e helikopterëve që operojnë në klasën e performancës 1 dhe VCA që operojnë në kategorinë Enhanced ose ekuivalente, zona e përcaktuar përfshin zonën e ngritjes së refuzuar të disponueshme;’;

1. pika 50a zëvendësohet si në vijim: ‘(50a) “koha e fluturimit” nënkupton:
   1. për aeroplanët, kohën e plotë nga momenti kur aeroplani lëviz për herë të parë për qëllim ngritjeje deri në momentin kur aeroplani ndalet përfundimisht në fund të fluturimit;
   2. për helikopterët, kohën e plotë nga momenti kur rotorët e helikopterit fillojnë të rrotullohen për qëllim ngritjeje deri në momentin kur helikopteri ndalet përfundimisht dhe rotorët ndalojnë;
   3. për VCA, kohën e plotë nga momenti kur njësitë e ngritjes dhe shtytjes ndezën për qëllim ngritjeje deri në momentin kur mjeti ajror ndalet përfundimisht dhe njësitë e ngritjes dhe shtytjes fikën;’
2. pika 53 zëvendësohet si në vijim:

‘(53) “personeli i shërbimit të emergjencës në tokë” nënkupton çdo personel të shërbimit të emergjencës në tokë, siç janë policët, zjarrfikësit, etj., të përfshirë në shërbimet emergjente mjekësore për helikopterë (HEMS) ose në shërbimet emergjente mjekësore me VCA (VEMS) dhe detyrat e të cilit ndërlidhen në çdo masë me operacionin;’;

1. në pikën 69, pika (ii) e pikës (a) zëvendësohet si në vijim:

‘(ii) pasagjerët dhe ekuipazhi i helikopterit ose të VCA-së nuk mund të mbrohen në mënyrë të mjaftueshme nga kushtet e motit; ose’;

1. pika 70 zëvendësohet si në vijim:

‘(70) “pika e vendimit për ulje (LDP)” nënkupton:

* 1. për helikopterët, pikën që përdoret për të përcaktuar performancën e uljes, nga e cila, nëse dihet një dështim motori në këtë pikë, piloti mund të vazhdojë uljen në mënyrë të sigurt ose të iniciojë një manovër uljeje të ndërprerë;
  2. për VCA, pikën që përdoret për të përcaktuar performancën e uljes, nga e cila ulja mund të vazhdohet në mënyrë të sigurt ose të fillohet ulja e ndërprerë, pas një CFP;’;

1. pika 71 zëvendësohet si në vijim: ‘(71) “distanca e aterrimit në dispozicion” nënkupton:
   1. për aeroplanët (LDAA), gjatësinë e pistës së deklaruar në dispozicion nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme për rrugën tokësore të një aeroplani gjatë aterrimit;
   2. për helikopterët (LDAH), gjatësinë e FATO-së plus çdo zonë shtesë të deklaruar në dispozicion nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme që helikopteri të përfundojë manovrimin e uljes nga një lartësi e caktuar; dhe
   3. për VCA (LDAV), gjatësinë e FATO-së plus çdo zonë shtesë e deklaruar si e disponueshme dhe e përshtatshme që VCA të përfundojë manovrimin e uljes nga një lartësi e caktuar;’;
2. futet pika e mëposhtme 71a:

(71a) “distanca e kërkuar për aterrim (LDR)” nënkupton:

* 1. për helikopterët (LDRH), distancën horizontale të nevojshme për t’u ulur dhe për t’u ndalur plotësisht nga një pikë 15 m (50 këmbë) mbi sipërfaqen e uljes; dhe
  2. Për VCA (LDRV), distancën horizontale të nevojshme për t’u ulur dhe për t’u ndalur plotësisht nga një pikë 15 m (50 këmbë) mbi sipërfaqen e uljes.

1. pika 78 zëvendësohet si në vijim:

‘(78) “pasagjer mjekësor” nënkupton një person mjekësor i transportuar në një helikopter gjatë një fluturimi HEMS ose në një VCA gjatë një fluturimi VEMS, duke përfshirë, por pa u kufizuar në mjekët, infermierët dhe personeli mjekësor i emergjencës;’;

1. në pikën 82, pika (b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) pasagjerët dhe ekuipazhi i helikopterit apo i VCA-së mund të mbrohen nga ndikimet e motit; dhe’;

1. pika 96 zëvendësohet si në vijim:

‘(96) “pilot komandues (PIC)” nënkupton pilotin e caktuar si përgjegjës për komandimin dhe kryerjen e sigurt të fluturimit; për qëllime të operimeve të transportit ajror komercial me aeroplanë dhe helikopterë, “piloti komandues” quhet “komandant”;’;

1. pika 102 zëvendësohet si në vijim:

‘(102) “distancë e disponueshme për një ngritje të refuzuar” (RTODA)” nënkupton:

* 1. për helikopterët (RTODAH), gjatësinë e zonës së afrimit dhe ngritjes përfundimtare e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterët që operojnë në klasën e performancës 1 për të përfunduar një ngritje të refuzuar; ose
  2. për VCA (RTODAV), gjatësia e zonës së afrimit përfundimtar dhe ngritjes të deklaruar të disponueshme dhe të përshtatshme që VCA të përfundojë një ngritje të refuzuar në përputhje me kategorinë në të cilën operohet;’;

1. pika 103 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(103) “distancë e nevojshme për një ngritje të refuzuar (RTODA)” nënkupton:

* 1. për helikopterë (RTODRH), distancën horizontale të nevojshme nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku helikopteri ndalet plotësisht pas një dështimi të motorit dhe refuzimit të ngritjes në pikën e vendimit për ngritje;
  2. për VCA (RTODRV), distancën horizontale të nevojshme nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku VCA ndalet plotësisht pas kryerjes së një ngritjeje të refuzuar pas njohjes së CFP-së në pikën e vendimit për ngritje’;

1. pika 104a zëvendësohet si në vijim:

‘(104A) “ulje e sigurt” nënkupton, në kuadër të politikës ose skemave të karburantit/energjisë, një ulje në një aerodrom ose vend operimi të përshtatshëm, ose në një vertiport apo vend devijimi të përshtatshëm, me rezervën minimale përfundimtare të karburantit/energjisë së mbetur dhe në përputhje me procedurat operative dhe minimumet e funksionimit të aerodromit të aplikueshme.

1. pika 111 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(113) “pika e vendimit për ngritje (TODA)” nënkupton:

* 1. për helikopterët, pikën që përdoret për të vlerësuar performancën e ngritjes; nëse ndodh një dështim motori në këtë pikë, piloti mund të vazhdojë ngritjen në mënyrë të sigurt ose të kryejë një ngritje të refuzuar;
  2. për VCA, pikën e parë të përcaktuar nga kombinimi i shpejtësisë dhe lartësisë nga e cila mund të vazhdohet ngritja duke respektuar performancën minimale të certifikuar (CMP) pas një CFP dhe është pika e fundit nga e cila sigurohet ngritja e refuzuar;’;

1. pika 113 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(113) “distancë e disponueshme për ngritje (TODA)” nënkupton:

* 1. Për helikopterët (TODAH), gjatësinë e zonës së afrimit përfundimtar dhe ngritjes (FATO) plus, nëse është e siguruar, gjatësinë e zonës së qartë të helikopterit e shpallur e disponueshme dhe e përshtatshme për të përfunduar ngritjen;
  2. Për VCA (TODAV), gjatësia e FATO plus, nëse është e siguruar, gjatësia e zonës së qartë të shpallur të disponueshme dhe të përshtatshme për të përfunduar ngritjen;’;

1. pika 114 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(114) “distancë e nevojshme për ngritje (TODR)” nënkupton:

* 1. për helikopterët (TODRH), distancën horizontale nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku arrihet shpejtësia e sigurt për ngritje (VTOSS), lartësinë e zgjedhur dhe gradientin pozitiv të ngritjes, pas njohjes së dështimit të motorit kritik në TDP, ku motorët e mbetur që funksionojnë brenda limiteve të miratuara;
  2. për VCA (TODRV), distancën horizontale nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku arrihet largësia e sigurt nga pengesat dhe gradienti pozitiv i ngritjes, pas njohjes së një dështimi kritik për performancë (CFP) në TDP;’;

1. pika 115 zëvendësohet me këtë tekst: ‘(115) “rrugë e fluturimit gjatë ngritjes” nënkupton:
   1. rruga vertikale dhe horizontale me motorin kritik joaktiv, nga një pikë e caktuar në ngritje për aeroplanët deri në 1 500 këmbë mbi sipërfaqe, dhe për helikopterët deri në 1 000 këmbë mbi sipërfaqe;
   2. për VCA, rrugën vertikale dhe horizontale me një dështim kritik për performancë (CFP), që shtrihet nga pika e ngritjes deri në një lartësi mbi nivelin e ngritjes që është e përshtatshme me profilin e rrugës dhe jo më shumë se 305 m (1 000 këmbë);’;
2. pika 116 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(116) “masë në ngritje” nënkupton masën që përfshin gjithçka dhe të gjithë personat në bord në fillimin e ngritjes për helikopterët ose për VCA, dhe gjatë manovrës së ngritjes për aeroplanët;’;

1. pika 118 zëvendësohet me këtë tekst:

‘(118) “anëtar teknik i ekuipazhit” nënkupton anëtarin e ekuipazhit në transportin ajror komercial HEMS, VEMS, HHO ose NVIS, tjetër nga ekuipazhi i fluturimit ose kabinës, i caktuar nga operatori për detyra në bord ose në tokë për të ndihmuar pilotin gjatë operimeve HEMS, VEMS, HHO ose NVIS, duke përfshirë përdorimin e pajisjeve të specializuara;’;

1. shtohen pikat e mëposhtme 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 dhe 143:

(130) “lëvizje në tokë” nënkupton lëvizjen e një mjeti ajror në zonën e lëvizjes së një aerodromi ose vertiporti me ndihmën e pajisjeve ose aksesorëve të jashtëm që nuk janë të fuqizuara nga mjeti ajror;

1. “Personel në tokë” nënkupton personelin, përveç anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit ose ekuipazhit teknik, i cili caktohet për detyra lidhur me lëvizjen në tokë të VCA-së ose çdo ndihmë tjetër tokësore të ofruar për mjetet ajrore, dhe që ka marrë trajnim në procedurat operative dhe të sigurisë përkatëse;
2. “Kategori e Përmirësuar” nënkupto një kategori për certifikimin dhe operimin e VCA-së, sipas së cilës aeroplani përmbush kërkesat për fluturim dhe ulje të sigurt të vazhdueshme pas një dështimi kritik të performancës (CFP);
3. “performancë minimale e certifikuar (CMP)” nënkupton, në lidhje me VCA-në, grupin e të dhënave të performancës të siguruara duke marrë parasysh efektin e dështimeve individuale dhe kombinimeve të dështimeve që nuk janë jashtëzakonisht të papritura mbi parametrat nominalë të performancës;
4. “Fluturim dhe ulje e sigurt e vazhdueshme (CSFL)” nënkupton, në lidhje me një VCA të operuar në kategorinë e Përmirësuar, që mjeti ajror është në gjendje të vazhdojë fluturimin e kontrolluar dhe uljen në një vertiport, mundësisht duke përdorur procedura emergjente, pa kërkuar aftësi ose shkathtësi të jashtëzakonshme pilotimi;
5. “performancë minimale e certifikuar (PMK)” nënkupton, në lidhje me VCA-në, grupin e të dhënave të performancës të siguruara duke marrë në parasysh efektin e defekteve të vetme dhe kombinimeve të defekteve që nuk janë jashtëzakonisht të pamundura në parametrat nominalë të performancës (CMP);
6. “operacion i kufizuar mbi ujë” do të thotë një operim i IAM-së me një VCA që kryhet për një kohë të kufizuar fluturimi mbi ujë;
7. “anëtar i ekuipazhit teknik të VEMS” nënkupton anëtarin i ekuipazhit teknik (TCM) që caktohet për një fluturim VEMS me qëllim të asistimit të pilotit gjatë operacionit të fluturimit dhe për t’u kujdesur për çdo person në nevojë për ndihmë mjekësore;
8. “baza operuese për VEMS” nënkupton vertiportin ku VCA-ja, ekuipazhi i saj i fluturimit dhe anëtarët e ekuipazhit të VEMS janë në gatishmëri për operimet e VEMS;
9. “vendi operues për VEMPS” nënkupton vendin e operimit të zgjedhur nga piloti komandues për operacione të VEMS, ulje dhe ngritje;
10. “vertiport” nënkupton një zonë toke, uji ose strukture e përdorur ose e destinuar për ulje dhe ngritje të VCA-ve dhe për lëvizjen e VCA-ve;
11. “vertiport i përshtatshëm” nënkupton vertiportin ku mund të operohet VCA, duke marrë parasysh dimensionet dhe peshën e aeroplanit, rrugët e qasjes dhe të largimit, dhe i pajisur me shërbimet dhe mjetet e nevojshme për operacionin e synuar dhe i disponueshëm në kohën e pritshme të përdorimit;
12. “shpejtësi e sigurisë për ngritje VTOL (VTOSS)” nënkupton shpejtësinë minimale në të cilën duhet të arrihet ngjitja me një CFP të njohur në TDP, në rastin e VCA-së të operuar në kategorinë i Përmirësuar;
13. “VCA me pilot” nënkupton VCA-në që drejtohet nga të paktën një pilot në bord.

**ANEKSI IV**

Aneksi II (Pjesa ARO) e Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si në vijim.

1. Titulli i Seksionit I të Nënpjesës OPS ‘Operimet Ajrore’ zëvendësohet si në vijim:

*‘SEKSIONI I*

***Certifikimi i operatorëve të transportit ajror komercial (CAT) dhe operatorëve të lëvizshmërisë ajrore inovative (IAM)***’;

1. në pikën ARO.OPS.200, pika (b), pika (1) zëvendësohet si në vijim:

‘(1) specifikimet e operimeve, siç përcaktohen në Aneksin II, për operimet e transportit ajror komercial me aeroplanë dhe helikopterë dhe për operimet e lëvizshmërisë ajrore inovative (IAM) me VCA; ose’;

1. pas pikës ARO.OPS.220, futet pika e mëposhtme ARO.OPS.224:

'**ARO.OPS.224 Miratimi i skemave të karburantit/energjisë për operimet e IAM-së**

* 1. Autoriteti kompetent miraton skemën e karburantit/energjisë të propozuar nga një operator i IAM-së nëse ky operator demonstron përputhshmëri me kërkesat e pikave UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 dhe UAM.OP.VCA.195 të Aneksit IX.
  2. Përveç kësaj, autoriteti kompetent duhet të:
     1. vlerësojë nëse sistemi i menaxhimit të operatorit të IAM-së dhe procesi i menaxhimit të rrezikut të sigurisë mund të mbështesin zbatimin e skemës individuale të propozuar të karburantit/energjisë; dhe
     2. krijojë një plan mbikëqyrjeje për të kryer vlerësime periodike të skemës aktuale të karburantit/energjisë së operatorit të IAM-së për të verifikuar përputhshmërinë e skemës me kërkesat përkatëse ose për të vendosur nëse skema duhet të ndryshohet ose të revokohet.’;

1. titulli i pikës ARO.OPS.225 zëvendësohet si në vijim:

**‘ARO.OPS.225 Miratimi i skemave të karburantit/energjisë – aeroplanë dhe helikopterë’;**

1. Shtojca I e Aneksit II (Pjesa ARO) zëvendësohet si në vijim:

‘*Shtojca I*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **CERTIFIKATA E OPERATORIT AJROR**  (Orari i miratimit për operatorët e transportit ajror)  Llojet e operimeve:  Transport ajror komercial (CAT) □ Pasagjerë; □ Ngarkesë; □ Të tjera [(1)](#_bookmark21): . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .  Lëvizshmëri inovative ajrore (IAM) □ Pasagjerë; □ Ngarkesë; □ Të tjera [(1)](#_bookmark21): . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | |
| [(4)](#_bookmark24) | Gjendja e operatorit [(2)](#_bookmark22) | [(5)](#_bookmark25) |
|  | Autoriteti lëshues [(3)](#_bookmark23) |  |
| AOC # [(6)](#_bookmark26): | Emri i operatorit [(7)](#_bookmark27) Emri tregtar i operatorit [(8)](#_bookmark28)  Adresa postare e operatorit [(10)](#_bookmark30): Telefoni [(11)](#_bookmark31):  Faksi, emaili: | Pikat operative të kontaktit: [(9)](#_bookmark29)  Detajet e kontaktit ku mund të kontraktohet menaxhmenti operacional pa vonesë të panevojshme, janë të listuara në [(12)](#_bookmark32). |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| * Kjo certifikatë vërteton se [(13)](#_bookmark33) është i autorizuar të kryejë operimet e transportit ajror komercial (CAT), të përcaktuara në specifikimet e operimeve të bashkangjitura, në përputhje me manualin e operimeve dhe me Aneksin V të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese. * Kjo certifikatë vërteton se [(13)](#_bookmark33) është i autorizuar të kryejë operimet inovative të lëvizshmërisë ajrore (IAM), të përcaktuara në specifikimet e operimeve të bashkangjitura, në përputhje me manualin e operimeve dhe me Aneksin V të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese. | | |
| Data e lëshimit [(14)](#_bookmark34): | Emri dhe nënshkrimi [(15)](#_bookmark35): Titulli: | |
| 1. Lloji tjetër i transportit duhet të specifikohet. 2. Zëvendësohet me emrin e shtetit të operatorit. 3. Zëvendësohet me identifikimin e autoritetit kompetent lëshues. 4. Për përdorim nga autoriteti kompetent. 5. Për përdorim nga autoriteti kompetent. 6. Referenca e miratimit, siç është lëshuar nga autoriteti kompetent. 7. Zëvendësohet me emrin e regjistruar të operatorit. 8. Emri tregtar i operatorit, nëse është i ndryshëm. Vendosni “Dba” (për emrin tregtar, në ang. “Doing business as”) para emrit të njohur tregtar. 9. Të dhënat e kontaktit përfshijnë numrat e telefonit dhe faksit, duke përfshirë kodin e vendit dhe adresën e emailit (nëse është e disponueshme), ku mund të kontaktohet menaxhmenti operacional pa vonesa të panevojshme për çështje lidhur me operimet e fluturimit, përshtatshmërinë për fluturim, kompetencat e ekuipazhit të fluturimit dhe kabinës, mallrat e rrezikshme dhe çështje të tjera sipas rastit. 10. Adresa e operatorit për vendin kryesor të biznesit. 11. Numrat e telefonit dhe faksit të vendit kryesor të biznesit të operatorit, duke përfshirë kodin e vendit. Adresa e emailit duhet dhënë, nëse është e disponueshme. 12. Futja e dokumentit të kontrolluar, i mbajtur në bord, ku janë të listuara të dhënat e kontaktit, me referencën përkatëse të paragrafit ose faqes. P.sh.: “Të dhënat e kontaktit … janë të listuara në manualin e operimeve, gen/basic, Kapitulli 1, 1.1”; ose “… janë të listuara në specifikimet e operimeve, faqja 1”; ose “… janë të listuara në një shtojcë të këtij dokumenti”. 13. Emri i regjistruar i operatorit. 14. Data e lëshimit të Certifikatës së Operatorit Ajror (AOC) (dd-mm-vvvv). 15. Titulli, emri dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent. Për më tepër, mund të aplikohet një vulë zyrtare mbi AOC   **Formulari 138 i EASA – Botimi 3’** | | |

1. Shtojca II e Aneksit II (Pjesa ARO) zëvendësohet si në vijim:

‘*Shtojca II*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SPECIFIKIMET E OPERIMEVE**  (në përputhje me kushtet e miratuara në manualin e operimeve) | | | | | |
| Të dhënat e kontaktit të autoritetit lëshues  Telefoni [(1)](#_bookmark60): ; Faksi ; Emaili: | | | | | |
| AOC [(2)](#_bookmark61): | Emri i operatorit [(3)](#_bookmark62): | Data [(4)](#_bookmark63): | | Nënshkrimi: | |
|  | Emri tregtar i operatorit | | | | |
| Specifikimet e operimeve #: | | | | | |
| Modeli i mjetit ajror [(5)](#_bookmark64):  Markat e regjistrimit [(6)](#_bookmark65): | | | | | |
| Llojet e operimeve:  Transport ajror komercial (CAT) □ Pasagjerë; □ Ngarkesë; □ Të tjera [(7)](#_bookmark66):  Lëvizshmëri inovative ajrore (IAM) □ Pasagjerë; □ Ngarkesë; □ Të tjera [(7)](#_bookmark66): | | | | | |
| Zonë e operacionit [(8)](#_bookmark67): | | | | | |
| Kufizime të veçanta [(9)](#_bookmark68): | | | | | |
| Miratime specifike: | | Po | Jo | Specifikimi [(10)](#_bookmark69) | Vërejtje |
| Mallra të rrezikshme | | □ | □ |  |  |
| Operacione me dukshmëri të ulët | |  |  |  |  |
| Ngritje | | □ | □ | RVR [(11)](#_bookmark70): ... m |  |
| Afrim dhe aterrim | | □ | □ | CAT [(12)](#_bookmark71) .... DA/H: ...ft, RVR: ...m |  |
| Kredite operacionale | | □ | □ | CAT [(13)](#_bookmark72) …. DA/H: ...ft, RVR: ...m |  |
| RVSM [(14)](#_bookmark73) | * N/A |  |  |  |  |
| ETOPS [(15)](#_bookmark74) | * N/A |  |  | Koha maksimale e devijimit [(16)](#_bookmark75):… minuta |  |
| Specifikime komplekse të navigimit për operimet e PBN [(17)](#_bookmark76) | |  |  |  | [(18)](#_bookmark77) |
| Specifikimi minimal i performancës së navigimit | |  |  |  |  |
| Operacione me aeroplan me turbinë me një motor natën ose në IMC (SET-IMC) | |  |  | [(19)](#_bookmark78) |  |
| Operacione me helikopter me ndihmën e sistemeve të imazhit me shikim natën | |  |  |  |  |
| Operacione të ngritjes së helikopterëve | |  |  |  |  |
| Operacione të shërbimit mjekësor emergjent me helikopter | |  |  |  |  |
| Operacione me helikopterë në det të hapur | |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Operime të shërbimeve mjekësore emergjente me mjete ajrore VTOL (VEMS) |  |  |  |  |
| Trajnim i ekuipazhit të kabinës [(20)](#_bookmark79) |  |  |  |  |
| Lëshim i vërtetimit CC [(21)](#_bookmark80) |  |  |  |  |
| Përdorim i aplikacioneve EFB të tipit B |  |  | [(22)](#_bookmark81) |  |
| Përshtatshmëri e vazhdueshme për fluturim |  |  | [(23)](#_bookmark82) |  |
| Të tjera [(24)](#_bookmark83) |  |  |  |  |
| 1. Të dhënat e kontaktit telefonik të autoritetit kompetent, duke përfshirë kodin e vendit. Adresa e emailit që duhet të jepet, si dhe faksi nëse është i disponueshëm. 2. Futja e numrit përkatës të certifikatës së operatorit ajror (AOC). 3. Futja e emrit të regjistruar të operatorit dhe, nëse është i ndryshëm, emri tregtar i operatorit. Vendosni “Dba” (për emrin tregtar) para emrit të njohur tregtar. 4. Data e lëshimit të specifikimeve të operimeve (dd-mm-vvvv) dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent. 5. Futja e emërtimit të sipas ONAC-it të markës, modelit dhe serisë së mjetit ajror, ose serisë kryesore, nëse është caktuar një seri (p.sh. Boeing-737-3K2 ose Boeing-777-232), ose futja e markës, modelit dhe serisë së mjetit ajror VTOL, sipas rastit. 6. Shenjat e regjistrimit janë të listuara ose në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet t’i referohen faqes përkatëse në manualin e operimeve. Në rast se jo të gjitha miratimet specifike zbatohen për modelin e mjetit ajror, shenjat e regjistrimit të mjetit ajror mund të futen në kolonën “Vërejtjet” për miratimin specifik përkatës. 7. Lloj tjetër i transportit (p.sh. shërbimi mjekësor urgjent) duhet të specifikohet. 8. Shënimi i zonës (gjeografike) të autorizuar për operacion (sipas koordinatave gjeografike ose rrugëve specifike, rajonit të informacionit të fluturimit ose kufijve kombëtarë ose rajonalë). 9. Shënimi i kufizimeve speciale të zbatueshme (p.sh. vetëm VFR, vetëm ditën, etj.). 10. Listimi në këtë kolonë i kritereve më të lejuara për çdo miratim ose tip miratimi (me kriteret përkatëse). 11. Futja e RVR-së minimale të miratuar për nisje në metra. Mund të përdoret një rresht për çdo miratim nëse jepen miratime të ndryshme. 12. Futja e kategorisë së zbatueshme të afrimit preciz: CAT II or CAT III. Futja e RVR-së minimale në metra dhe DH në këmbët. Përdoret një rresht për çdo kategori të afrimit të listuar. 13. Futja e krediteve operacionale të zbatueshme: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etj. Futja e RVR-së minimale në metra dhe DH-së në këmbë. Përdoret një rresht për çdo kategori të krediteve operacionale. 14. Kutia “Nuk zbatohet” (N/A) mund të shënohet vetëm nëse kufiri maksimal i mjetit ajror është nën FL290. 15. Operimet me gamë të zgjeruar (ETOPS) aktualisht zbatohen vetëm për mjetet ajrore me dy motorë. Prandaj, kutia “Nuk zbatohet” (N/A) mund të shënohet nëse modeli i mjetit ajror ka më pak ose më shumë se dy motorë. 16. Distanca e pragut mund të listohet gjithashtu (në NM), si dhe tipi i motorit. 17. Navigimi bazuar në performancë (PBN): përdoret një rresht për çdo aprovim kompleks specifik për PBN (p.sh., RNP AR APCH), me kufizimet përkatëse të listuara në kolonat “Specifikimet” ose “Vërejtjet”, ose në të dyja. Aprovimet specifike të procedurave të veçanta RNP AR APCH mund të listohen në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet t’i referohen faqes përkatëse në manualin e operimeve. 18. Specifikoni nëse miratimi specifik është i kufizuar për disa funde pistash ose aerodrome, ose të dyja. 19. Futja e kombinimit të veçantë të trupit të mjetit ajror ose motorit. 20. Miratimi për të kryer kursin e trajnimit dhe provimin që duhet të përfundojnë aplikantët për certifikimin e ekuipazhit të kabinës, siç përcaktohet në Aneksin V (Pjesa CC) të RRegullores (AAC) Nr. 05/2015. 21. Miratimi për lëshimin e dëshmive të ekuipazhit të kabinës siç specifikohet në Shtojcën V (Pjesa-CC) të Rregullores (CAA) nr. 05/2015. 22. Futja e listës së aplikacioneve të tipit B për EFB së bashku me referencën e harduerit EFB (për EFB-të portative). Kjo listë përfshihet ose në specifikimet e operimeve, ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet t’i referohen faqes përkatëse në manualin e operimeve. 23. Referenca e miratimit të organizatës përgjegjëse për menaxhimin e përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim të mjetit ajror dhe një referencë në rregulloren përkatëse (p.sh. Aneksi Vc (Pjesa CAMO) e RRegullores (AAC) Nr. 08/2018). 24. Aprovime ose të dhëna të tjera mund të futen këtu, duke përdorur një rresht (ose një bllok me shumë rreshta) për çdo autorizim (p.sh. operimet me ulje të shkurtër, operimet me qasje të pjerrët, distanca e uljes së reduktuar, operimet e helikopterëve në ose nga vendet me interes publik, operimet e helikopterëve mbi mjedise armiqësore jashtë zonave të mbipopulluara, operimet e helikopterëve pa kapacitet të uljes së detyruar të sigurt, operimet me kënde të rritura të pjerrësisë, distanca maksimale nga aerodromi i përshtatshëm për aeroplanët me dy motorë pa miratimin e ETOPS).   **Formulari 139 i EASA – Botimi 8’** | | | | |

**ANEKSI V**

Aneksi III (Pjesa ORO) e Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si në vijim.

1. pika ORO.GEN.005 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.GEN.005 Fushëveprimi**

Ky Aneks përcakton kërkesat që duhet të përmbushë një operator ajror që kryen:

* 1. operacione të transportit ajror komercial (CAT);
  2. operacione të specializuara komerciale;
  3. operacione jokomerciale me mjete ajror komplekse me motor;
  4. operacione të specializuara jokomerciale me mjete ajrore komplekse me motor;
  5. operacione inovative të lëvizshmërisë ajrore (IAM).';

1. në pikën ORO.GEN.140, pika (b) zëvendësohet si në vijim: ‘(b) qasja në mjetin ajror të përmendur në pikën (a) duhet të përfshijë:
2. për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, mundësinë për të hyrë dhe qëndruar brenda mjetit ajror gjatë operimeve të fluturimit, përveç nëse komandanti vendos ndryshe për kabinën e ekuipazhit të fluturimit sipas pikës CAT.GEN.MPA.135 në interes të sigurisë;
3. për operimet e IAM-së me VCA, mundësinë për të hyrë dhe qëndruar brenda mjetit ajror gjatë operimeve të fluturimit, përveç nëse piloti komandues vendos ndryshe sipas pikës IAM.GEN.MVCA.135 në interes të sigurisë.’;
4. pika ORO.GEN.310 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.GEN.310 Përdorimi i aeroplanëve ose helikopterëve të listuar në një AOC për operacione jokomerciale dhe operacione të specializuara**

* 1. Një aeroplan ose helikopter i listuar në AOC-në e një operatori mund të qëndrojë në AOC nëse operohet në një nga situatat e mëposhtme:
     1. nga vetë mbajtësi i AOC-së, për operacione të specializuara në përputhje me Aneksin VIII (Pjesa SPO);
     2. nga operatorë të tjerë, për operacione jokomerciale me mjete ajrore të motorizuara ose për operacione të specializuara të kryera në përputhje me Aneksin VI (Pjesa NCC), Aneksin VII (Pjesa NCO) ose Aneksin VIII (Pjesa SPO), duke u siguruar që mjeti ajror të përdoret për një periudhë të vazhdueshme që nuk e tejkalon 30 ditët.
  2. Kur një aeroplan ose helikopter përdoret sipas pikës (a)(2), mbajtësi i AOC-së që siguron aeroplanin ose helikopterin dhe operatori që përdor aeroplanin ose helikopterin duhet të përcaktojnë një procedurë:
     1. duke identifikuar qartë se cili operator është përgjegjës për kontrollin operacional të çdo fluturimi dhe të përshkruajnë si transferohet kontrolli operacional mes tyre;
     2. duke përshkruar procedurën e dorëzimit të aeroplanit ose helikopterit kur kthehet tek mbajtësi i AOC-së.

Kjo procedurë duhet të përfshihet në manualin e operimeve të çdo operatori ose në kontratën e lidhur ndërmjet mbajtësit të AOC-së dhe operatorit që përdor aeroplanin ose helikopterin sipas pikës (a)(2). Mbajtësi i AOC-së duhet të krijojë një model për një kontratë të tillë. Pika ORO.GEN.220 zbatohen për këto kontrata.

Mbajtësi i AOC-së dhe operatori që përdor aeroplanin ose helikopterin sipas pikës (a)(2) duhet të sigurojnë që procedura të komunikohet tek personeli përkatës.

* 1. Mbajtësi i AOC-së duhet të paraqesë tek autoriteti kompetent procedurën e përmendur në pikën (b) për miratim paraprak. Mbajtësi i AOC-së duhet të bie dakord me autoritetin kompetent për mënyrën dhe frekuencën e informimit mbi transferimet e kontrollit operacional sipas pikës ORO.GEN.130 (c).
  2. Mirëmbajtja e vazhdueshme e aeroplanit ose helikopterit të përdorur sipas pikës (a) duhet të menaxhohet nga organizata përgjegjëse për mirëmbajtjen e vazhdueshme të aeroplanit ose helikopterit të përfshirë në AOC, në përputhje me Rregulloren (ACC) Nr. 08/2018.
  3. Mbajtësi i AOC-së që siguron aeroplanin ose helikopterin sipas pikës (a) duhet të:
     1. tregojë në manualin e operimeve shenjat e regjistrimit të aeroplanit ose helikopterit të siguruar dhe llojin e operimeve të kryera me atë aeroplan ose helikopter;
     2. të mbetet gjithmonë i informuar dhe të mbajë regjistër të çdo operatori që mban kontrollin operacional të aeroplanit ose helikopterit në çdo moment deri sa mjeti ajror të kthehet tek mbajtësi i AOC-së;
     3. sigurojë që identifikimi i rrezikut, vlerësimi i rrezikut dhe masat e zbutjes që ka vendosur adresojnë të gjitha operimet e kryera me atë aeroplan ose helikopter.
  4. Për operimet e kryera sipas Aneksit VI (Pjesa NCC) dhe Aneksit VIII (Pjesa SPO), operatori që përdor aeroplanin ose helikopterin sipas pikës (a) duhet të sigurojë të gjitha si në vijim:
     1. çdo fluturim i kryer nën kontrollin e tij operacional të regjistrohet në sistemin teknik të regjistrimit të aeroplanit ose helikopterit;
     2. të mos bëhen ndryshime në sistemet ose konfigurimin e aeroplanit ose helikopterit;
     3. çdo defekt ose dështim teknik që ndodh ndërsa aeroplani ose helikopteri është nën kontrollin e tij operacional të raportohet tek organizata e përmendur në pikën (d);
     4. mbajtësi i AOC-së të marrë një kopje të çdo raporti të ngjarjes lidhur me fluturimet e kryera me aeroplanin ose helikopterin, të plotësuar në përputhje me Rregulloren (ACC) Nr. 09/2017 dhe Rregulloren (ACC) Nr. 11/2017.’

1. pika ORO.AOC.100 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.AOC.100 Aplikimi për certifikatën e operatorit ajror (AOC)**

* 1. Pa paragjykuar në Rregulloren (AAC) Nr. 01/2024, para fillimit të operimeve CAT me aeroplanë ose helikopterë ose operimeve të IAM-së me VCA, operatori duhet të aplikojë dhe të marrë një AOC të lëshuar nga autoriteti kompetent.
  2. Operatori duhet të sigurojë informacionin e mëposhtëm tek autoriteti kompetent:
     1. emrin zyrtar dhe emrin tregtar, adresën dhe adresën postare të aplikantit;
     2. përshkrimin e operacionit të propozuar, duke përfshirë llojin dhe numrin e mjeteve ajrore që do të operohen;
     3. përshkrimin e sistemit të menaxhimit, duke përfshirë strukturën organizative;
     4. emrin e menaxherit përgjegjës;
     5. emrat e personave të emëruar siç kërkohet në pikën ORO.AOC.135(a), së bashku me kualifikimet dhe përvojën e tyre;
     6. një kopje të manualit të operimeve siç kërkohet në pikën ORO.MLR.100;
     7. një deklaratë që të gjitha dokumentacionet e dorëzuara tek autoriteti kompetent janë verifikuar nga aplikanti dhe janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme.
  3. Aplikantët duhet të tregojnë tek autoriteti kompetent se:
     1. operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë përmbushin kërkesat thelbësore të Aneksit V të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020, këtij Aneksi (Pjesa ORO), Aneksit IV (Pjesa CAT) dhe Aneksit V (Pjesa SPA) të kësaj Rregulloreje, si dhe Aneksit I (Pjesa 26) të RRegullores (AAC) Nr. 01/2019;

(1a) për operimet e IAM-së me VCA, përmbushin kërkesat thelbësore të Aneksit V të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020, këtij Aneksi III (Pjesa ORO), Aneksit V (Pjesa SPA) dhe Aneksit IX (Pjesa IAM) të kësaj Rregulloreje, si dhe të Aneksit I (Pjesa-26) të RRegullores (AAC) Nr. 01/2019;

* + 1. të gjitha mjetet ajrore të operuara kanë marrë certifikatën e përshtatshmërisë për fluturim (CofA) në përputhje me Rregulloren (ACC) Nr. 06/2015 ose janë marrë me qira të thatë sipas pikës ORO.AOC.110(d); dhe
    2. organizata dhe menaxhmenti i tyre janë të përshtatshëm dhe të koordinuar me shkallën dhe fushën e operacionit të synuar.

1. pika ORO.AOC.125 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.AOC.125 Operimet jokomerciale të mbajtësit të AOC-së me aeroplanë ose helikopterë të listuar në AOC-në e tij**

* 1. Mbajtësi i AOC-së mund të kryejë operacione jokomerciale në përputhje me Aneksin VI (Pjesa NCC) ose Aneksin VII (Pjesa NCO) me aeroplanë ose helikopterë të listuar në specifikimet e operimeve të AOC-së ose në manualin e tij të operimeve, me kusht që mbajtësi i AOC-së të përshkruajë këto operacione në detaje në manualin e operimeve, duke përfshirë:
     1. identifikimin e kërkesave të zbatueshme;
     2. përshkrimin e çdo ndryshimi mes procedurave operative të përdorura gjatë kryerjes së operimeve të CAT dhe operimeve jokomerciale;
     3. mënyrat për të siguruar që të gjithë personeli i përfshirë në operacione të jetë plotësisht i njohur me procedurat e ndërlidhura.
  2. Mbajtësi i AOC-së duhet të veprojë në përputhje me:
     1. Aneksin VIII (Pjesa SPO) kur kryen fluturime të kontrollit të mirëmbajtjes me mjete ajrore motorike komplekse;
     2. Aneksin VII (Pjesa NCO) kur kryen fluturime të kontrollit të mirëmbajtjes me mjete ajrore jokomplekse.
  3. Një mbajtës i AOC-së që kryen operimet e përmendura në pikat (a) dhe (b) nuk është i detyruar të dorëzojë deklaratë në përputhje me këtë Aneks.
  4. Mbajtësi i AOC-së duhet të specifikojë llojin e fluturimit, siç është listuar në manualin e tij të operimeve, në dokumentet lidhur me fluturimin (planin operativ të fluturimit, fletëngarkesën dhe dokumentet e tjera përkatëse).’;

1. në pikën ORO.MLR.100, pika (b) zëvendësohet si në vijim:

‘(b) Përmbajtja e manualit të operimeve (MO) duhet të pasqyrojë kërkesat e përcaktuara në këtë Aneks, në Aneksin IV (Pjesa CAT), Aneksin V (Pjesa SPA), Aneksin VI (Pjesa NCC), Aneksin VIII (Pjesa SPO) dhe Aneksin IX (Pjesa IAM), sipas rastit, dhe nuk duhet të kundërshtojë kushtet e përfshira në specifikimet e operimeve të certifikatës së operatorit ajror (AOC), autorizimin SPO, ose deklaratën dhe listën e miratimeve specifike, sipas rastit.’;

1. pika ORO.MLR.101 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.MLR.101 Manuali i operimeve – struktura për operimet e CAT dhe të IAM**

Me përjashtim të operimeve me aeroplanë me një motor me helikë me një MOPSC deri në 5, ose helikopterë të thjeshtë me një motor me një MOPSC deri në 5, që kryejnë ngritjen dhe uljen në të njëjtin aerodrom ose vend operimi, sipas VFR-së gjatë ditës, struktura themelore e manualit të operimeve (MO) duhet të jetë si më poshtë:

* 1. Pjesa A: E përgjithshme/bazike, që përfshin të gjitha politikat operative jo të ndërlidhura me tipin, udhëzimet dhe procedurat;
  2. Pjesa B: Çështjet e operimit të mjeteve ajrore, që përfshijnë të gjitha udhëzimet dhe procedurat e ndërlidhura me tipin, duke marrë parasysh dallimet ndërmjet tipave/klasave, varianteve ose mjeteve ajrore individuale të përdorura nga operatori;
  3. Pjesa C: Operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, që përfshijnë udhëzime dhe informacione për rrugët/rolin/zonat dhe aerodromet/vendet e operimi ose, për operimet e IAM-së me VCA, që përfshijnë udhëzime dhe informacione për rrugët / rolin / zonat dhe vertiportet / lokacionet e devijimit / vendet e operimeve;
  4. Pjesa D: Trajnimi, që përfshin të gjitha udhëzimet e trajnimit për personelin e nevojshëm për të siguruar operacione të sigurta.’;

1. në pikën ORO.MLR.115, pika (a) zëvendësohet si në vijim: ‘(a) Të dhënat e mëposhtme duhet të ruhen për të paktën 5 vjet:
2. për operatorët CAT të aeroplanëve dhe helikopterëve dhe operatorët e IAM-së të VCA-së, të dhënat e aktiviteteve të përmendura në pikën ORO.GEN.200;
3. për operatorët e deklaruar, një kopje të deklaratës së operatorit, detajet e miratimeve të mbajtura dhe manualin e operimeve;
4. për mbajtësit e autorizimit SPO, përveç pikës (a)(2), të dhënat që ndërlidhën me vlerësimin e rrezikut të kryer në përputhje me pikën SPO.OP.230 dhe procedurat përkatëse standarde të veprimit.’;
5. pika ORO.FC.005 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.FC.005 Fushëveprimi**

Ky nënndarje përcakton kërkesat për trajnimin, përvojën dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit që duhet të plotësohen nga një operator ajror, dhe përfshin:

* 1. SEKSIONIN 1, që përcakton kërkesat e përbashkëta.
  2. SEKSIONIN 2, që përcakton kërkesat shtesë të zbatueshme për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, me përjashtim të operimeve CAT me pasagjerë të kryera sipas VFR-së ditën, duke filluar dhe përfunduar në të njëjtin aerodrom ose vend operimi dhe brenda një zone lokale të përcaktuar nga autoriteti kompetent, me:
     1. aeroplanë njëmotorësh me helikë që që kanë një MCTOM prej 5 700 kg ose më pak dhe një MOPSC prej 5 ose më pak; ose
     2. helikopterë të tjerë jokompleksë me motor, njëmotorësh, me një MOPSC prej 5 ose më pak.
  3. SEKSIONIN 3, që përcakton kërkesat shtesë për operimet e specializuara komerciale dhe për ato operacione të përmendura në pikat (b)(1) dhe (2).
  4. SEKSIONIN 4, që përcakton kërkesat shtesë për operimet e IAM-së me mjete ajrore VTOL të pilotuara (VCA).’;

1. pika ORO.FC.105 zëvendësohet si në vijim:

'**ORO.FC.105 Emërimi si pilot komandues/komandant**

* 1. Në përputhje me pikën 8.6 të Aneksit V të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020, një pilot nga ekuipazhi i fluturimit, i kualifikuar si pilot komandues në përputhje me Aneksin I (Pjesa FCL) të RRegullores (AAC) Nr. 05/2015, caktohet nga operatori si pilot komandues ose, për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, si komandant.
  2. Operatori cakton një anëtar të ekuipazhit të fluturimit për të vepruar si pilot komandues ose komandant vetëm nëse janë plotësuar të gjitha si në vijim:
     1. anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka përvojën minimale të përcaktuar në manualin e operimeve;
     2. anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka njohuri të mjaftueshme për itinerarin ose zonën që do të fluturohet dhe për aerodromet, duke përfshirë aerodromet alternative, vertiportet, objektet dhe procedurat që do të përdoren;
     3. për operimet me shumë anëtarë ekuipazhi, anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të ketë përfunduar kursin e komandës së operatorit në rast promovimi nga bashkëpilot në pilot komandues/komandant.
  3. Si për operimet komerciale me aeroplanë dhe helikopterë, ashtu edhe për operimet e IAM-së me VCA, piloti komandues ose komandanti, ose piloti të cilit mund t’i delegohet drejtimi i fluturimit, duhet të ketë përfunduar trajnimin fillestar të njohjes për rrugën ajrore ose zonën ku do të fluturohet, si dhe për aerodromet, vertiportet, vendet e devijimit, shërbimet dhe procedurat që do të përdoren, dhe është i detyruar t’i mbajë këto njohuri si më poshtë:
     1. njohuritë për aerodromin ose vertiportin ruhen duke operuar të paktën një herë në një aerodrom ose vertiport brenda një periudhe kalendarike 12 mujore;
     2. njohuritë për rrugën, zonën ose vendin e devijimit ruhen duke operuar të paktën një herë në një rrugë, zonë ose vend devijimi brenda një periudhe kalendarike 36 mujore; përveç kësaj, kërkohet trajnim rifreskues për rrugën ajrore ose zonën në rast se nuk është operuar në një rrugë ajrore ose zonë për një periudhë 12 mujore brenda periudhës kalendarike 36 mujore.
  4. Pavarësisht nga pika (c), për operimet e kryera sipas VFR gjatë ditës me aeroplanë dhe helikopterë të klasave të performancës B dhe C, trajnimi i njohjes në rrugë ajrore dhe aerodrome mund të zëvendësohet me trajnim njohës të zonës.’;

1. në pikën ORO.FC.120, pika (a) zëvendësohet si në vijim:

‘(a) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit është i detyruar të përfundojë kursin e trajnimit të konvertimit të operatorit para se të fillojë fluturimet në linjë pa mbikëqyrje:

1. kur kalon në një tip aeroplani për të cilin kërkohet një certifikim i ri tipi ose klase;
2. çdo herë që anëtari i ekuipazhit i bashkohet një operatori të ri.’;
3. në pikën ORO.FC.140, pika (d) zëvendësohet si në vijim:

‘(d) Për operimet që përfshijnë më shumë se një tip ose variant helikopteri ose VCA, të përdorura për kryerjen e operimeve të ngjashme në masë të mjaftueshme, në rast se kontrollet e linjës qarkullojnë ndërmjet tipave ose varianteve, çdo kontroll linje shërben për rinovimin e kontrollit të linjës për tipat ose variantet e tjera të helikopterëve ose të VCA-ve.’;

1. në pikën ORO.FC.145, pika (c) zëvendësohet si në vijim:

‘(c) Si në operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, ashtu edhe në operimet e IAM-së me VCA, programet e trajnimit dhe të kontrollit, duke përfshirë planprogramet dhe mjetet e realizimit të tyre, siç janë pajisjet individuale të trajnimit në simulues të fluturimit (FSTD) dhe zgjidhjet tjera alternative, duhet të aprovohen nga autoriteti kompetent.’;

1. në pikën ORO.FC.146, pika (e) zëvendësohet si në vijim:

‘(e) Pavarësisht pikës (b), trajnimi në aeroplan/FSTD dhe kontrolli i aftësisë së operatorit mund të zhvillohen nga një komandant i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme ose pilot komandues për operimet e IAM-së, i cili mban një certifikatë FI/TRI/SFI dhe është caktuar nga operatori për një nga operimet e mëposhtme:

1. operimet CAT me helikopterë që përmbushin kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(2);
2. operimet CAT me helikopterë të thjeshtë jokompleks, gjatë ditës dhe mbi rrugë ajrore të naviguara me referencë në pika vizuale të dukshme;
3. operimet CAT me aeroplanë të klasës së performancës B që nuk përmbushin kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(1);
4. operimet e IAM-së me VCA gjatë ditës dhe mbi rrugë ajrore të naviguara me referencë në pika vizuale të dukshme.’;
5. Në Nënndarjen FC – Ekuipazhi i fluturimit, [Seksioni 4] shtohet si në vijim:

‘*SEKSIONI 4*

***Kërkesat shtesë për operimet e IAM-së me mjete ajrore me pilot më aftësi për VTOL (VCA)***

**ORO.FC.400 – Përbërja e ekuipazhit të fluturimit**

Përbërja minimale e ekuipazhit të fluturimit për operimet e IAM-së me VCA të drejtuara nga pilotët duhet të jetë në përputhje me specifikimet e manualit të operimeve, duke marrë në konsideratë numrin minimal të përcaktuar në manualin e fluturimit ose në dokumentet përkatëse të lidhura me certifikatën e përshtatshmërisë për fluturim (CofA) të mjetit ajror përkatës.

**ORO.FC.415 – Trajnimi fillestar i operatorit në menaxhimin e burimeve të ekuipazhit (CRM)**

* 1. Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë me sukses kursin fillestar të trajnimit CRM para se të nisë fluturimet në linjë pa mbikëqyrje.
  2. Ky kurs duhet të zhvillohet nga të paktën një trajner për CRM i kualifikuar, i cili, nëse është e nevojshme, mund të mbështetet nga ekspertë për mbulimin e fushave specifike të trajnimit.

**ORO.FC.420 – Trajnimi dhe kontrolli i konvertimit të operatorit**

1. Elementët e trajnimit për CRM duhet të integrohen në kursin e konvertimit të operatorit.
2. Nga momenti i fillimit të kursit të konvertimit të operatorit të IAM-së, anëtari i ekuipazhit nuk duhet të caktohet për detyra fluturimi në një tip ose klasë tjetër aeroplani derisa kursi të përfundojë ose të ndërpritet.
3. Shtrirja e trajnimit përcaktohet sipas standardeve të kualifikimit dhe përvojës të përcaktuara në manualin e operimeve, duke u mbështetur edhe në përvojën dhe trajnimet e mëparshme të anëtarit të ekuipazhit.
4. Anëtari i ekuipazhit duhet të përfundojë:
   1. kontrollin e aftësisë së operatorit i IAM-së dhe trajnimin/kontrollin mbi pajisjet emergjente dhe të sigurisë, para se të fillojë fluturimet në linjë nën mbikëqyrje (LIFUS); dhe
   2. kontrollin e linjës pas përfundimit të LIFUS.
5. Nëse për arsye operacionale, siç janë aplikimi për një AOC të re ose shtimi i një tipi ose klase të re mjetesh ajrore në flotë, operatori i IAM-së nuk mund të përmbushë kërkesat e parashikuara, ai mund të hartojë një kurs specifik konvertimi për një numër të kufizuar anëtarësh ekuipazhi, i cili do të përdoret përkohësisht.

**ORO.FC.430 – Trajnimi dhe kontrolli periodik**

1. Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të përfundojë trajnimin dhe kontrollin periodik të lidhur me tipin ose variantin e VCA-së ku operon, si dhe pajisjet shoqëruese.
2. Kontrolli i përshtatshmërisë së operatorit të IAM-së
   1. Ky kontroll kryhet nga anëtarët e ekuipazhit si pjesë e ekuipazhit normal, me qëllim të verifikimit e aftësive në zbatimin e procedurave normale, jonormale dhe emergjente, duke mbuluar të gjitha elementet e përcaktuara në manualin e operimeve.
   2. E rezervuar.
   3. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të përshtatshmërisë së operatorit të IAM-së është 6 muaj kalendarik.
3. Kontroll i linjës

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë kontrollin e linjës në VCA. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të linjës është 12 muaj kalendarik.

1. Trajnim dhe kontrollim i pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë trajnime dhe kontrolle të përsëritura në lidhje me vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë që mbahen në bordin e avionit. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë është 12 muaj kalendarik.

1. Trajnimi për CRM
   1. Elementet e trajnimit për CRM duhet të integrohen në të gjitha fazat e duhura të trajnimit periodik.
   2. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të marrë trajnim specifik modular për CRM. Të gjitha temat kryesore të trajnimit për CRM mbulohen duke shpërndarë seanca trajnimi modulare në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur gjatë çdo periudhe 3 vjeçare.
2. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit është i detyruar të ndjekë trajnime për operacione tokësore dhe trajnime fluturimi në një FSTD ose një VCA, ose një kombinim të trajnimeve në FSTD dhe VCA, të paktën një herë çdo 12 muaj kalendarik.

**ORO.FC.440 Kryerja e operimeve në më shumë se një tip ose variant**

1. Procedurat ose kufizimet operacionale për kryerjen e operimeve në më shumë se një tip ose variant të përcaktuara në manualin e operimeve dhe të miratuara nga autoriteti kompetent duhet të mbulojnë:
   1. përvojën minimale të kërkuar për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit;
   2. përvojën minimale të kërkuar për një tip ose variant të caktuar para fillimit të trajnimit dhe operimit në një tip ose variant tjetër;
   3. procesin me anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të kualifikuar në një lloj ose variant për t’u trajnuar dhe kualifikuar për një lloj ose variant tjetër; dhe
   4. të gjitha kërkesat e përvojës së fundit të aplikueshme për çdo tip ose variant.
2. Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit nuk duhet të operojnë më shumë se tri tipe aeroplanësh ose grupe tipesh, duke përfshirë të paktën një VCA.’;
3. pika ORO.TC.100 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.TC.100 Fushëveprimi**

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të përmbushë një operator ajror kur operon një aeroplan me anëtarë të ekuipazhit teknik në operacione të transportit ajror komercial për shërbime mjekësore emergjente me helikopter (HEMS), operacione të shërbimeve mjekësore emergjente me VCA (VEMS), operacione me sistemin e imazheve me shikim nate (NVIS), ose operacione me ngritje të helikopterit (HHO).’;

1. në pikën ORO.TC.105, pika (a) zëvendësohet si në vijim:

(a) Anëtarëve të ekuipazhit teknik të përfshirë në operimet HEMS, VEMS, HHO ose NVIS në transport ajror komercial, ju caktohen detyrat vetëm nëse ata:

1. janë të paktën 18 vjeç;
2. janë fizikisht dhe mendërisht të aftë për të kryer në mënyrë të sigurt detyrat dhe përgjegjësitë e tyre të caktuara;
3. kanë përfunduar të gjithë trajnimin përkatës të kërkuar nga kjo nënndarje për të kryer detyrat e tyre të caktuara;
4. janë verifikuar dhe është konstatuar se janë kompetentë për të kryer të gjitha detyrat e tyre të caktuara në përputhje me procedurat e përcaktuara në manualin e operimeve.’;
5. në pikën ORO.TC.110, pika (d) zëvendësohet si në vijim:

‘(d) Kontrollet që pasojnë trajnimin e konvertimit të operatorit dhe çdo fluturim të nevojshëm për njohje me mjedisin operativ, duhet të kryhen para se të operohet si anëtar i kërkuar i ekuipazhit teknik në operacione HEMS, VEMS, HHO ose NVIS.’;

1. në pikën ORO.TC.120, pika (b) zëvendësohet si në vijim: ‘(b) Trajnimi i konvertimit të operatorit duhet të përfshijë:
2. vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe mbijetesës që mbahen në bord të mjetit ajror;
3. të gjitha procedurat normale dhe emergjente;
4. pajisjet në bord që përdoren për kryerjen e detyrave në mjetin ajror ose në tokë me qëllim të asistimit të pilotit gjatë operimeve HEMS, VEMS, HHO ose NVIS.’;
5. pika ORO.FTL.100 zëvendësohet si në vijim:

**‘ORO.FTL.100 Fushëveprimi**

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet t’i përmbushë një operator ajror dhe anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe kabinës (ekuipazhi ajror) lidhur me kufizimet e kohës së fluturimit dhe detyrës, si dhe kërkesat për pushim për ekuipazhin ajror të caktuar në operimet e transportit ajror komercial (CAT) me aeroplanë.’.

**ANEKSI VI**

Aneksi V (Pjesa SPA) i Rregullores (AAC) Nr. 01/2019 ndryshohet si në vijim:

1. pika SPA.GEN.100 zëvendësohet si në vijim:

**‘SPA.GEN.100 Autoriteti kompetent**

* 1. Autoriteti kompetent për lëshimin e miratimit specifik është:
     1. për operator komercial të aeroplanëve ose helikopterëve, autoriteti i shtetit anëtar ku operatori ka vendin kryesor të biznesit;
     2. për operator jokomercial të aeroplanëve ose helikopterëve, autoriteti i shtetit anëtar ku operatori ka vendin kryesor të biznesit, është i regjistruar ose banon;
     3. për operatorin e IAM-së të aeroplanëve të aftë për VTOL (VCA), autoriteti i shtetit anëtar ku operatori ka vendin kryesor të biznesit ose banon.
  2. Pavarësisht pikës (a)(2), për operatorin jokomercial që përdor aeroplan ose helikopter të regjistruar në një vend të tretë, kërkesat e zbatueshme sipas këtij Aneksi për miratimin e operimeve të mëposhtme nuk zbatohen nëse ai miratim është lëshuar nga shteti i regjistrimit i vendit të tretë:
     1. navigimi bazuar në performancë (PBN);
     2. specifikimet minimale të performancës së navigimit (MNPS);
     3. hapësira ajrore me distancim vertikal të reduktuar (RVSM);
     4. operimet me dukshmëri të ulët (LVOs).’;

1. pika SPA.MNPS.100 zëvendësohet si në vijim:

**‘SPA.MNPS.100 Operimet e MNPS-së**

Aeroplanët dhe helikopterët drejtohen vetëm në hapësirat ajrore të përcaktuara me specifikimet minimale të performancës së navigimit (MNPS) në përputhje me procedurat plotësuese rajonale, ku janë vendosur MNPS-të, nëse operatorit i është dhënë miratim nga autoriteti kompetent për të kryer operacione të tilla.’;

1. pika SPA.RVSM.100 zëvendësohet si në vijim:

‘**SPA.RVSM.100 Operimet e RVSM-së**

Aeroplanët dhe helikopterët drejtohen vetëm në hapësirat ajrore të përcaktuara ku zbatohen minimumet e reduktuara të distancimit vertikal prej 300 m (1 000 ft) mes nivelit të fluturimit (FL) 290 dhe FL 410, duke përfshirë këto nivele, nëse operatorit i është dhënë miratim nga autoriteti kompetent për të kryer operacione të tilla.’;

1. pika SPA.LVO.100 zëvendësohet si në vijim:

**‘SPA.LVO.100 Operimet me dukshmëri të ulët dhe operimet me kredite operacionale**

Operatori i aeroplanëve ose helikopterëve duhet të kryejë operimet e mëposhtme vetëm nëse ato janë miratuar nga autoriteti kompetent:

* 1. operimet e ngritjes nga toka me kushte dukshmërie më pak se 400 m RVR;
  2. operimet e afrimit me instrumente në kushte dukshmërie të ulët; dhe
  3. operimet me kredite operacionale, përveç operimeve të EFVS 200, të cilat nuk janë subjekt i një miratimi specifik.’;

1. pika SPA.DG.100 zëvendësohet si në vijim:

‘**SPA.DG.100 Transporti i mallrave të rrezikshme**

Përveç asaj që parashikohet në Aneksin IV (Pjesa CAT), Aneksin VI (Pjesa NCC), Aneksin VII (Pjesa NCO), Aneksin VIII (Pjesa SPO) dhe Aneksin IX (Pjesa IAM) të kësaj Rregulloreje, operatori duhet të transportojë mallra të rrezikshme me ajër vetëm nëse ka marrë miratim nga autoriteti kompetent.

1. në pikën SPA.EFB.100, pika (a) zëvendësohet si në vijim:

‘(a) Operatori i transportit ajror komercial të aeroplanëve ose helikopterëve ose operatori i IAM-së duhet të përdorë një aplikacion EFB të tipit B vetëm nëse operatorit i është dhënë miratim nga autoriteti kompetent për një përdorim të tillë.’;

1. Përdoret [Nënpjesa O] e mëposhtme:

‘NËNPJESA O

***OPERIMET E SHËRBIMIT MJEKËSOR EMERGJENT ME MJETE AJRORE TË DREJTUARA NGA PILOTËT VTOL (VEMS)***

**SPA.VEMS.100 Operimet e shërbimit mjekësor emergjent me mjete ajrore të drejtuara nga pilotët VTOL (VEMS)**

* 1. Operatori i IAM-së kryen operimet e shërbimit mjekësor emergjent me mjetet ajrore të drejtuara nga pilotët VTOL (VEMS) vetëm nëse operatorit i është dhënë miratim nga autoriteti kompetent për operacione të tilla.
  2. Për të marrë një miratim të tillë nga autoriteti kompetent, operatori i IAM-së duhet të:
     1. mbajë një AOC në përputhje me Aneksin III (Pjesa ORO);
     2. kryejë operimet në përputhje me kërkesat përkatëse të Aneksit IX (Pjesa IAM); dhe
     3. demonstrojë për autoritetin kompetent përputhshmërinë me kërkesat e përfshira në këtë nënpjesë.
  3. Operatori i IAM-së përdorë vertiporte adekuate për bazën operacionale të VEMS dhe vendet e spitaleve, përveç nëse autoriteti kompetent ka miratuar përdorimin e një vendi me interes publik (PIS) në një vend spitali.
  4. Operatori i IAM-së mund të përdorë vende operacionale adekuate për qëllime të misioneve të VEMS ose fluturimeve trajnuese të VEMS duke marrë parasysh:
     1. kërkesat e performancës së aeroplanit për ngritje dhe ulje;
     2. karakteristikat e vendit të operacionit, duke përfshirë dimensionet, pengesat dhe gjendjen e sipërfaqes;
     3. distancimin e sigurt të aeroplanëve VTOL nga njerëzit në tokë; dhe
     4. kërkesat për privatësi, mbrojtje të të dhënave, përgjegjësi, sigurim, siguri dhe mbrojtje të mjedisit.

**SPA.VEMS.110 Kërkesat për pajisje për operimet e VEMS**

1. Instalimi në mjetin ajror të aftë për VTOL (VCA) i të gjitha pajisjeve mjekësore të dedikuara dhe çdo modifikim i mëvonshëm i këtij instalimi dhe, kur është e përshtatshme, funksionimi i tij, duhet të miratohet në përputhje me Rregulloren (AAC) Nr. 06/2015.
2. Për fluturimet VFR gjatë ditës mbi rrugë ajrore ose zona të naviguara me referencë në pika vizuale, VCA duhet të pajiset me mjetet që tregojnë pozicionin e mjetit ajror dhe pengesat në një ekran me hartë të lëvizshme. Baza(t) e të dhënave të hartës dhe pengesave duhet të mbahen të përditësuara.
3. Për fluturimet VFR gjatë ditës, VCA duhet të pajiset me mjete për matjen dhe shfaqjen pilotit të orientimit dhe drejtimit të stabilizuar ose me mjete të tjera ekuivalente për të reduktuar çorientimin e pilotit në rast të kufizimit të sinjaleve vizuale.
4. Çdo VCA që përdoret në misionet e VEMS duhet të pajiset me mjete që kanë kapacitet ADS-B Out.
5. Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara sipas pikës (f) duhet të jenë të certifikuara sipas kërkesave të zbatueshme për përshtatshmëri ajrore.
6. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që të gjitha informacionet përkatëse të dokumentohen në listën minimale të pajisjeve (MEL).

**SPA.VEMS.115 Komunikimi**

Përveç kërkesave për instrumente dhe pajisje të zbatueshme për VCA në konfigurim me pilot, VCA që përdoret për fluturime të VEMS duhet të ketë pajisje komunikimi të afta për komunikim dy drejtimësh me organizatën për të cilën kryhet fluturimi i VEMS dhe, kur është e mundur, të komunikojë me personelin e shërbimeve emergjente në tokë në vendin e operacionit.

**SPA.VEMS.120 Dukshmëria dhe distanca minimale nga retë**

Minimumet për fazën e nisjes dhe në gjatë itinerarit të fluturimit të VEMS duhet të jenë ato të përcaktuara në përputhje me pikën SERA.5001. Nëse gjatë fazës së itinerarit kushtet e motit bien nën minimumet e zbatueshme:

1. VCA e certifikuar vetëm për fluturimet VFR gjatë ditës duhet të ulet sa më shpejt të jetë e mundur ose të kthehet në bazën e VEMS.
2. E rezervuar.

**SPA.VEMS.125 Kërkesat e performancës për operimet e VEMS**

VCA që përdoren për operimet e VEMS duhet të operohet në përputhje me kërkesat e performancës të zbatueshme të përcaktuara në pikën UAM.POL.VCA.100.

**SPA.VEMS.130 Kërkesat për ekuipazhin**

1. *Përzgjedhja*. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë kriteret për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për operimet e VEMS, duke marrë parasysh përvojën e tyre të mëparshme.
2. *Trajnimi operacional*. Anëtarët e ekuipazhit duhet të përfundojnë me sukses trajnimin operacional në përputhje me procedurat e VEMS të përfshira në manualin e operimeve.
3. E rezervuar.
4. *Përbërja e ekuipazhit*
   1. *Fluturim gjatë ditës*. Përbërja minimale e ekuipazhit në nisje për një fluturim të VEMS sipas VFR-së gjatë ditës duhet të jetë me dy pilotë ose një pilot dhe një anëtar teknik të ekuipazhit të VEMS.

Pas uljes në vendin operativ të VEMS, fluturimet pasuese mund të kryhen nga një pilot:

* + 1. nëse ka nevojë për furnizime mjekësore shtesë, furnizim me karburant / rimbushje të baterisë ose ripozicionim ndërsa anëtari teknik i ekuipazhit të VEMS ofron asistencë mjekësore në tokë; ose
    2. nëse anëtari teknik i ekuipazhit të VEMS i ofron asistencë mjekësore pacientit gjatë fluturimit ose gjatë transportit në një mjet tjetër.
  1. E rezervuar.
  2. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që koncepti i vazhdimësisë së ekuipazhit të mbahet gjatë gjithë misionit të VEMS.

1. *Trajnimi dhe kontrolli i ekuipazhit të fluturimit dhe atij teknik*
   1. Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhen nga personel i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme, në përputhje me programin e përfshirë në manualin e operimeve dhe të miratuar nga autoriteti kompetent.
   2. Anëtarët e ekuipazhit
      1. Të gjitha elementet përkatëse të programit të trajnimit të ekuipazhit duhet të përmirësojnë njohuritë e ekuipazhit për mjedisin e punës së VEMS dhe pajisjet, të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit dhe të përfshijnë masa për të minimizuar rreziqet e ndërlidhura me transitin gjatë rrugës drejt kushteve me dukshmëri të ulët, përzgjedhjen e vendeve operative të VEMS, si dhe profilet e afrimit dhe të nisjes.
      2. Masat e përmendura në pikën (i) do të vlerësohen gjatë të dy periudhave të mëposhtme:
         1. kontrolleve të përshtatshmërisë ditore në VMC;
         2. kontrolleve në linjë.
      3. Komponentët e VEMS të kontrolleve të përshtatshmërisë dhe kontrolleve në linjë të përmendur në pikën (ii) duhet të kenë një periudhë vlefshmërie prej 6 përkatësisht 12 muaj kalendarik .

**SPA.VEMS.135 Informimi i pasagjerëve mjekësorë dhe personelit tjetër**

1. *Pasagjerët mjekësorë*. Para çdo fluturimi të VEMS ose serie fluturimesh të VEMS, pasagjerët mjekësorë duhet të informohen për t’u siguruar që ata janë të njohur me mjedisin e punës dhe pajisjet e VEMS, mund të përdorin pajisjet emergjente në bord dhe mund të marrin pjesë në procedurat normale dhe emergjente të hyrjes dhe daljes.
2. *Personeli i shërbimeve emergjente në tokë*. Kur punësohet personel i shërbimeve emergjente në tokë, operatori i IAM-së duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që ky personel është i njohur me mjedisin e punës dhe pajisjet e VEMS, si dhe me rreziqet e ndërlidhura me operimet në tokë në një vend operativ të VEMS.
3. *Pacientët mjekësorë*. Pavarësisht pikës UAM.OP.MVCA.170 të Aneksit IX (Pjesa IAM), takimi informues duhet të mbahet vetëm nëse gjendja mjekësore e pacientit e bën atë të mundshme.

**SPA.VEMS.140 Informacioni, procedurat dhe dokumentacioni**

1. Operatori IAM duhet të vlerësojë, të zbusë dhe të minimizojë rreziqet e ndërlidhura me mjedisin e VEMS si pjesë e procesit të tij të analizës dhe menaxhimit të rrezikut. Operatori i IAM-së duhet të përshkruajë masat e tij zbutëse, duke përfshirë procedurat operative, në manualin e operimeve.
2. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që piloti komandues (PK) të vlerësojë rreziqet specifike të ndërlidhura me një fluturim të caktuar të VEMS.
3. Pjesët përkatëse nga manuali i operimeve duhet të vihen në dispozicion të organizatës për të cilën ofrohet operacioni i VEMS.

**SPA.VEMS.145 Mjetet në bazën operative të VEMS**

1. Nëse anëtarët e ekuipazhit kërkohet të jenë në gatishmëri me kohë reagimi më pak se 45 minuta, duhet të sigurohet akomodim i posaçëm dhe i përshtatshëm afër secilës bazë operative të VEMS.
2. Në secilën bazë operative të VEMS, ekuipazhit të fluturimit duhet t’i sigurohet qasje në mjetet për marrjen e informacionit aktual dhe të parashikuar për motin dhe duhet t’i sigurohen mjete të përshtatshme komunikimi me njësitë përkatëse të shërbimit të trafikut ajror (SHTA). Duhet të jenë të disponueshme mjete të përshtatshme për planifikimin e të gjitha detyrave përkatëse.

**SPA.VEMS.150 Furnizimi me karburant / shkarkimi i karburantit / rimbushja e baterive / ndërrimi i baterive gjatë hipjes, qëndrimit në bord ose zbarkimit të pasagjerëve**

Procedurat e furnizimit me karburant, shkarkimit të karburantit, rimbushjes së baterive ose ndërrimit të baterive me njësi ngritjeje dhe shtytjeje të aktivizuara ose të çaktivizuara, duhet të kryhen vetëm në përputhje me pikën UAM.OP.MVCA.200 ose pikën UAM.OP.MVCA.205, sipas rastit.

**SPA.VEMS.155 Sistemi i gjurmimit të aeroplanit**

Operatori i IAM-së duhet të krijojë dhe të mirëmbajë një sistem të monitoruar gjurmimi të aeroplanit për operimet e VEMS gjatë gjithë kohëzgjatjes së fluturimit të VEMS.

**ANEKSI VII**

Shtojca IX e mëposhtme i shtohet RRegullores (AAC) Nr. 01/2019:

‘*ANEKSI IX*

**OPERIMET INOVATIVE TË LËVIZSHMËRISË AJRORE (PJESA IAM)**

NËNPJESA A

***KËRKESAT E PËRGJITHSHME***

**IAM.GEN.050 Fushëveprimi**

Ky Aneks zbatohet për operimet e IAM-së me mjetin ajror me pilot të aftë për ngritje dhe ulje vertikale VTOL (VCA) në përputhje me rregullat e fluturimit VFR gjatë ditës.

**IAM.GEN.055 Autoriteti kompetent**

Autoriteti kompetent i operatorit të IAM është autoriteti i caktuar nga shteti anëtar ku operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit ose vendbanimin, ose Agjencia në përputhje me nenin 65 të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020.

*SEKSIONI 1*

***Mjetet ajrore më aftësi për VTOL (VCA)***

**IAM.GEN.VCA.050 Fushëveprimi**

Ky seksion përmban kërkesat e përgjithshme për funksionimin e VCA-së.

**IAM.GEN.VCA.100 Përgjegjësitë e ekuipazhit**

1. Pilotët dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit janë përgjegjës për kryerjen e duhur të detyrave të tyre, të cilat janë:
   1. të ndërlidhura me sigurinë e VCA-së dhe të pasagjerëve të tij; dhe
   2. të përcaktuara në manualin e operimeve (MO) të operatorit të VCA-së.
2. Pilotët dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit duhet të përmbushin të gjitha kërkesat e mëposhtme:
   1. të raportojnë, nëse nuk është bërë më parë, tek piloti komandues (PK) çdo defekt, dështim, keqfunksionim ose mangësi që ata besojnë se mund të ndikojë në përshtatshmërinë për fluturim ose në funksionimin e sigurt të VCA-së, duke përfshirë sistemet emergjente;
   2. të raportojnë, nëse nuk është bërë më parë, tek PK çdo incident që ka rrezikuar ose mund të kishte rrezikuar sigurinë e operacionit të VCA-së;
   3. të përmbushin kërkesat përkatëse të skemës së raportimit të ngjarjeve të operatorit;
   4. të përmbushin kërkesat për kohën e fluturimit, kohën e punës dhe kohën e pushimit që zbatohen për aktivitetet e tyre;
   5. të mos çaktivizojnë ose fikin regjistruesit gjatë fluturimit dhe të mos fshijnë qëllimisht regjistrimet e tyre.
3. Pilotët dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit nuk duhet të kryejnë detyra që lidhen me operimin e VCA-së nëse ndodhen në ndonjë nga situatat e mëposhtme:
   1. kur janë nën ndikimin e substancave psikoaktive ose kur janë të paaftë për shkak të lëndimeve, lodhjes, medikamenteve, sëmundjes ose shkaqeve të tjera të ngjashme;
   2. kur nuk përmbushin kërkesat mjekësore të zbatueshme;
   3. kur kanë dyshime për aftësinë e tyre për të përmbushur detyrat e caktuara;
   4. kur e dinë ose dyshojnë se vuajnë nga lodhja siç përmendet në pikën 7.5 të Aneksit V të Rregullores (AAC) Nr. 05/2020 ose ndihen janë të papërshtatshëm në një masë të tillë që mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

**IAM.GEN.VCA.105 Përgjegjësitë e pilotit komandues (PK)**

1. Përveç përmbushjes së pikës IAM.GEN.VCA.100, piloti komandues (PK), sapo të marrë funksionet e komandës në stacionin e caktuar dhe deri në momentin kur dorëzon funksionet e komandës ose largohet nga stacioni i caktuar në përfundim të fluturimit, duhet të përmbushë të gjitha detyrat e mëposhtme:
   1. të jetë përgjegjës për sigurinë e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesës në bord të VCA-së;
   2. të jetë përgjegjës për funksionimin dhe sigurinë e VCA-së kur njësitë e ngritjes dhe shtytjes janë aktive;
   3. të jetë përgjegjës për nisjen, vazhdimin, ndërprerjen ose devijimin e një fluturimi në interes të sigurisë;
   4. të ketë autoritetin për të dhënë të gjitha komandat dhe për të ndërmarrë çdo veprim të përshtatshëm për të garantuar sigurinë e VCA-së dhe të personave dhe/ose pronës së transportuar në të;
   5. të sigurojë që të gjithë pasagjerët të informohen për vendndodhjen e daljeve emergjente dhe për vendndodhjen dhe përdorimin e pajisjeve përkatëse të sigurisë dhe emergjencës, sipas rastit;
   6. të sigurojë që të gjithë pasagjerët të informohen për kohën dhe mënyrën e komunikimit me anëtarët e ekuipazhit gjatë fluturimit;
   7. të sigurojë që të gjitha procedurat operative dhe listat e kontrollit të përmbushen në përputhje me manualin e operimeve (MO) të operatorit të VCA-së;
   8. të mos lejojë që ndonjë anëtar i ekuipazhit të kryejë ndonjë aktivitet gjatë fazave kritike të fluturimit, përveç detyrave të nevojshme për funksionimin e sigurt të VCA-së;
   9. të sigurojë që regjistruesit të mos çaktivizohen ose fikën gjatë fluturimit dhe që regjistrimet e tyre të mos fshihen qëllimisht;
   10. të vendosë për pranimin e një VCA-je jashtë shërbimit në përputhje me listën e devijimeve të konfigurimit të VCA-së (CDL) ose listën minimale të pajisjeve (MEL), si dhe me librin teknik të VCA-së;
   11. të sigurojë që inspektimi para fluturimit është kryer në përputhje me kërkesat e përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim;
   12. të jetë i sigurt që pajisjet emergjente relevante mbeten lehtësisht të qasshme për përdorim të menjëhershëm;
   13. të regjistrojë, në përfundim të fluturimit, në përputhje me kërkesat e sistemit të regjistrimit të përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim, të dhënat e përdorimit dhe të gjitha defektet e njohura ose të dyshuara të VCA për të siguruar vazhdimësinë e sigurisë së fluturimit.
2. Në një situatë emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, PK duhet të ndërmarrë çdo veprim që e konsideron të nevojshëm në këto rrethana. Në këto raste, PK mund të devijojë nga rregullat, procedurat operative dhe metodat në interes të sigurisë.
3. PK duhet, sa më shpejt të jetë e mundur, të raportojë tek njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror (SHTA) për çdo kusht moti ose fluturimi të rrezikshëm të hasur gjatë fluturimit, që mund të ndikojë në sigurinë e operimeve të tjera të VCA-së.

**IAM.GEN.VCA.110 Autoriteti i pilotit komandues**

Operatori i IAM-së duhet të ndërmarrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që të gjithë personat e pranishëm në bord të VCA-së t’i përmbahen të gjitha urdhrave të ligjshëm të dhënë nga PK, me qëllim garantimin e sigurisë së VCA-së dhe të personave ose pasurisë së transportuar në të.

**IAM.GEN.VCA.120 Gjuha e përbashkët**

Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit të jenë në gjendje të komunikojnë në një gjuhë të përbashkët.

**IAM.GEN.VCA.130 Ndezja e njësive të ngritjes dhe shtytjes**

Njësitë e ngritjes dhe shtytjes të VCA-së mund të ndezën vetëm për qëllime fluturimi nga një pilot i kualifikuar në kontrollet e VCA-së.

**IAM.GEN.VCA.140 Pajisjet elektronike portative (PED)**

Operatori i IAM-së nuk duhet të lejojë përdorimin e ndonjë PED në bord të një VCA-je që mund të ndikojë negativisht në performancën e sistemeve ose pajisjeve të saj dhe duhet të ndërmarrë të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar një përdorim të tillë.

**IAM.GEN.VCA.141 Përdorimi i çantave elektronike të fluturimit (EFB)**

1. Kur përdoret një EFB në bord, operatori i IAM-së duhet të sigurojë që ai të mos dëmtojë performancën e sistemeve ose pajisjeve të VCA-së ose aftësinë e ekuipazhit për të operuar VCA-n.
2. Një operator i EFB-së i tipit B nuk duhet të përdoret përveçse nëse është miratuar sipas Nënndarjes M të Aneksit V (Pjesa SPA).

**IAM.GEN.VCA.145 Informacioni mbi pajisjet emergjente dhe të mbijetesës në bord të VCA-së**

Operatori i IAM-së duhet të ketë gjithmonë në dispozicion lista për komunikim të menjëhershëm me Qendrat e Koordinimit të Shpëtimit (RCC) mbi pajisjet emergjente dhe të mbijetesës të vendosura në bord çdo VCA të tij.

**IAM.GEN.VCA.155 Transporti i armëve dhe municioneve të luftës**

Operatori i IAM-së nuk duhet të pranojë armë të luftës ose municione të luftës për transport ajror në VCA.

**IAM.GEN.VCA.160 Transporti i armëve dhe municioneve sportive**

1. Operatori IAM nuk duhet të pranojë armë sportive për transport ajror në VCA përveç nëse:
   1. ato mund të ruhen në një vend që nuk është i arritshëm për pasagjerët gjatë fluturimit; dhe
   2. të gjitha municionet janë shkarkuar dhe transportohen veçmas nga armët sportive.

**IAM.GEN.VCA.165 Metoda e transportit të personave**

Operatori i IAM-së duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person të mos qëndrojë në pjesë të VCA-së që nuk janë të dizajnuara për akomodimin e personave, përveç kur një veprim është i nevojshëm për sigurinë e VCA-së ose të personave, kafshëve ose mallrave të transportuara.

**IAM.GEN.VCA.170 Substanca psikoaktive**

1. Operatori i IAM-së duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar që ndonjë person të hyjë ose të qëndrojë në VCA nën ndikimin e substancave psikoaktive në një shkallë që mund të rrezikojë sigurinë e VCA-së ose të pasagjerëve.
2. Operatori i IAM-së duhet të zbatojë politikë dhe procedurë objektive, transparente dhe jo-diskriminuese për parandalimin dhe zbulimin e keqpërdorimit të substancave psikoaktive nga pilotët dhe personeli tjetër i ndjeshëm ndaj sigurisë që janë nën kontrollin e tij të drejtpërdrejtë, për të garantuar sigurinë e VCA-së dhe të pasagjerëve.
3. Në rast se pilotët ose personeli i ndjeshëm ndaj sigurisë rezulton pozitiv ndaj substancave psikoaktive, operatori i IAM-së duhet të informojë autoritetin kompetent dhe autoritetin përgjegjës për pilotët dhe personelin e përfshirë.

**IAM.GEN.VCA.175 Rrezikimi i sigurisë**

1. Operatori i IAM-së duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që askush të mos veprojë në mënyrë të pakujdesshme, me qëllim ose me neglizhencë, ose të heqë dorë nga veprimi, në mënyrë që të:
   1. rrezikojë sigurinë e VCA-së ose të personave në të; ose
   2. shkaktojë ose të lejojë që VCA të rrezikojë ndonjë person ose pronë.
2. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që pilotët të kryejnë një vlerësim psikologjik para fillimit të operimeve të fluturimit për të:
   1. identifikuar atributet psikologjike dhe përshtatshmërinë e pilotëve për mjedisin e tyre të punës; dhe
   2. minimizuar rrezikun që pilotët të ndikojnë negativisht në operimin e sigurt të VCA-së.

**IAM.GEN.VCA.176 Programi i mbështetjes së pilotëve**

1. Operatori i IAM-së duhet të mundësojë dhe të sigurojë qasje në një program mbështetjeje proaktive dhe jondëshkuese, i cili ndihmon pilotët të njohin, përballojnë dhe tejkalojnë çdo problem që mund të ndikojë negativisht në aftësinë e tyre për të përdorur në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës.
2. Duke respektuar ligjet e Bashkimit Evropian mbi mbrojtjen e të dhënave personale dhe lëvizjen e lirë të këtyre të dhënave, mbrojtja e konfidencialitetit të të dhënave personale është një kusht parësor për funksionimin efektiv të programit të mbështetjes për pilotët.

**IAM.GEN.VCA.185 Informacioni që duhet të ruhet në tokë**

1. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që gjatë gjithë fluturimit ose serisë së fluturimeve, informacioni relevant dhe i përshtatshëm për llojin e operacionit:
   1. ruhet në tokë; dhe
   2. mbahet deri sa të kopjohet në vendin ku do të ruhet; ose, nëse kjo nuk është e mundur,
   3. transportohet në një kuti zjarrduruese brenda VCA-së.
2. Ky informacion duhet të përfshijë të gjitha elementet e mëposhtme:
   1. kopjet e planit operativ të fluturimit;
   2. kopjen e pjesëve relevante të regjistrave të përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim;
   3. dokumentacionin NOTAM specifik për rrugën ajrore, nëse redaktohet nga operatori i IAM-së;
   4. dokumentacionin mbi masën dhe balancën;
   5. njoftimet për ngarkesa speciale.

**IAM.GEN.VCA.190 Ofrimi i dokumentacionit dhe i regjistrave**

PK duhet, brenda një afati të arsyeshëm pas kërkesës personi i autorizuar nga autoriteti kompetent, t’i vërë në dispozicion këtij personi dokumentacionin e detyrueshëm për mbajtje në bord, qoftë në format të shtypur apo digjital.

**IAM.GEN.VCA.195 Ruajtja, paraqitja, mbrojtja dhe përdorimi i regjistrimeve të pajisjeve regjistruese**

1. Pas një aksidenti, incidenti të rëndë ose rasti të evidentuar nga autoriteti hetues, operatori i IAM-së është i detyruar të ruajë të dhënat origjinale të regjistruara nga pajisja regjistruese e instaluar në VCA, në përputhje me Nënndarjen D të këtij Aneksi, për një periudhë prej 60 ditësh ose deri në një udhëzim tjetër nga autoriteti hetues.
2. Operatori i IAM-së duhet të kryejë kontrolle dhe verifikime operative të regjistrimeve për të garantuar funksionimin e pandërprerë të pajisjes regjistruese.
3. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë ruajtjen e regjistrimeve të parametrave të fluturimit të përcaktuar për regjistrim. Për qëllime testimi dhe mirëmbajtjeje, deri në 1 orë nga materiali më i vjetër i regjistruar mund të fshihet gjatë testimit.
4. Operatori i IAM-së duhet të mbajë dhe të përditësojë dokumentacionin që përmban informacionin e nevojshëm për konvertimin e të dhënave të papërpunuara të fluturimit në parametra të shprehur në njësi inxhinierike.
5. Operatori i IAM-së duhet t’i vërë në dispozicion autoritetit kompetent çdo regjistrim të pajisjes regjistruese të ruajtur, kur kjo kërkohet.
6. Pa paragjykuar Rregulloren (AAIIC/OPM) Nr. 01/2022 dhe Ligjin Nr. 06/L-082 për Mbrojtjen e të Dhënave Personale:
   1. përveç rastit kur është e nevojshme të garantohet funksionaliteti i pajisjes regjistruese, audio regjistrimet nuk mund të zbulohen apo përdoren nëse nuk përmbushen këto kushte:
      1. ekziston një procedurë e përcaktuar për trajtimin e regjistrimeve dhe transkripteve;
      2. të gjithë pilotët dhe personeli i mirëmbajtjes i përfshirë kanë dhënë paraprakisht pëlqimin e tyre;
      3. regjistrimet përdoren vetëm për qëllime të mirëmbajtjes ose përmirësimit të sigurisë;
   2. kur inspektohen audio regjistrimet e një regjistruesi për të siguruar funksionalitetin e tij, operatori i IAM-së duhet të mbrojë privatësinë e këtyre audio regjistrimeve dhe të sigurojë që ato të mos zbulohen ose përdoren për qëllime të tjera përveç sigurimit të funksionalitetit të regjistruesit;
   3. parametrat e fluturimit të regjistruar nga një regjistrues nuk duhet të përdoren për qëllime të tjera përveç hetimit të një aksidenti ose incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyrueshëm, përveç nëse këto regjistrime plotësojnë njërën nga kushtet e mëposhtme:
      1. përdoren nga operatori i IAM-së vetëm për qëllime të përshtatshmërisë për fluturim ose mirëmbajtjes;
      2. janë të deidentifikuar;
      3. shpalosen sipas procedurave të sigurta;
   4. përveç sigurimit të funksionimit të regjistruesit, imazhet e regjistruara të kabinës së ekuipazhit të fluturimit nuk duhet të shpalosen ose përdoren, përveç nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:
      1. ekziston një procedurë për trajtimin e këtyre regjistrimeve të imazheve;
      2. të gjithë pilotët dhe personeli i mirëmbajtjes i përfshirë kanë dhënë paraprakisht pëlqimin e tyre;
      3. këto regjistrime të imazheve përdoren vetëm për mbajtjen ose përmirësimin e sigurisë;
   5. kur imazhet e kabinës së ekuipazhit të fluturimit, të regjistruara nga një regjistrues, inspektohen për sigurimin e funksionimit të regjistruesit, atëherë:
      1. këto imazhe nuk duhet të zbulohen ose përdoren për qëllime të tjera përveç sigurimit të funksionimit të regjistruesit;
      2. nëse pjesë të trupit të pilotëve ose pasagjerëve mund të jenë të dukshme në imazhe, operatori duhet të sigurojë privatësinë e këtyre imazheve.

**IAM.GEN.VCA.200 Transporti i mallrave të rrezikshme sipas miratimit specifik**

1. Transporti i mallrave të rrezikshme nga ajri duhet të kryhet të paktën në përputhje me Aneksin 18 të Konventës së Çikagos dhe me udhëzimet teknike përkatëse (UT).
2. Operatori - IAM-së duhet të jetë i miratuar për transportin nga ajri të mallrave të rrezikshme si ngarkesë, në përputhje me Nënpjesën G të Aneksit V (Pjesa SPA).
3. Operatori i IAM-së duhet të vendosë procedura që sigurojnë marrjen e të gjitha masave të arsyeshme për të parandaluar transportin e mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të deklaruara gabimisht.
4. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që i gjithë personeli, duke përfshirë personelin e palëve të treta, të përfshirë në pranimin, trajtimin, ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesave, të jenë të informuar mbi miratimin operativ dhe kufizimet e operatorit lidhur me transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri dhe të kenë të dhënat e nevojshme për të përmbushur detyrimet e tyre, sipas UT-së.
5. Në përputhje me UT-në, operatori i IAM-së duhet të sigurojë që pasagjerëve t’u ofrohet informacion mbi transportin e mallrave të rrezikshme në bord.
6. Në përputhje me UT-në, operatori i IAM-së duhet të raportojë pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe autoriteti përkatës i shtetit ku ndodh ngjarja në rast të:
   1. ndonjë aksidenti ose incidenti që përfshin mallra të rrezikshme;
   2. zbulimit të mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të deklaruara gabimisht në ngarkesë ose postë; ose
   3. gjetjes së mallrave të rrezikshme të transportuara nga pasagjerët ose ekuipazhi, ose në bagazhin e tyre, nëse nuk përputhen me Pjesën 8 të UT-së.
7. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që njoftimet që japin informacion në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme të ofrohen në pikat e pranimit të ngarkesave, siç kërkohet nga UT.

**IAM.GEN.VCA.205 Transporti i mallrave të rrezikshme pa miratimi specifik**

1. Transporti i mallrave të rrezikshme nga ajri duhet të kryhet të paktën në përputhje me Aneksin 18 të Konventës së Çikagos dhe me UT-në përkatëse.
2. Mallrat e rrezikshme duhet të transportohen nga operatorët në bordin e VCA-së pa miratimin specifik të kërkuar sipas Nënpjesës G të Shtojcës V (Pjesa SPA) nëse:
   1. ato nuk i nënshtrohen UT-së në përputhje me Pjesën 1 të saj; ose
   2. ato mbahen nga pasagjerët ose ekuipazhi, ose janë në bagazh, në përputhje me Pjesën 8 të UT-së.
3. Operatorët e IAM-së që nuk janë miratuar në përputhje me Nënpjesën G të Shtojcës V (Pjesa SPA), duhet të krijojnë një program trajnimi për mallrat e rrezikshme që përmbush kërkesat e Shtojcës 18 të Konventës së Çikagos dhe UT-së përkatëse.
4. Operatori i IAM-it duhet të sigurojë që pasagjerëve t’u ofrohet informacion në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme në përputhje me Udhëzimet Teknike.
5. Operatori i IAM-së duhet të vendosë procedura që sigurojnë marrjen e të gjitha masave të arsyeshme për të parandaluar transportin e mallrave të rrezikshme të padeklaruara.
6. Në përputhje me TI-në, operatori i IAM-së duhet të raportojë pa vonesë tek autoriteti kompetent dhe autoriteti përkatës i shtetit ku ndodh ngjarja në rast të:
   1. ndonjë aksidenti ose incidenti që përfshin mallra të rrezikshme;
   2. zbulimit të mallrave të rrezikshme të padeklaruara në ngarkesë ose postë; ose
   3. gjetjes së mallrave të rrezikshme të transportuara nga pasagjerët ose ekuipazhi, ose në bagazhin e tyre, nëse nuk përputhen me Pjesën 8 të UT-së.

*SEKSIONI 2*

***Mjetet ajrore me pilot më aftësi për VTOL (MVCA)***

**IAM.GEN.MVCA.050 Fushëveprimi**

Ky Seksion përcakton kërkesat shtesë për operimet e IAM-së që përdorin mjete ajrore me pilot më aftësi për VTOL (MVCA).

**IAM.GEN.MVCA.135 Hyrja në kabinën e ekuipazhit të fluturimit**

1. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që askush, përveç pilotit të caktuar për fluturimin, të mos lejohet ose të mos transportohet në kabinën e ekuipazhit të fluturimit, përveç nëse ky person është:
   1. anëtar i ekuipazhit operacional;
   2. përfaqësues i autoritetit kompetent ose i autoritetit inspektues, kur kjo kërkohet për kryerjen e detyrave zyrtare; ose
   3. lejohet dhe transportohet në përputhje me MO-në e operatorit.
2. Piloti komandues duhet të sigurojë që:
   1. pranimi në kabinën e ekuipazhit të fluturimit të mos shkaktojë shpërqendrim ose ndërhyrje në operimin e fluturimit; dhe
   2. të gjithë personat e pranuar në kabinën e ekuipazhit të jenë të familjarizuar me procedurat përkatëse të sigurisë.
3. Vendimi përfundimtar mbi pranimin në kabinën e ekuipazhit të VCA-së i takon pilotit komandues.

**IAM.GEN.MVCA.180 Dokumentet, manualet dhe informacionet që duhet të mbahet në bord për çdo fluturim**

1. Dokumentet, manualet dhe informacionet e mëposhtme, në formë letre ose media digjitale, duhet të mbahen në bord për çdo fluturim me VCA dhe duhet të jenë lehtësisht të qasshme për qëllime inspektimi:
   1. manuali i fluturimit i mjetit ajror (AFM) ose dokumenti ekuivalent;
   2. certifikata origjinale e regjistrimit të avionit;
   3. certifikata origjinale e përshtatshmërisë për fluturim (CofA);
   4. certifikata e zhurmës, duke përfshirë përkthimin në gjuhën angleze kur është ofruar nga autoriteti përgjegjës për lëshimin e certifikatës së zhurmës;
   5. kopja e vërtetuar e certifikatës së operatorit ajror (AOC), duke përfshirë përkthimin në gjuhën angleze kur AOC është lëshuar në një gjuhë tjetër;
   6. specifikimet e operimeve relevante për tipin e avionit, të lëshuara me AOC, duke përfshirë përkthimin në gjuhën angleze kur specifikimet e operimeve janë lëshuar në një gjuhë tjetër;
   7. licenca origjinale e radios së mjetit ajror, nëse aplikohet;
   8. Certifikata e sigurimit të përgjegjësisë ndaj palëve të treta;
   9. libri i udhëtimit ose dokumenti ekuivalent për mjetin ajror;
   10. regjistrat e përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim, sipas rastit;
   11. detajet e planit të fluturimit të paraqitur në SHTA, nëse është e aplikueshme;
   12. hartat aeronautike aktuale dhe të përshtatshme për itinerarin e e fluturimit të propozuar dhe të gjitha itineraret ku është e arsyeshme të pritet që fluturimi mund të devijojë;
   13. procedurat dhe informacioni mbi sinjalet vizuale për përdorim nga mjetet ajrore interceptuese dhe ato të interceptuara;
   14. informacioni mbi shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit për zonën e fluturimit të planifikuar, i cili duhet të jetë lehtësisht i qasshëm në mjetin ajror;
   15. pjesët aktuale të MO-së që janë relevante për detyrat e pilotëve, të cilat duhet të jenë lehtësisht të qasshme për pilotët;
   16. lista minimale e pajisjeve (MEL);
   17. njoftimet e përshtatshme për pilotët (NOTAMs) dhe dokumentacioni i shërbimit të informacionit ajror (AIS);
   18. informacioni meteorologjik i përshtatshëm;
   19. manifestet e ngarkesave dhe/ose pasagjerëve;
   20. dokumentacioni mbi masën dhe balancën;
   21. plani operacional i fluturimit, kur kërkohet;
   22. njoftimi për kategori të veçanta pasagjerësh (SCP), nëse aplikohet; dhe
   23. çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë relevant për fluturimin ose që kërkohet nga shtetet e përfshira në fluturim.
2. Dokumentet, manualet dhe informacionet që mbahen në bord për çdo fluturim duhet të jenë të qasshme për personat e autorizuar, të përdorshme dhe të besueshme.
3. Pavarësisht pikës (a), në rast të humbjes ose vjedhjes së dokumenteve të specifikuara në pikat (a)(2) deri (8), operacioni mund të vazhdojë deri në arritjen e fluturimit në destinacionin e tij ose në një vend ku mund të sigurohen dokumente zëvendësuese.

**IAM.GEN.MVCA.181 Dokumentet dhe informacionet që nuk mund të mbahen në bord**

1. Pavarësisht pikës IAM.GEN.MVCA.180, për operimet e IAM-së në përputhje me VFR-në gjatë ditës, ngritjes dhe uljes në të njëjtin vertiport brenda 24 orëve, ose mbetjes brenda një zone lokale të përcaktuar në MO, dokumentet dhe informacionet e mëposhtme mund të ruhen në vertiport në vend që të mbahen në bord për çdo fluturim:
   1. certifikata e zhurmës;
   2. licenca e radios së avionit;
   3. libri i udhëtimit ose dokumenti ekuivalent;
   4. regjistrat e përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim;
   5. njoftimet për pilotët (NOTAMs) dhe dokumentacioni i shërbimit të informacionit ajror (AIS);
   6. informacioni meteorologjik;
   7. njoftimi për kategori të veçanta pasagjerësh (SCP), nëse aplikohet; dhe
   8. dokumentacioni mbi masën dhe balancën.

NËNPJESA B

***PROCEDURAT OPERATIVE***

*SEKSIONI 1*

***Mjetet ajrore më aftësi për VTOL (VCA)***

**UAM.OP.VCA.050 Fushëveprimi**

Ky Seksion përcakton kërkesat për operimet e IAM-së që përdorin mjete ajrore me pilot me aftësi për VTOL (MVCA).

**UAM.OP.VCA.101 Kontrolli i altimetrit dhe kalibrimet e altimetrit**

1. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë procedura për kontrollin e altimetrit para çdo nisjeje.
2. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë procedurat për kalibrimet e altimetrit për të gjitha fazat e fluturimit, të cilat duhet të marrin parasysh procedurat e përcaktuara nga shteti i vertiportit ose, nëse aplikohet, nga shteti i hapësirës ajrore ku kryhet fluturimi.

**UAM.OP.VCA.125 Lëvizja në pistë dhe lëvizja në tokë**

1. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë procedura standarde dhe procedura për raste emergjente për lëvizjen në pistë të VCA-së (në ajër dhe në tokë) dhe për lëvizjen e VCA-së në tokë, në mënyrë që të sigurohet operimi i sigurt i VCA-së në vertiport, në vendin e devijimit ose në vendin e operimit të VEMS. Në veçanti, operatori i IAM-së duhet të marrë parasysh rrezikun e përplasjes ndërmjet një VCA-je që po lëviz në pistë ose po transportohet dhe një mjeti ajror tjetër ose objekteve të tjera, si dhe rrezikun e lëndimeve për personelin në tokë. Procedurat e operatorit të IAM-së duhet të jenë të koordinuara me operatorin e vertiportit, vendin e devijimit ose vendin e operimit, sipas rastit.
2. VCA-ja duhet të lëvizë në zonën e lëvizjes së vertiportit, vendin e devijimit ose vendin e operimit të VEMS:
   1. nga një pilot i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme në kontroll të VCA-së; ose
   2. në rast të lëvizjes në tokë pa pasagjerë për një qëllim tjetër përveç nisjes, nga një person në kontroll të VCA-së, i caktuar nga operatori i IAM-së, pas marrjes së trajnimit dhe udhëzimeve të duhura.
3. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që lëvizja në tokë e VCA-së në zonën e lëvizjes së vertiportit, vendin e devijimit ose vendin e operimit të VEMS të kryhet ose të mbikëqyret nga personeli që ka marrë trajnim dhe udhëzime të përshtatshme.

**UAM.OP.VCA.130 Procedurat e reduktimit të zhurmës**

1. Gjatë zhvillimit të procedurave operative, operatori i IAM-së duhet të marrë në konsideratë nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës dhe çdo procedurë të publikuar për reduktimin e zhurmës.
2. Procedurat e operatorit të IAM-së duhet të:
   1. sigurojnë që siguria të ketë prioritet ndaj reduktimit të zhurmës; dhe
   2. jenë të thjeshta dhe të sigurta për t’u zbatuar, pa rritur në mënyrë domethënëse ngarkesën e ekuipazhit të fluturimit gjatë fazave kritike të fluturimit.

**UAM.OP.VCA.135 Rrugët ajrore dhe zonat e operacionit**

1. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që operimet të kryhen vetëm përgjatë rrugëve ajrore ose brenda zonave për të cilat:
   1. ofrohen mjetet të bazuara në hapësirë, objekte tokësore dhe shërbime, si dhe shërbime meteorologjike, të mjaftueshme për operacionin e planifikuar;
   2. janë në dispozicion vertiporte të përshtatshme, vende devijimi ose vende operimi të VEMS që lejojnë ekzekutimin e një uljeje në rast të një dështimi kritik të performancës (CFP) të VCA-së;
   3. performanca e VCA-së është e mjaftueshme për të respektuar kërkesat minimale të lartësisë së fluturimit;
   4. pajisjet e VCA-së plotësojnë kërkesat minimale për operacionin e planifikuar; dhe
   5. janë të disponueshme harta dhe skema të përshtatshme.
2. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që operimet të kryhen në përputhje me çdo kufizim mbi rrugët ajrore ose zonat e operimit të përcaktuara nga autoriteti kompetent.

**UAM.OP.VCA.145 Përcaktimi i lartësive minimale të fluturimit**

1. Për të gjitha segmentet e rrugës ajrore ku kryhet fluturimi, operatori i IAM-së duhet të përcaktojë:
   1. lartësitë minimale të fluturimit që sigurojnë distancën vertikale të kërkuar nga terreni dhe pengesat, duke marrë parasysh kërkesat përkatëse të Nënpjesës C të këtij Aneksi dhe minimumet e përcaktuara nga shteti ku zhvillohet operacioni; dhe
   2. një metodë për pilotin për të përcaktuar lartësitë e përmendura në pikën (1).
2. Metoda për përcaktimin e lartësive minimale të fluturimit duhet të miratohet nga autoriteti kompetent.
3. Kur lartësitë minimale të fluturimit të përcaktuara nga operatori i IAM-së dhe nga shteti ku zhvillohet operacioni janë të ndryshme, zbatohen vlerat më të larta.

**UAM.OP.VCA.190 Skema e karburantit/energjisë – e përgjithshme**

1. Operatori i IAM-së duhet të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një skemë të karburantit/energjisë që përfshin politika dhe procedura për:
   1. planifikimin e karburantit/energjisë dhe riplanifikimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit;
   2. përzgjedhjen e vertiporteve, vendeve të devijimit ose vendeve të operimit të VEMS; dhe
   3. menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit.
2. Skema e karburantit/energjisë duhet të:
   1. jetë e përshtatshme për operacionin e synuar; dhe
   2. përputhet me kapacitetin e operatorit të IAM-së për ta mbështetur zbatimin e saj.
3. Skema e karburantit/energjisë duhet të përfshihet në manualin e operimeve.
4. Skema e karburantit/energjisë dhe çdo ndryshim i saj duhet të marrin miratimin paraprak të autoritetit kompetent.

**UAM.OP.VCA.191 Skema e karburantit/energjisë – planifikimi i karburantit/energjisë dhe riplanifikimi i karburantit/energjisë gjatë fluturimit**

Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që:

1. VCA bart një sasi të mjaftueshme karburanti/energjie dhe rezervash të përdorshme për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të mundësuar devijime nga operacioni i planifikuar;
2. Sasia e planifikuar e karburantit/energjisë së përdorshme për fluturimin e synuar bazohet në të gjitha si në vijim:
   1. të dhënat e konsumit të karburantit/energjisë të ofruara në AFM ose të dhënat aktuale specifike për mjetin ajror të nxjerra nga sistemi i monitorimit të konsumit të karburantit/energjisë;
   2. kushtet sipas të cilave do të kryhet fluturimi, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:
      1. performancën e kërkuar për fluturimin e synuar drejt destinacionit, duke përfshirë vertiportet, vendet e devijimit ose vendet e operimit, të zgjedhura përgjatë itinerarit;
      2. masat e parashikuara;
      3. NOTAM;
      4. kushtet e parashikuara meteorologjike;
      5. efektet e artikujve të mirëmbajtjes së shtyrë, në përputhje me MEL-in e operatorit të IAM-së dhe/ose devijimet e konfigurimit sipas CDL-së së operatorit të IAM-së;
      6. rrugëtimin e pritshëm të nisjes dhe mbërritjes, si dhe vonesat e parashikuara;
   3. efikasitetin dhe kapacitetin e pajisjeve për ruajtjen e energjisë për kushtet e planifikuara të operimit, duke marrë parasysh degradimin e këtyre pajisjeve sipas rastit;
3. llogaritja para fluturimit e karburantit/energjisë së përdorshme dhe rezervave për një fluturim përfshin:
   1. karburantin/energjinë për lëvizjen në pistë, që nuk duhet të jetë më i vogël se shuma e parashikuar për t’u përdorur para ngritjes;
   2. karburantin/energjinë e udhëtimit, që duhet të mbulojë nevojën për fluturimin nga ngritja, ose nga pika e ripërllogaritjes në fluturim, deri në uljen në vertiportin e destinacionit, vendin devijues ose vendin e operimit, duke marrë parasysh kushtet e operimit të përcaktuara në pikën (b)(2);
   3. karburantin/energjinë për emergjencë, që duhet të kompensojë faktorët e paparashikuar që mund të ndikojnë në konsumin e karburantit/energjisë deri në vertiportin e destinacionit, vendin devijues ose vendin e operimit;
   4. rezervën përfundimtare të karburantit/energjisë, të përcaktuar mbi bazën e këtyre elementeve:
      1. kohën përfaqësuese të përcaktuar në AFM për kryerjen e një rikthimi nga pika e vendimit për ulje (LDP) dhe kthimin në atë LDP, duke marrë parasysh performancën minimale të certifikuar (CMP) të VCA-së;
      2. kushtet konservative të ambientit, nga aspekti i konsumit të karburantit/energjisë;
      3. konfigurimin/shpejtësinë e përshtatshme për kryerjen e procedurave të rikthimit dhe afrimit;
      4. konsumin konservativ të karburantit/energjisë;
   5. karburantin/energjinë shtesë, që duhet të jetë sasia e karburantit/energjisë për të mundësuar që VCA të kryejë një ulje të sigurt në një vertiport, vend devijimi ose vend operimi, të përzgjedhur përgjatë itinerarit, duke marrë parasysh CMP të VCA-së në çdo pikë të itinerarit; ky karburant/energji shtesë kërkohet vetëm nëse sasia e karburantit/energjisë që llogaritet sipas pikave (c)(2) dhe (c)(3) nuk është e mjaftueshme për një ngjarje të tillë;
   6. karburantin/energjinë shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet e veçanta operacionale; dhe
   7. karburantin/energjinë diskrecionale, nëse kërkohet nga PK;
4. nëse fluturimi duhet të vazhdojë përgjatë një itinerari ose drejt një vertiporti të destinacionit, vendit të devijimit ose vendit të operimit tjetër nga ai i planifikuar fillimisht, procedurat e ripërllogaritjes gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së përdorshme të kërkuar përfshijnë ato të përmendura në pikën (b)(2) dhe në pikat (c)(2) deri (6).

**UAM.OP.VCA.195 Skema e karburantit/energjisë – menaxhimi i karburantit/energjisë gjatë fluturimit**

1. Operatori i IAM-it duhet të krijojë politika dhe procedura që sigurojnë kryerjen e kontrolleve të karburantit/energjisë gjatë fluturimit dhe menaxhimit të karburantit/energjisë.
2. PK duhet të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme të mbetur në VCA për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe të mos jetë më pak se karburanti/energjia e nevojshme për të vazhduar drejt vertiportit të përzgjedhur të destinacionit, vendit të devijimit ose vendit të operimit të VEMS ku mund të kryhet një ulje e sigurt.
3. Kur ndryshimi në autorizimin për të vazhduar drejt një vertiporti specifik, vendi të devijimit ose vendi të operimit të VEMS ku PK është zotuar të ulet, mund të rezultojë në një ulje me më pak se karburanti/energjia rezervë përfundimtare e planifikuar, ai/ajo duhet ta njoftojë kontrollin e trafikut ajror (KTA) për gjendjen e “karburantit/energjisë minimale” duke deklaruar “MINIMUM FUEL” (KARBURANT MINIMAL).
4. PIC duhet ta deklarojë “situatën e emergjencës së karburantit/energjisë” duke transmetuar “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, kur karburanti/energjia e përdorshme që llogaritet të jetë e disponueshme në momentin e uljes në vertiportin më të afërt, vendin e devijimit ose vendin e operimit të VEMS ku mund të kryhet një ulje e sigurt, është më pak se karburanti/energjia rezervë përfundimtare e planifikuar.

**UAM.OP.VCA.210 Pilotët në stacionet e tyre të caktuara**

1. Gjatë ngritjes dhe uljes, piloti që duhet të jetë në detyrë duhet të jetë në stacionin e tij të caktuar.
2. Gjatë të gjitha fazave të tjera të fluturimit, piloti që duhet të jetë në detyrë duhet të qëndrojë në stacionin e tij të caktuar, përveç rasteve kur mungesa është e nevojshme për kryerjen e detyrave në lidhje me operacionin ose për nevoja fiziologjike. Kur mungesa është e nevojshme për arsyet e lartpërmendura, kontrolli i VCA-së duhet t’i dorëzohet një piloti tjetër të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.
3. Gjatë të gjitha fazave të fluturimit, piloti që duhet të jetë në detyrë duhet të qëndrojë vigjilent. Nëse piloti vëren mungesë vigjilence, duhet të merren kundërmasa të përshtatshme.

**UAM.OP.VCA.245 Kushtet meteorologjike**

Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që mjeti ajror të operohet brenda kufizimeve të motit për të cilat është certifikuar, dhe duke marrë parasysh kushtet aktuale dhe të parashikuara të motit për të gjithë kohëzgjatjen e fluturimit.

**UAM.OP.VCA.250 Akulli dhe ndotësit e tjerë – procedurat në tokë**

1. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë procedurat që duhen ndjekur kur shkrirja e akullit në tokë dhe trajtimi kundër akullit, si dhe inspektimet përkatëse të VCA-së, janë të nevojshme për funksionimin e tij të sigurt.
2. PK duhet të fillojë ngritjen vetëm nëse VCA është i pastër nga çdo depozitë që mund të ndikojë negativisht në performancën ose kontrollueshmërinë e tij në përputhje me AFM-në e tij.

**UAM.OP.VCA.255 Akulli dhe ndotësit e tjerë – procedurat në tokë**

1. Operatori IAM duhet të përcaktojë procedura për fluturimet në kushte të pritshme ose aktuale të ngricave.
2. PK duhet të fillojë fluturimin ose të fluturojë qëllimisht në kushte të pritshme ose aktuale të ngricave vetëm nëse VCA është e certifikuar dhe e pajisur për të operuar në kushte të tilla.
3. Nëse ngricat aktuale tejkalojnë intensitetin e ngricave për të cilin është certifikuar mjeti ajror, ose nëse mjeti ajror i pacertifikuar për fluturim në kushte të njohura ngricave has në ngrica, PK duhet të dalë nga kushtet e ngricave pa vonesë dhe, nëse është e nevojshme, ta deklarojë emergjencën në SHTA.

**UAM.OP.VCA.260 Furnizim me karburant**

Kur është e aplikueshme, PK duhet ta fillojë fluturimin, ose të vazhdojë në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, vetëm kur të jetë i bindur se VCA mban të paktën sasinë e planifikuar të karburantit për të përfunduar fluturimin në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh kushtet e pritura të operimit.

**UAM.OP.VCA.265 Kushtet e ngritjes**

Para fillimit të ngritjes, PK duhet të jetë i bindur se:

1. kushtet meteorologjike në vertiport, vendin e devijimit ose vendin e operimit të VEMS dhe gjendja e sipërfaqes së parashikuar për ngritje nuk do ta pengojnë atë në kryerjen e një ngritjeje dhe nisjeje të sigurt; dhe
2. minimumet operative të përcaktuara për vertiportin, vendin e devijimit ose vendin e operimit të VEMS, sipas rastit, do të respektohen.

**UAM.OP.VCA.270 Lartësitë minimale të fluturimit**

PK nuk duhet të fluturojë nën lartësitë minimale të fluturimit të specifikuara, përveç:

1. kur është e nevojshme për ngritje ose ulje; ose
2. kur zbret në përputhje me procedurat e miratuara nga autoriteti kompetent.

**UAM.OP.VCA.275 Simulimi i situatave jonormale ose emergjente në fluturim**

Kur bart pasagjerë ose ngarkesë, PK nuk duhet të simulojë situata jonormale ose emergjente që kërkojnë zbatimin e procedurave jonormale ose emergjente.

**UAM.OP.VCA.290 Zbulimi i afërsisë**

Kur PK ose sistemi i paralajmërimit të afërsisë zbulon afërsi të tepruar me tokën dhe/ose pengesat e vendosura horizontalisht në lidhje me VCA-në, PK duhet të ndërmarrë menjëherë veprime korrigjuese për të krijuar kushte të sigurta fluturimi.

**UAM.OP.VCA.300 Kushtet për afrim dhe ulje**

Para se të fillojë një operacion afrimi, PK duhet të sigurohet se:

1. kushtet meteorologjike në vertiport, vendin e devijimit ose vendin e operimit të VEMS nuk do ta pengojnë atë në kryerjen e një afrimi, uljeje ose rikthimi të sigurt, duke marrë parasysh informacionin e performancës të përfshirë në manualin e operimeve (MO); dhe
2. duhet respektohen minimumet operative të vertiportit të përcaktuara, ose minimumet e dukshmërisë dhe distancës nga retë për fluturimet e kryera sipas VFR gjatë ditës.

**UAM.OP.VCA.315 Orët e fluturimit – raportimi**

Operatori i IAM-së duhet t’i vërë në dispozicion të autoritetit kompetent numrin e orëve të fluturimit për secilin VCA të operuar gjatë vitit kalendarik të mëparshëm.

*SEKSIONI 2*

***Mjetet ajrore me pilot më aftësi për VTOL (MVCA)***

**UAM.OP.MVCA.050 Fushëveprimi**

Ky Seksion përcakton kërkesat shtesë për operimet e IAM-së që përdorin mjete ajrore me pilot me aftësi për VTOL (MVCA).

**UAM.OP.MVCA.100 Përdorimi i e shërbimeve të trafikut ajror (SHTA)**

Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që:

1. SHTA-të të jenë të përshtatshme për hapësirën ajrore ku kryhet operacioni dhe për rregullat përkatëse të ajrit, dhe të përdoren sa herë që janë të disponueshme;
2. çdo udhëzim operativ gjatë fluturimit që përfshin një ndryshim të planit të fluturimit të SHTA-së të koordinohet me njësinë përkatëse të SHTA-së para se të transmetohet tek VCA;
3. marrëveshjet për shërbimet e kërkim-shpëtimit të mbahen të vlefshme sa herë që përdorimi i SHTA-së në hapësirën ajrore të operacionit nuk është i detyrueshëm për fluturimet VFR gjatë ditës;
4. për operimet në hapësirat U-space të përcaktuara nga autoriteti kompetent dhe ku nuk ofrohen shërbime të kontrollit të trafikut ajror (SHTA) nga një ofrues i shërbimeve të navigimit ajror (OSHNA), VCA të ruajë vazhdimisht dukshmërinë elektronike ndaj ofruesve të shërbimeve U-space.

**UAM.OP. MVCA.107 Vertiport i përshtatshëm dhe vend devijimi i përshtatshëm**

1. Operatori IAM duhet të përdorë vertiporte të përshtatshme për operimet e tij normale dhe për devijim nga itinerari i planifikuar sipas nevojës.
2. Pavarësisht pikës (a), operatori i IAM-së mund të përdorë një ose më shumë vende devijimi të përshtatshme gjatë rrugës për të devijuar nga itinerari i planifikuar sipas nevojës.
3. Një vertiport konsiderohet i përshtatshëm nëse, në kohën e pritshme të përdorimit:
   1. është i përshtatshëm me dimensionet dhe peshën e VCA-së;
   2. është i përshtatshëm me rrugët e afrimit dhe nisjes së VCA-së;
   3. është i pajisur me shërbime shpëtimi dhe zjarrfikjeje (RFFS) dhe shërbime e pajisje të tjera të nevojshme për operacionin e synuar; dhe
   4. është i disponueshëm.
4. Një vend devijimi konsiderohet i përshtatshëm nëse, në kohën e pritshme të përdorimit:
   1. karakteristikat e tij, duke përfshirë dimensionet, pengesat dhe gjendjen e sipërfaqes, janë të përshtatshme për VCA-në dhe mundësojnë ulje sipas profilit të miratuar të uljes;
   2. mund të arrihet brenda CMP të VCA-së duke marrë parasysh kufizimet e erës;
   3. siguron një nivel të pranueshëm të mbrojtjes së RFFS;
   4. është inspektuar paraprakisht; dhe
   5. është i disponueshëm.

**UAM.OP.MVCA.111 Dukshmëria dhe distanca minimale nga retë – fluturimet VFR**

1. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë minimumet e dukshmërisë dhe distancës nga retë për fluturimet që kryhen me VFR gjatë ditës. Këto minimume nuk duhet të jenë më të ulëta se ato të përcaktuara në pikën SERA.5001 të Aneksit (Pjesa SERA) të RRegullores (AAC) Nr. 01/2020 për klasën përkatëse të hapësirës ajrore ku kryhet fluturimi, përveç kur lejohet operimi si fluturim i veçantë VFR.
2. Sipas nevojës, operatori i IAM-së mund të përcaktojë në MO kushte shtesë për zbatimin e këtyre minimumeve, duke marrë parasysh faktorët siç janë mbulimi me radio, karakteristikat e terrenit, natyra e vendndodhjeve, kushtet e fluturimit dhe kapaciteti i SHTA-së.
3. Fluturimet duhet të kryhen kur sipërfaqja e tokës është e dukshme për pilotin.

**UAM.OP.MVCA.127 Ngritja dhe ulja – fluturimet VFR gjatë ditës**

1. Gjatë kryerjes së një fluturimi në përputhje me VFR-në gjatë ditës, PK nuk duhet të kryejë ngritje ose ulje në një vertiport ose vend devijimi, përveçse nëse kushtet e motit të raportuara në atë vertiport ose vend devijimi janë të barabarta ose më të mira se ato të përcaktuara në pikën SERA.5001 ose SERA.5005 të Aneksit (Pjesa SERA) të RRegullores (AAC) Nr. 01/2020 për klasën e hapësirës ajrore ku kryhet fluturimi.
2. Në rast se kushtet e motit të raportuara janë më të ulëta se ato të kërkuara për ngritje, ngritja duhet të kryhet vetëm nëse PK mund të konfirmojë se dukshmëria dhe distanca minimale nga retë përgjatë zonës së ngritjes janë të barabarta ose më të mira se minimumi i kërkuar.
3. Kur të dhënat e raportuara të motit nuk janë në dispozicion, ngritja duhet të kryhet vetëm nëse PK mund të vërtetojë se dukshmëria dhe distanca minimale nga retë përgjatë zonës së ngritjes janë të barabarta ose më të mira se minimumi i kërkuar.

**UAM.OP.MVCA.155 Transporti i kategorive të veçanta të pasagjerëve (KVP)**

1. KVP-të duhet të mbahen në bord sipas kushteve që garantojnë sigurinë e VCA-së dhe të të gjithë pasagjerëve, në përputhje me procedurat e përcaktuara nga operatori i VCA-së.
2. KVP-ve nuk duhet t’u caktohen dhe nuk duhet të ulen në vende që mundësojnë qasje të drejtpërdrejtë në dalje emergjente ose ku prania e tyre mund të:
   1. pengojë detyrat e ekuipazhit;
   2. pengojë qasjen në pajisjet emergjente; ose
   3. pengojë evakuimin emergjent të pasagjerëve.
3. PK duhet të njoftohet paraprakisht për praninë e KVP-ve në bord.

**UAM.OP.MVCA.160 Vendosja e bagazheve dhe ngarkesës**

Operatori i IAM duhet të përcaktojë procedura për të siguruar që:

1. vetëm bagazhi që mund të vendosjet në mënyrë të përshtatshme dhe të sigurt të lejohet në kabinën e pasagjerëve; dhe
2. të gjitha bagazhet dhe ngarkesat në bord që mund të shkaktojnë dëmtime ose pengesa, ose të bllokojnë korridoret dhe daljet në rast lëvizjeje, të mbahen në mënyrë që të mos lëvizin.

**UAM.OP.MVCA.165 Vendet për ulje për pasagjerë**

Lidhur me evakuimin e mundshëm në rast emergjence, operatori i IAM-së duhet të përcaktojë procedura për uljen e pasagjerëve për të siguruar që pasagjerët të ulen në një vend ku do të jenë në gjendje të ndihmojnë në evakuim dhe jo ta pengojnë atë.

**UAM.OP.MVCA.170 Informimi i pasagjerëve**

Operatori IAM-së duhet të sigurojë që pasagjerët:

1. të marrin udhëzime dhe demonstrime sigurie në mënyrë që të mund të zbatohen procedurat në rast emergjence;
2. të pajisen me materiale informuese sigurie me udhëzime vizuale që tregojnë përdorimin e pajisjeve emergjente dhe daljeve që do të përdoren nga pasagjerët.

**UAM.OP.MVCA.175 Përgatitja e fluturimit**

1. Për çdo fluturim të synuar duhet të plotësohet një plan operativ i fluturimi (POF), duke marrë parasysh hapësirën ajrore ku do të kryhet fluturimi, rregullat e zbatueshme të ajrit, performancën e mjetit fluturues, kufizimet operative dhe kushtet e pritura përgjatë itinerarit dhe në vertiportin ose vendin e devijimit që do të përdoret.
2. Fluturimi nuk duhet të fillojë nëse PK nuk është i bindur se:
   1. të gjitha pikat e përcaktuara në pikën 2.c të Aneksit V të Rregullores (AAC) Nr. 05/2020 lidhur me përshtatshmërinë për fluturim dhe regjistrimin e mjetit fluturues, instrumentet dhe pajisjet, masën dhe qendrën e gravitetit (QG), bagazhet dhe ngarkesat dhe kufizimet operative të aeroplanit mund të respektohen;
   2. mjeti fluturues nuk operohet në kundërshtim me kërkesat e listës së devijimeve të konfigurimit (LDK);
   3. pjesët e Manualit të Operimeve (MO) të nevojshme për kryerjen e fluturimit të planifikuar janë të disponueshme;
   4. dokumentet, informacionet shtesë dhe format e kërkuara që të jenë në dispozicion sipas pikës IAM.GEN.MVCA.110 janë në bord, përveç rasteve kur lejohet të mbahen në tokë sipas pikës IAM.GEN.MVCA.115;
   5. hartat, skicat dhe dokumentacioni i lidhur ose të dhënat ekuivalente janë të disponueshme për operacionin e synuar të aeroplanit, duke përfshirë çdo devijim të pritshëm;
   6. objektet dhe shërbimet bazë dhe tokësore të nevojshme për fluturimin e planifikuar janë të disponueshme dhe të përshtatshme;
   7. kërkesat e përcaktuara në MO për karburant/energji, vaj, oksigjen, lartësitë minimale të fluturimit, minimumet operative të vertiportit, dukshmërinë dhe distancën minimale nga retë për fluturimet VFR gjatë ditës, si dhe zgjedhjen e vertiporteve dhe vendeve devijimi të përshtatshme mund të respektohen për fluturimin e planifikuar;
   8. I rezervuar;
   9. çdo kufizim operativ shtesë mund të respektohet;
   10. çdo ngarkesë është e shpërndarë dhe e siguruar në mënyrë të sigurt;
   11. plani i fluturimit shërbimit të trafikut ajror (SHTA) është miratuar dhe leja për fluturim është dhënë në përputhje me rregullat e ajrit dhe klasën ose klasat e hapësirës ajrore ku do të kryhet operacioni.

**UAM.OP.MVCA.177 Dorëzimi i planit të fluturimit për shërbimet e trafikut ajror (SHTA)**

1. Operatori IAM-së duhet ta dorëzojë planin e fluturimit të SHTA-së në përputhje me rregullat e zbatueshme të ajrit për klasën ose klasat e hapësirës ajrore ku do të kryhet operacioni.
2. Në rast se dorëzimi i planit të SHTA-së nuk kërkohet nga rregullat për klasën ose klasat e hapësirës ajrore ku kryhet operacioni, operatori i IAM-së duhet të sigurojë që informacioni i mjaftueshëm të depozitohet pranë njësisë përkatëse të SHTA-së, për të mundësuar aktivizimin e shërbimeve të alarmit në rast nevoje.
3. Nëse kërkohet dorëzimi i planit të SHTA-së, por nuk mund të bëhet nga vendi ku fillon operacioni, plani i SHTA-së duhet të transmetohet sa më shpejt pas ngritjes nga PK ose operatori i IAM-së.

**AM.OP.MVCA.192 Skema e karburant/energjisë – zgjedhja e vertiporteve dhe vendeve të devijimit**

1. PK duhet të përzgjedhë dhe të specifikojë në planin operativ të fluturimit dhe, nëse kërkohet, në planin e fluturimit të SHTA-së, për operacione normale, duke përfshirë trajnimin, dhe për qëllime devijimi:
   1. të paktën dy opsione të sigurta për ulje në destinacion, të arritshme nga pika e angazhimit për ulje; dhe
   2. një ose më shumë vertiporte ose vende devijimi për të garantuar një ulje të sigurt në rast nevoje për devijim pas një CFP gjatë fluturimit.
2. Për zgjedhjen e vertiporteve dhe vendeve të devijimit sipas pikës (a), PK duhet të marrë parasysh:
   1. nëse kushtet aktuale dhe të parashikuara të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të përdorimit, kushtet në vertiportet dhe vendet e devijimit të zgjedhura janë në ose mbi minimumet e përcaktuara sipas pikës UAM.OP.MVCA.111;
   2. nëse CMP e VCA-së lejon ulje të sigurt në vertiportet ose vendet e devijimit të zgjedhura;
   3. nëse çdo miratim operativ shtesë i kërkuar është në vend.
3. PK duhet të zbatojë margjina sigurie të përshtatshme në planifikimin e fluturimit për të marrë parasysh mundësinë e përkeqësimit të kushteve meteorologjike në kohën e parashikuar të uljes në krahasim me parashikimin e disponueshëm.

**AM.OP.MVCA.193 Opsionet e sigurta të uljes në destinacion**

PK duhet të angazhohet të ulet në një nga opsionet e sigurta sipas pikës UAM.OP.MVCA.192, kur vlerësimi aktual i kushteve meteorologjike, trafikut dhe kushteve të tjera operative tregon se mund të kryhet një ulje e sigurt në vendin e angazhuar për ulje në kohën e parashikuar të përdorimit.

**UAM.OP.MVCA.200 Mbushja ose zbrazja speciale e karburantit të VCA-së**

1. Mbushja ose zbrazja speciale e karburantit duhet të kryhet vetëm nëse operatori i IAM-së ka:
   1. zhvilluar procedura standarde të veprimit bazuar në vlerësimin e rrezikut; dhe
   2. krijuar një program trajnimi për personelin e përfshirë në këto operacione.
2. Mbushja ose zbrazja speciale e karburantit zbatohet për:
   1. mbushja me karburant me njësi ngritëse dhe shtytëse të ndezura;
   2. mbushja/zbrazja e karburantit me pasagjerët që hipin, janë në bord ose zbresin; dhe
   3. Mbushja/zbrazja e karburantit me karburant me prerje të gjerë.
3. Procedurat e furnizimit me karburant me njësi ngritëse dhe shtytëse të ndezura, si dhe çdo ndryshim në këto procedura, kërkojnë miratimin paraprak të autoritetit kompetent.

**UAM.OP.MVCA.205 Karikimi ose ndërrimi i baterive të VCA-së ndërsa pasagjerët hipin, janë në bord ose zbresin**

1. Karikimi ose ndërrimi i baterive të VCA-së ndërsa pasagjerët hipin, janë në bord ose zbresin duhet të kryhet vetëm nëse operatori i IAM-së ka:
   1. zhvilluar procedura standarde të veprimit bazuar në vlerësimin e rrezikut; dhe
   2. krijuar një program trajnimi për personelin e përfshirë në këto operacione.

**UAM.OP.MVCA.216 Përdorimi i kufjeve**

1. Çdo pilot që duhet të jetë në detyrë në stacionin e tij të caktuar duhet të mbajë kufje me mikrofon të lëvizshëm ose ekuivalent. Kufjet duhet të përdoren si pajisje kryesore për komunikime me zë me njësitë e SHTA-së.
2. Pozicioni i mikrofonit të lëvizshëm ose ekuivalent në kabinën e pilotit duhet të lejojë përdorimin e tij për komunikim të dyanshëm përmes radios kur VCA është duke lëvizur në tokë me fuqinë e vet dhe sa herë që konsiderohet e nevojshme nga PK.

**UAM.OP.MVCA.220 Mjetet ndihmëse për evakuim emergjent**

Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që, para lëvizjes në pistë ose lëvizjes në tokë, ngritjes dhe uljes, dhe kur është e sigurt dhe e praktikueshme, të gjitha mjetet ndihmëse për evakuim emergjent që aktivizohen automatikisht të jenë të gatshme.

**UAM.OP.MVCA.225 Vendosja e pilotëve, rripat dhe sistemet e lidhjes**

1. *Pilotët*

Gjatë ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që PK e konsideron të nevojshme për siguri, çdo pilot duhet të jetë i lidhur plotësisht me rripat e sigurisë dhe sistemet e lidhjes të vendosura në vendet e tyre.

1. *Pasagjerët*
   1. Para ngritjes dhe uljes, gjatë lëvizjes në pistë ose lëvizjes në tokë, dhe sa herë që është e nevojshme për siguri, PK duhet të sigurohet që çdo pasagjer të jetë i vendosur në vendin e tij me rripin e sigurisë ose sistemin e lidhjes të përdorur si duhet.
   2. Operatori i IAM-së duhet të lejojë vetëm numrin e caktuar të pasagjerëve në vendet e përcaktuara. PK duhet të sigurohet që vendet e aeroplanit të mos përdoren për më shumë se një të rritur dhe një foshnjë, ku foshnja është lidhur si duhet me rrip shtesë ose pajisje tjetër lidhëse.

**UAM.OP.MVCA.230 Sigurimi i ndarjes së pasagjerëve**

1. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që para lëvizjes në pistë, lëvizjes në tokë, ngritjes dhe uljes, të gjitha daljet dhe rrugët e emergjencës të jenë të qasshme.
2. PK duhet të sigurojë që para ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë, të gjitha pajisjet dhe bagazhet të jenë të vendosura dhe të siguruara siç duhet.

**UAM.OP.MVCA.235 Jelekët e shpëtimit**

Kur operohet një VCA mbi ujë, operatori i IAM-së duhet të marrë parasysh kohëzgjatjen e fluturimit dhe kushtet gjatë fluturimit kur vendos nëse të gjithë pasagjerët duhet të veshin jelekët e shpëtimit.

**UAM.OP.MVCA.240 Pirja e duhanit në bord**

PK nuk duhet të lejojë pirjen e duhanit në bord në asnjë kohë.

**UAM.OP.MVCA.245 Kushtet meteorologjike**

1. PK duhet të:
   1. të fillojë fluturimin; ose
   2. nëse aplikohet, të vazhdojë përtej pikës nga e cila zbatohet një plan fluturimi i rishikuar i SHTA-së në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit;
   3. të vazhdojë drejt vertiportit të destinacionit të planifikuar,

vetëm kur raportet aktuale meteorologjike ose një kombinim i raporteve aktuale dhe parashikimeve tregojnë se kushtet meteorologjike të pritura në vertiportin e nisjes, përgjatë rrugës ajror ku kryhet fluturimi, dhe në vertiportin e destinacionit në kohën e mbërritjes janë në nivelin minimal të planifikuar ose më të larta sipas pikës UAM.OP. MVCA.111.

**UAM.OP.MVCA.285 Përdorimi i oksigjenit shtesë**

PK duhet të sigurojë që të gjithë pilotët e angazhuar në kryerjen e detyrave thelbësore për operimin e sigurt të VCA-së gjatë fluturimit të përdorin oksigjen shtesë në mënyrë të vazhdueshme kur lartësia e kabinës kalon 10 000 këmbë për më shumë se 30 minuta dhe gjithashtu sa herë që lartësia e kabinës tejkalon 13 000 këmbë.

**UAM.OP.MVCA.295 Përdorimi i sistemit të parandalimit të përplasjes në ajër (ACAS)**

Operatori i IAM-së duhet të vendosë procedura operative dhe programe trajnimi kur ACAS është i instaluar dhe funksional, duke siguruar që ekuipazhi i fluturimit të jetë adekuat për shmangien e përplasjeve dhe kompetent në përdorimin e pajisjes të ACAS II.

NËNPJESA C

***PERFORMANCA E MJETEVE AJRORE (VCA) MË AFTËSI PËR VTOL DHE KUFIZIMET OPERATIVE***

**UAM.POL.VCA.050 Fushëveprimi**

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat e performancës dhe kufizimet operative për operimet e IAM-së me mjete ajrore (VCA) më aftësi për VTOL .

**UAM.POL.VCA.100 Lloji i operacionit**

VCA duhet të operohet në përputhje me kërkesat e performancës përkatëse për llojin e synuar të operacionit që do të kryhet.

**UAM.POL.VCA.105 Të dhënat e performancës së mjeteve ajrore (VCA) më aftësi për VTOL**

VCA duhet të operohet në përputhje me të dhënat e performancës së certifikuar dhe kufizimet e përfshira në AFM.

**UAM.POL.VCA.110 Kërkesat e përgjithshme të performancës**

1. Masa e VCA-së:
   1. në fillim të ngritjes; ose
   2. në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, në pikën nga e cila zbatohet plani i rishikuar i fluturimit operativ;

nuk duhet të tejkalojë masën në të cilën mund të përmbushen kërkesat e kësaj nënndarje për fluturimin që do të kryhet, duke marrë parasysh reduktimet e pritshme të masës gjatë fluturimit, si dhe hedhjen e karburantit, kur kjo është e parashikuar.

1. Të dhënat e miratuara të performancës të përfshira në AFM duhet të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj nënpjese, të plotësuara sipas nevojës me të dhëna të tjera të përcaktuara në kërkesat përkatëse. Operatori i IAM-së duhet t’i përcaktojë këto të dhëna shtesë në manualin e operimeve (MO). Gjatë zbatimit të faktorëve të përcaktuar në këtë nënndarje, duhet të merret parasysh çdo faktor operacional që tashmë është i përfshirë në të dhënat e performancës të AFM, për të shmangur aplikimin e dyfishtë të faktorëve.
2. Për të vërtetuar përputhjen me kërkesat e kësaj nënpjese, duhet të konsiderohen këta parametra:
   1. masa e VCA-së;
   2. konfigurimi i VCA-së;
   3. kushtet mjedisore, në veçanti:
      1. lartësia e densitetit;
      2. era:
         1. përveç rasteve të parashikuara në pikën (C) për ngritje, trajektoren e ngritjes dhe uljes, korrigjimi për erën nuk duhet të tejkalojë 50 % të çdo përbërësi të raportuar të erës së qëndrueshme në kokë prej 5 këmbë ose më shumë;
         2. kur në AFM lejohet ngritja dhe ulja me përbërës të erës së pasme, dhe në çdo rast për trajektoren e ngritjes, korrigjimi për erën e pasme nuk duhet të jetë më pak se 150 % e çdo përbërësi të raportuar të erës;
         3. kur pajisjet e specializuara për matjen e erës mundësojnë matjen e saktë të shpejtësisë së erës mbi pikën e ngritjes dhe uljes, operatori i IAM-së mund të marrë parasysh përbërësit e erës mbi 50 %, me kusht që të dëshmojë tek autoriteti kompetent se afërsia me FATO-n dhe përmirësimet e sakta të pajisjeve të matjes së erës garantojnë një nivel të barabartë sigurie;
   4. teknikat operative; dhe
   5. funksionimi i çdo sistemi që ndikon negativisht në performancën e VCA-së.

**UAM.POL.VCA.115 Përgjegjësia për pengesat**

Për operimet drejt ose nga zonat e afrimit përfundimtar dhe ngritjes (FATO), operatori i IAM-së, gjatë planifikimit para fluturimit dhe për qëllimet e llogaritjeve të shmangies së pengesave, është i detyruar të:

1. marrë në konsideratë çdo pengesë që ndodhet përtej FATO-s, në trajektoren e ngritjes ose në trajektoren e afrimit të ndërprerë, nëse distanca e saj anësore nga pika më e afërt e sipërfaqes poshtë trajektores së synuar të fluturimit nuk është më e madhe se si vijon:
   1. për fluturime që zhvillohen në përputhje me rregullat VFR:
      1. “0,75 × D”;
      2. plus vlera më e madhe ndërmjet “0,25 × D” ose “3 m”;
      3. plus:
         1. 0,10 × distanca DR për operacione sipas VFR gjatë ditës; ose
         2. e rezervuar;
2. duhet të merret në konsideratë çdo pengesë e vendosur në zonën rezervë ose në zonën kalimtare anësore për ngritje të kryera duke përdorur procedurën rezervë ose atë të tranzicionit anësor, nëse distanca e saj anësore nga pika më e afërt në sipërfaqen nën trajektoren e synuar të fluturimit nuk është më e madhe se:
   1. “0,75 × D”;
   2. plus vlera më e madhe ndërmjet “0,25 × D” ose “3 m”;
   3. plus:
      1. 0,10 × distanca DR për operacione sipas VFR gjatë ditës; ose
      2. e rezervuar;
3. pavarësisht pengesave që ndodhen përtej FATO-s, në trajektoren e ngritjes ose në trajektoren e afrimit të ndërprerë, nëse distanca e tyre anësore nga pika më e afërt e sipërfaqes poshtë trajektores së synuar të fluturimit është më e madhe se:
   1. 3 × D për operimet VFR gjatë ditës, me kusht që të jetë e garantuar arritja e saktësisë së nevojshme të navigimit duke iu referuar pikave vizuale të përshtatshme gjatë fazës së ngjitjes;
   2. e rezervuar.

**UAM.POL.VCA.120 Ngritja**

1. Masa e ngritjes së VCA-së nuk duhet të tejkalojë masën maksimale të ngritjes të përcaktuar në AFM për procedurën ose procedurat e certifikuara të ngritjes që do të përdoren.
2. Operatori i IAM-së duhet të marrë parasysh:
   1. parametrat përkatës të pikës UAM.POL.VCA.110(c); dhe
   2. pengesat e identifikuara sipas pikës UAM.POL.VCA.115.
3. Për operimet e VCA-së nga një FATO:
   1. masa e ngritjes duhet të jetë e tillë që:
      1. të jetë e mundur të ndërpritet ngritja dhe të ulet përsëri në FATO nëse një CFP është konstatuar në ose para pikës së vendimit për ngritje (TDP);
      2. distanca e kërkuar për ndërprerjen e ngritjes (RTODRV) të mos e tejkalojë distancën e disponueshme për ndërprerjen e ngritjes (RTODAV); dhe
      3. TODRV të mos e tejkalojë TODAV, përveç në rastet kur VCA me një CFP të konstatuar në ose para TDP-së mund, duke vazhduar ngritjen, të kalojë mbi të gjitha pengesat deri në fund të TODRV-së me një diferencë vertikale jo më të vogël se 10,7 m (35 këmbë).
   2. Pjesa e ngritjes deri te TDP-ja duhet të kryhet me pamje të sipërfaqes në mënyrë që ndërprerja e ngritjes të realizohet në mënyrë të sigurt.
4. Për ngritjet që përdorin procedurën rezervë ose tranzicionin anësor, me një CFP të konstatuar në ose para TDP-së, të gjitha pengesat në zonën rezervë ose të tranzicionit anësor duhet të tejkalohen me një diferencë të mjaftueshme.

**UAM.POL.VCA.125 Trajektorja e ngritjes**

1. Nga fundi i distancës së kërkuar të ngritjes për VCA (TODRV), pas konstatimit të CFP-së në ose pas pikës së vendimit për ngritje (TDP):
   1. masa e ngritjes duhet të jetë e tillë që trajektorja e ngritjes të garantojë një diferencë vertikale prej jo më pak se 10,7 m (35 këmbë) mbi të gjitha pengesat e vendosura në rrugën e ngjitjes, për operimet sipas VFR gjatë ditës;
   2. në rast të ndryshimit të drejtimit më të madh se 15°, duhet të merret parasysh aftësia për të mbajtur gradientin e ngjitjes në mënyrë që të përmbushen kërkesat për shmangien e pengesave sipas AFM-së; ky ndryshim drejtimi nuk duhet të ndërmerret para arritjes së një lartësie prej 61 m (200 këmbë) mbi sipërfaqen e ngritjes, përveç kur është pjesë e një procedure të miratuar të ngritjes në AFM.
2. Për të vërtetuar pajtueshmërinë me pikën (a), parametrat përkatës të UAM.POL.VCA.110(c) duhet të merren në konsideratë në vertiport, vendin e devijimit ose vendin e nisjes së operimeve.

**UAM.POL.VCA.130). Gjatë fazës së fluturimit**

1. Masa e VCA-së dhe trajektorja e fluturimit në çdo pikë përgjatë rrugës, pas një dështimi kritik të performancës (CFP) dhe duke marrë parasysh kushtet meteorologjike të pritshme për fluturimin, duhet të sigurojnë përmbushjen e kërkesave të më poshtme:
   1. E rezervuar.
   2. E rezervuar.
   3. Masa e VCA-së duhet të lejojë operimin në ose mbi nivelin minimal të përcaktuar në përputhje me pikën SERA.5005(f) të Aneksit (Pjesa SERA) të RRegullores (AAC) Nr. 01/2020 dhe të sigurojë zbritjen nga lartësia e fluturimit deri te pika e vendimit për ulje (LDP) mbi vertiportin, vendndodhjen alternative ose vendin e operimit ku ulja mund të kryhet sipas pikës UAM.POL.VCA.135.
2. Gjatë vërtetimit të përputhshmërisë me këtë pikë, duhet të respektohen të gjitha rregullat e mëposhtme:
   1. CFP supozohet të ndodhë në pikën më kritike përgjatë rrugës së fluturimit;
   2. merren parasysh ndikimet e erës mbi trajektoren;
   3. planifikohet derdhja e karburantit, nëse nevojitet, vetëm në masën që lejon arritjen e vertiportit, vendndodhjes alternative ose vendit të operimit me rezervat e kërkuara dhe duke përdorur procedura të sigurta; dhe
   4. derdhja e karburantit nuk planifikohet të kryhet nën 300 m (1 000 këmbë) mbi terren.

**UAM.POL.VCA.135 Ulja**

1. Masa e uljes së VCA-së në kohën e parashikuar të uljes nuk duhet të tejkalojë masën maksimale të specifikuar në AFM për procedurën e certifikuar të uljes që do të përdoret.
2. Operatori i IAM-së duhet të marrë parasysh:
   1. parametrat përkatës të pikës UAM.POL.VCA.110(c); dhe
   2. pengesat e identifikuara sipas pikës UAM.POL.VCA.115.
3. Në rast se njihet një dështim kritik për performancën (CFP) në çdo moment para ose në pikën e vendimit për ulje (LDP), mund të kryhet ose ulje dhe ndalim brenda pistës ose FATO-s, ose një ulje e penguar duke kaluar të gjitha pengesat në rrugën e fluturimit me një lartësi vertikale prej 10,7 m (35 këmbë).
4. Nëse CFP njihet në çdo moment pas LDP, është e mundur të ulet dhe të ndalet brenda pistës ose FATO-s duke kaluar të gjitha pengesat në rrugën e afrimit.

**UAM.POL.VCA.140 Masa dhe balanca si dhe ngarkimi**

1. Gjatë çdo faze të operacionit, ngarkimi, masa dhe qendra e gravitetit (CG) e VCA-së duhet të jenë në përputhje me kufizimet e përcaktuara në AFM, ose në manualin e operimeve (MO), në rast se ato janë më të rrepta.
2. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë masën dhe CG e çdo mjeti ajror që operon përmes peshimit të vërtetë para hyrjes së parë në shërbim dhe më pas në intervale prej 4 vjetësh për VCA-të individuale, ose në intervale prej 9 vjetësh për flotën. Efektet e grumbulluara të modifikimeve dhe riparimeve mbi masën dhe balancën e mjetit ajror duhet të merren parasysh dhe të dokumentohen siç duhet. Nëse efekti i modifikimeve mbi masën dhe balancën nuk është i njohur saktësisht, VCA duhet të peshoret përsëri.
3. Peshimi duhet kryhet nga prodhuesi i mjetit ajror ose nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes.
4. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë masën e të gjitha elementeve operative dhe ekuipazhit (pilotët dhe, nëse aplikohet, ekuipazhi teknik) të përfshirë në masën e thatë operative të VCA-së, përmes peshimit të vërtetë ose duke përdorur masa standarde. Ndikimi i pozicionit të tyre mbi CG-në e mjetit ajror duhet të përcaktohet.
5. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë masën e ngarkesës së trafikut, duke përfshirë balastin, përmes peshimit të vërtetë ose duke përdorur masat standarde të pasagjerëve dhe, nëse aplikohet, të bagazhit.
6. Masa standarde mund të përdoret për elemente të tjera ngarkese vetëm nëse operatori i tregon autoritetit kompetent se këto elemente kanë të njëjtën masë ose se ato janë brenda tolerancave të përcaktuara.
7. Operatori i IAM-së duhet ta përcaktojë masën e karburantit dhe/ose të njësisë së ruajtjes së energjisë si më poshtë:
   1. për karburantin, sipas dendësisë reale ose, në mungesë të saj, sipas dendësisë të llogaritur sipas metodës së përcaktuar në MO;
   2. për njësinë e ruajtjes së energjisë, përmes peshimit ose duke përdorur masat standarde të përcaktuara në MO.
8. Operatori i IAM-së duhet të sigurojë që:
   1. ngarkimi i VCA-së të kryhet nën mbikëqyrjen e personelit të kualifikuar; dhe
   2. ngarkesa e trafikut të jetë në përputhje me të dhënat e përdorura për llogaritjen e masës dhe balancës së aeroplanit.
9. Operatori i IAM-së duhet të veprojë në përputhje me kufizimet shtesë strukturore, duke përfshirë forcën e dyshemesë, ngarkesën maksimale për metër rrugë, masën maksimale të kabinës së ngarkesës dhe kufizimin e vendosjes së pasagjerëve.
10. Operatori i IAM-së duhet të specifikojë në MO parimet dhe metodat për ngarkimin dhe në sistemin e masës dhe balancës që plotësojnë kërkesat e pikave (a) deri (i). Sistemi duhet të mbulojë të gjitha llojet e operimeve të planifikuara nga operatori.

**UAM.POL.VCA.145 Të dhënat e masës dhe balancës si dhe dokumentacioni i tyre**

1. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë të dhënat e masës dhe balancës si dhe të prodhojë dokumentacionin para çdo fluturimi, duke specifikuar ngarkesën dhe shpërndarjen e saj. Dokumentacioni i masës dhe balancës duhet t’ia mundësojë PK-së të konfirmojë se ngarkesa dhe shpërndarja e saj nuk tejkalojnë kufijtë e masës dhe balancës së mjetit fluturues. Dokumentacioni i masës dhe balancës duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:
   1. regjistrimin dhe tipin e VCA-së;
   2. identifikimin, numrin dhe datën e fluturimit;
   3. emrin e plotë të PK-së;
   4. emrin e plotë të personit që ka përgatitur dokumentacionin;
   5. masën operative të thatë dhe CG-në përkatëse të mjetit fluturues:
   6. masën e karburantit ose njësisë së ruajtjes së energjisë në ngritje dhe masën e karburantit të planifikuar për fluturim;
   7. masën e materialeve të konsumueshme përveç karburantit, nëse aplikohet;
   8. komponentët e ngarkesës së trafikut, duke përfshirë pasagjerët, bagazhet, ngarkesën dhe balastin;
   9. masën e ngritje, masën e uljes dhe masën zero karburant;
   10. pozicionet e zbatueshme të CG-së së mjetit fluturues; dhe
   11. vlerat kufizuese të masës dhe CG-së.

Të gjitha këto informacione duhet të jenë të disponueshme në dokumentet e planifikimit të fluturimit ose në sistemet e masës dhe balancës.

1. Kur përdoret një sistem kompjuterik për gjenerimin e të dhënave dhe dokumentacionit të masës dhe balancës, operatori duhet:
   1. të verifikojë integritetin e të dhënave për të siguruar që ato janë brenda kufizimeve të AFM-së; dhe
   2. të specifikojë udhëzimet dhe procedurat për përdorimin e tij në MO.
2. Personi që mbikëqyr ngarkimin e mjetit fluturues duhet të konfirmojë me nënshkrim me dorë ose ekuivalent se ngarkesa dhe shpërndarja janë në përputhje me dokumentacionin e masës dhe balancës që i është dhënë PK-së. PK duhet të tregojë pranimin e tij me nënshkrim me dorë ose ekuivalent.
3. Operatori i IAM-së duhet të përcaktojë procedurat për ndryshimet e fundit në ngarkesë për të siguruar:
   1. që çdo ndryshim i fundit pas përfundimit të dokumentacionit të masës dhe balancës i komunikohet PK-së dhe regjistrohet në dokumentet e planifikimit të fluturimit që përmbajnë dokumentacionin e masës dhe balancës;
   2. që të specifikohet ndryshimi maksimal i lejuar i numrit të pasagjerëve ose ngarkesës; dhe
   3. të përgatitet dokumentacion i ri i masës dhe balancës në rast të tejkalimit të numrit maksimal të pasagjerëve.

NËNPJESA D

***INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET***

*SEKSIONI 1*

***Mjetet ajrore më aftësi për VTOL (VCA)***

**UAM.IDE.VCA.050 Fushëveprimi**

Ky Seksion përcakton kërkesat për operimet e IAM-së që përdorin mjete ajrore me pilot më aftësi për VTOL (MVCA).

**UAM.IDE.VCA.100 Instrumentet dhe pajisjet**

1. Instrumentet, të dhënat dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë, si dhe ato të përcaktuara nga kërkesat për certifikimin e tipit dhe kërkesat e hapësirës ajrore, duhet të jenë të instaluara ose të transportohen në VCA në përputhje me kushtet e operacionit.

Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara sipas kësaj nënpjese, si dhe nga kërkesat për certifikimin e tipit dhe kërkesat e hapësirës ajrore, duhet të miratohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme për përshtatshmërisë për fluturim, përveç këtyre artikujve:

* 1. kutitë e ndihmës së parë;
  2. pajisjet e mbijetesës dhe sinjalizimit;
  3. spirancat e deti dhe pajisje për ankorim; dhe
  4. pajisjet për mbajtjen e fëmijëve.

1. Instrumentet dhe pajisjet që nuk janë të kërkuara nga ky Aneks, si dhe çdo pajisje tjetër që nuk kërkohet në përputhje me këtë Rregullore, por që transportohen gjatë fluturimit, duhet të përmbushin këto kushte:
   1. informacioni i dhënë nga këto instrumente, pajisje ose aksesorë nuk mund të përdoret nga piloti për të përmbushur kërkesat e Aneksit II dhe pikës 2.1 të Aneksit IX të RRegullores (AAC) Nr. 05/2020, ose pikave UAM.IDE.MVCA.330,

UAM.IDE.MVCA.335 dhe UAM.IDE.MVCA.345 të këtij Aneksi; dhe

* 1. Instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë në përshtatshmërinë për fluturim të mjetit ajror, edhe në rast të dështimit ose mosfunksionimit.

1. Nëse pajisjet do të përdoren nga piloti në stacionin e tij të caktuar gjatë fluturimit, ato duhet të instalohen në mënyrë të tillë që të jenë të lehta për t’u përdorur nga ai stacion. Në rast se një pajisje e vetme përdoret nga më shumë se një person në stacionet e tyre të caktuara, ajo duhet të jetë e lehtë të përdorshme nga çdo stacion.
2. Instrumentet që përdoren nga piloti duhet të vendosen në mënyrë që ai të mund të shohë treguesit lehtësisht nga stacioni i tij, me devijimin minimal të mundshëm nga pozicioni dhe linja e vizionit që piloti mban normalisht duke parë përpara përgjatë trajektores së fluturimit.
3. Të gjitha pajisjet e nevojshme të emergjencës duhet të jenë lehtësisht të qasshme për përdorim të menjëhershëm.

**UAM.IDE.VCA.105 Pajisjet minimale të kërkuara për fluturim**

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet, pajisjet ose funksionet e avionit të kërkuara për fluturimin e synuar janë jashtë funksionit ose mungojnë, përveç rasteve kur:

1. mjeti ajror operohet në përputhje me listën minimale të pajisjeve të operatorit (MEL); ose
2. operatori është autorizuar nga autoriteti kompetent për të operuar mjetin ajror brenda kufizimeve të listës minimale të pajisjeve kryesore (MMEL) në përputhje me pikën ORO.MLR.105(j) të Shtojcës III.

*SEKSIONI 2*

***Mjetet ajrore me pilot më aftësi për VTOL (MVCA)***

**UAM.IDE.MVCA.050 Fushëveprimi**

Ky Seksion përcakton kërkesat shtesë për operimet e IAM-së që përdorin mjete ajrore me pilot më aftësi për VTOL (MVCA).

**UAM.IDE.MVCA.115 Dritat operative**

Një VCA që operohet sipas VFR-së gjatë ditës duhet të pajiset me drita kundër përplasjes.

**UAM.IDE.MVCA.125 Instrumentet e fluturimit dhe pajisjet shoqëruese**

1. VCA duhet të jetë i pajisur me instrumentet e fluturimit dhe pajisjet e specifikuara në miratimin e saj të certifikimit të tipit për fluturime që kryhen në përputhje me VFR-në gjatë ditës.
2. Instrumente dhe pajisje shtesë fluturimi duhet të instalohen ose të bartën në VCA, sipas nevojës, në përputhje me kushtet e pritshme operative dhe ngarkesën me punë të ekuipazhit.

**UAM.IDE.MVCA.140 Pajisjet për matjen dhe shfaqjen e karburantit/energjisë**

1. VCA duhet të jetë e pajisur me mjete për matjen dhe shfaqjen për pilotin gjatë fluturimit të sasisë së mbetur të karburantit/energjisë së përdorshme.
2. Një vlerësim konservativ i sasisë së karburantit/energjisë së nevojshme për të përfunduar pjesën e mbetur të fluturimit duhet të shfaqet për pilotin gjatë fluturimit, përveç nëse ofrohet me mënyra të tjera sipas pikës UAM.OP.VCA.195(a).

**UAM.IDE.MVCA.145 Pajisjet për përcaktimin e lartësisë**

1. Për fluturime mbi ujë, VCA duhet të jetë e pajisur me një mjet për të përcaktuar lartësinë e mjetit ajror në raport me sipërfaqen e ujit, i aftë të japë një paralajmërim me zë kur lartësia bie nën një vlerë të paracaktuar dhe një paralajmërim vizual në një lartësi të zgjedhur nga piloti, kur operohet:
   1. në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 3 minuta fluturim me shpejtësi normale të lëvizjes;
   2. e rezervuar;
   3. e rezervuar;
   4. larg pamjes së tokës.

**UAM.IDE.MVCA.170 Sistemi i interfonit për ekuipazhin**

Për operacione me më shumë se një anëtar të ekuipazhit, VCA duhet të jetë e pajisur me një sistem interfoni, duke përfshirë kufje dhe mikrofonë, për përdorim nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit.

**UAM.IDE.MVCA.180 Sistemi i komunikimit me publikun (PAS)**

VCA-ja duhet të pajiset me sistemin e PAS-it, përveç nëse operatori i IAM-së tregon se gjatë fluturimit zëri i pilotit është i dëgjueshëm dhe i qartë në të gjitha ulëset e pasagjerëve.

**UAM.IDE.MVCA.185 Regjistruesi i zërit në kabinën e pilotit (CVR)**

1. Çdo VCA me MCTOM mbi 5 700 kg duhet të jetë i pajisur me CVR.
2. CVR duhet të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën dy orët e fundit.
3. CVR duhet të regjistrojë duke u bazuar në një shkallë kohore mbi mjete të tjera përveç shiritit magnetike ose telit magnetik:
   1. komunikimet zanore të transmetuara nga ose të pranuara në kabinën e ekuipazhit përmes radios;
   2. komunikimet e anëtarëve të ekuipazhit duke përdorur sistemin e interfonit dhe sistemin e komunikimit me publikun(PAS), nëse janë të instaluara;
   3. mjedisin zanor të kabinës së ekuipazhit, duke përfshirë sinjalet me zë të pranuara nga mikrofoni i ekuipazhit;
   4. sinjalet zanore ose audio që identifikojnë mjetet ndihmëse për navigim ose afrim të futura në kufje ose altoparlant.
4. Varësisht disponueshmërisë së energjisë elektrike, CVR duhet të regjistrojë sa më herët që të jetë e mundur gjatë kontrolleve të kabinës në fillim të fluturimit, para se VCA të jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet, deri te kontrollet e kabinës menjëherë pas fikjes së njësive të ngritjes dhe shtytjes në fund të fluturimit. Në çdo rast, CVR duhet të fillojë automatikisht regjistrimin para se aeroplani të lëvizë me fuqinë e vet dhe të vazhdojë regjistrimin deri në përfundimin e fluturimit.
5. Funksioni për të modifikuar regjistrimet e CVR-së duhet të jetë në dispozicion të PK-së, në mënyrë që regjistrimet e bëra para aktivizimit të atij funksioni të mos mund të rikuperohen duke përdorur teknika normale të riprodhimit ose kopjimit.
6. Nëse CVR nuk mund të nxirret, duhet të pajiset me një pajisje që lehtëson gjetjen e tij nën ujë, me një kohë minimale transmetimi prej 90 ditësh. Nëse CVR mund të nxirret, ai duhet të ketë një transmetues automatik të lokalizimit të emergjencës (ELT).

**UAM.IDE.MVCA.190 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit (FDR)**

1. Çdo VCA me MCTOM mbi 5 700 kg duhet të pajiset me FDR që përdor një metodë digjitale për regjistrimin dhe ruajtjen e të dhënave, dhe për të cilën është e mundur të nxirren lehtësisht të dhënat nga mediumi i ruajtjes.
2. FDR duhet të regjistrojë parametrat e nevojshëm për të përcaktuar saktësisht rrugën e fluturimit, shpejtësinë, qëndrimin, fuqinë dhe funksionimin e motorëve, konfigurimin dhe çdo parametri të përcaktuar gjatë certifikimit të tipit të VCA-së, dhe duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e fundit.
3. Të dhënat duhet merren nga burimet e VCA-së që mundësojnë korrelacion të saktë me informacionin e shfaqur për pilotin/pilotët.
4. FDR duhet të fillojë automatikisht regjistrimin e të dhënave jo më vonë se kur VCA është në gjendje të lëvizë me energjinë e vet dhe të ndalojë automatikisht pas fikjes së njësive të ngritjes dhe shtytjes në përfundim të fluturimit.
5. Nëse FDR nuk mund të nxirret, duhet të pajiset me një sistem ndihmës për lokalizimin e tij nën ujë, me një kohë minimale transmetimi prej 90 ditësh. Nëse FDR mund të nxirret, duhet të ketë një ELT automatik.

**UAM.IDE.MVCA.191 Regjistruesi i fluturimit**

1. Çdo VCA me MCTOM prej 5 700 kg ose më pak duhet të jetë i pajisur me një regjistrues të fluturimit.
2. Regjistruesi i fluturimit duhet të regjistrojë përmes të dhënave të fluturimit dhe/ose imazheve informacion të mjaftueshëm për të përcaktuar rrugën e fluturimit dhe shpejtësinë e aeroplanit, duke përfshirë:
   1. audion nga kabina e ekuipazhit në operimet me shumë anëtarë të ekuipazhit dhe VEMS; ose
   2. komunikimet me radio me njësitë e shërbimeve të trafikut ajror (SHTA), kur është e aplikueshme.
3. Regjistruesi i fluturimit duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat dhe/ose imazhet, si dhe audion e regjistruar, për të paktën 5 orët e fundit.
4. Regjistruesi i fluturimit duhet të fillojë automatikisht regjistrimin para se VCA të jetë në gjendje të lëvizë me energjinë e vet dhe të ndalojë automatikisht pas fikjes së njësive të ngritjes dhe shtytjes në përfundim të fluturimit.
5. Nëse regjistruesi i fluturimit regjistron imazhe ose audio të kabinës së ekuipazhit, një funksion për modifikimin e regjistrimeve duhet të jetë në dispozicion të PK, në mënyrë që regjistrimet e bëra para aktivizimit të funksionit të mos rikuperohen me metoda normale të riprodhimit ose kopjimit.
6. Si alternativë për pikët (b) dhe (c), disa të dhëna të fluturimit, imazhet ose audiot mund të transmetohen dhe regjistrohen në distancë, nëse kjo është miratuar si pjesë e certifikimit të tipit të mjetit ajror.

**UAM.IDE.MVCA.200 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit të kabinës**

Për të përmbushur kërkesat e CVR-së dhe FDR-së, mund të përdoret një regjistrues i vetëm i kombinuar.

**UAM.IDE.MVCA.205 Ulëset, rripat e sigurisë, sistemet e fiksimit dhe pajisjet për fëmijë (CRD)**

1. VCA duhet të pajiset me:
   1. ulëse ose shtrat për çdo person në bord që ka mbushur 24 muaj;
   2. rrip sigurie me sistem fiksimi të pjesës së sipërme të trupit për çdo ulëse pasagjeri dhe rripa fiksimi për çdo shtrat;
   3. pajisje për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të ri se 24 muaj; dhe
   4. një sistem katër-pikësh të pjesës së sipërme të trupit, duke përfshirë rripin e sigurisë me dy rripa shpatullash, për secilën ulëse të pilotit.
2. Rripi i sigurisë me sistem fiksimi të pjesës së sipërme të trupit duhet të:
   1. ketë lirim me një pikë; dhe
   2. në ulësen e pilotit, të përfshijë një mekanizëm që fikson automatikisht trupin e përdoruesit në rast të ngadalësimit të papritur.

**UAM.IDE.MVCA.210 Sinjalet “FASTEN SEAT BELT” (LIDHNI RRIPIN E SIGURISË) dhe “NO SMOKING” (NDALOHET DUHANI)**

VCA duhet të jetë i pajisur me një sistem që ju tregon të gjithë personave në bord kur rripat e sigurisë duhet të jenë të lidhura dhe që pirja e duhanit nuk lejohet në asnjë moment.

**AM.IDE.MVCA.220 Kutitë e ndihmës së parë**

1. VCA duhet të ketë të paktën një kuti të ndihmës së parë.
2. Kutitë e ndihmës së parë duhet të jenë:
   1. lehtësisht qasshme për përdorim;
   2. të përditësuara.

**UAM.IDE.MVCA.240 Oksigjeni shtesë – mjetet ajrore pa presion**

VCA-të pa presion që operojnë në lartësi presioni mbi 10 000 këmbë duhet të pajisen me pajisje oksigjeni shtesë, të afta për të ruajtur dhe shpërndarë oksigjen sipas tabelës së dhënë.

*Tabela*

**Kërkesat minimale për oksigjen shtesë në mjete ajrore pa presion**

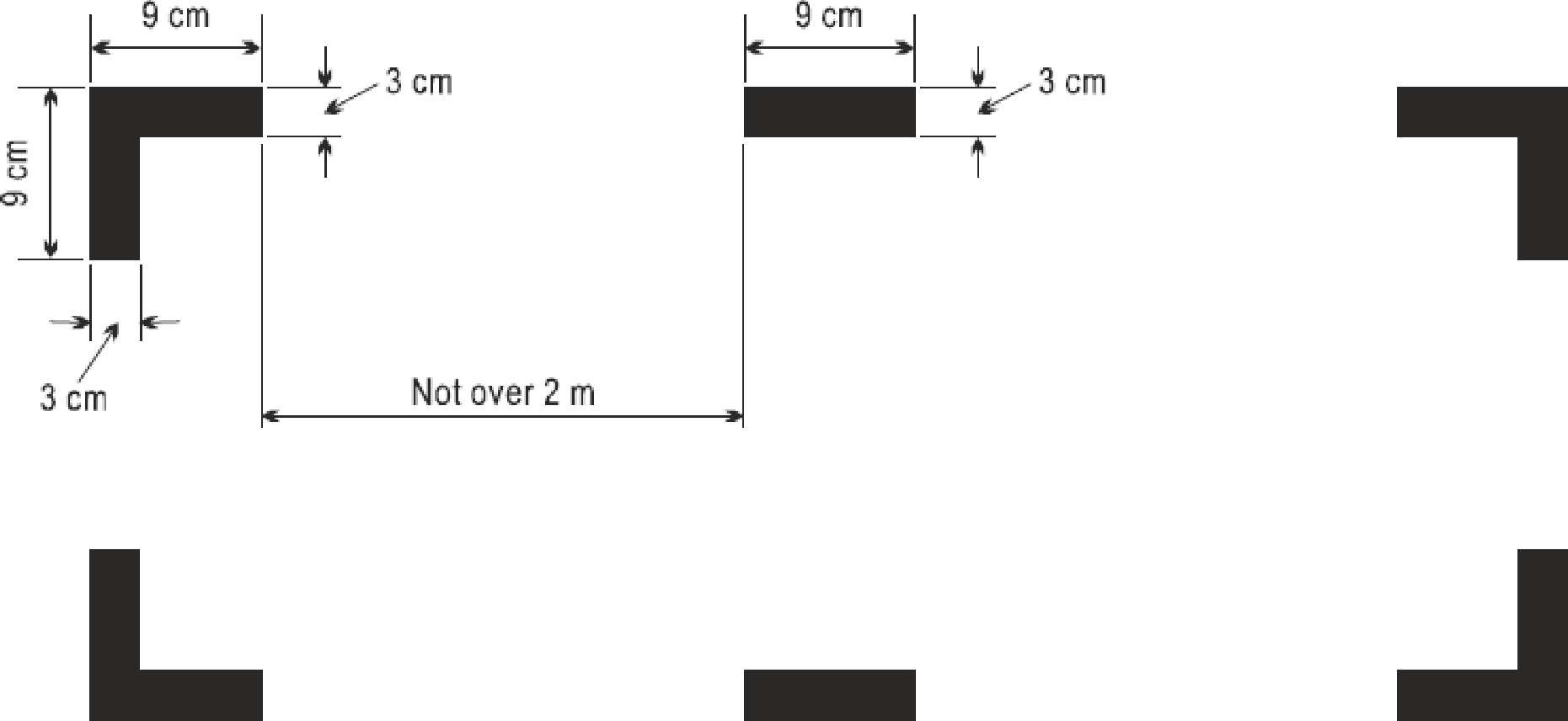
|  |  |
| --- | --- |
| Furnizim duhet të jetë: | Për kohëzgjatjen e fluturimit dhe lartësinë e presionit në kabinë |
| personi/personat që pilotojnë mjetin ajror | Për të gjithë kohën e fluturimit në lartësi presioni mbi 13 000 këmbë dhe për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta në lartësi presioni mbi 10 000 këmbë, por që nuk i tejkalon 13 000 këmbë. |
| 100% e pasagjerëve [(1)](#_bookmark90) | Për të gjithë kohën e fluturimit në lartësi presioni mbi 13 000 këmbë. |
| 10 % e pasagjerëve ([[1]](#footnote-1)) | Për të gjithë kohën e fluturimit përtej 30 minutave në lartësi presioni mbi 10 000 këmbë, por jo më shumë se 13 000 këmbë. |

**UAM.IDE.MVCA.250 Fikës portative të zjarrit**

1. VCA duhet të jetë e pajisur me të paktën një fikës portative të zjarrit në ndarjen e ekuipazhit të fluturimit, e cila duhet të jetë lehtësisht e qasshme për përdorim.
2. Të paktën një fikse portative e zjarrit duhet të vendoset në kabinën e pasagjerëve nëse fiksja e zjarrit i vendosur në ndarjen e ekuipazhit nuk mund të arrihet lehtësisht nga pasagjerët.
3. Lloji dhe sasia e agjentit shuarës të zjarrit të fikseve portative të zjarrit duhet të jenë të përshtatshme për llojin e zjarrit që ka të ngjarë të ndodhë në ndarjen ku është menduar të përdoret fiksja portative e zjarrit dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në ndarjet e zëna nga personat.

**UAM.IDE.MVCA.260 Shenjëzimi i pikave të ndërhyrjes në raste emergjente**

Në rast se në trupin e VCA-së përcaktohen zona të përshtatshme për ndërhyrje nga ekipet e shpëtimit gjatë emergjencës, ato zona duhet të shënohen sipas modelit të paraqitur në figurën më poshtë.



**UAM.IDE.MVCA.275 Ndriçimi dhe shenjëzimi në raste emergjente**

VCA duhet të pajiset me:

1. një sistem ndriçimi emergjent të pavarur nga furnizimi normal me energji elektrike i VCA-së, për të mundësuar evakuimin e sigurt të pasagjerëve nga mjeti ajror; dhe
2. shenja të dukshme për shënimin dhe identifikimin e daljeve të emergjencës, të lexueshme në kushte drite, errësire dhe në kabinë të mbushur me tym.

**UAM.IDE.MVCA.280 Transmetuesit i lokalizimit të emergjencës (ELT)**

VCA duhet të jetë i pajisur me të paktën një ELT automatik të miratuar ose, alternativisht, me një pajisje tjetër të miratuar gjurmimi automatik të aeroplanit, në kombinim me një sinjalizues lokalizimi, që mundëson njoftimin e shërbimeve të shpëtimit, arritjen në vendin e aksidentit dhe lokalizimin e saktë të të mbijetuarve.

**UAM.IDE.MVCA.300 Fluturimet mbi ujë**

1. Një VCA që transporton pasagjerë duhet të certifikohet:
   1. për ulje të detyruar mbi ujë, kur operon mbi ujë në det të ashpër (armiqësor), në një distancë nga toka që tejkalon 10 minuta fluturim në shpejtësi normale lundrimi;
   2. për ulje të detyruar ose qëndrueshmëri emergjente mbi ujë, kur operon mbi ujë në det joarmiqësor, në një distancë nga toka që tejkalon 10 minuta fluturim në shpejtësi normale të lëvizjes;
   3. për operime të kufizuara mbi ujë, kur nuk plotësohen kriteret e përcaktuara në pikën (a)(1) ose (a)(2), dhe kur një ose më shumë nga kushtet e mëposhtme janë të pranishme:
      1. koha e përgjithshme e fluturimit mbi ujë tejkalon 3 minuta;
      2. ulja ose ngritja kryhet mbi ujë.
2. Çdo VCA që nuk transporton pasagjerë duhet të certifikohet:
   1. për ulje të detyruar ose qëndrueshmëri emergjente mbi ujë, kur operon mbi ujë në një distancë nga toka që tejkalon 10 minuta fluturim në shpejtësi normale të lëvizjes;
   2. për operime të kufizuara mbi ujë, kur nuk plotësohen kriteret e përcaktuara në pikën (b)(1), dhe kur një ose më shumë nga kushtet e mëposhtme janë të pranishme:
      1. koha e përgjithshme e fluturimit mbi ujë tejkalon 3 minuta;
      2. ulja ose ngritja kryhet mbi ujë.
3. Çdo VCA që operon mbi ujë duhet të certifikohet për operacione në ujë , përveç përmbushjes së kritereve të përmendura në pikën (a) ose (b)..
4. Çdo VCA që operon mbi sipërfaqe lundruese duhet të certifikohet për operacione mbi sipërfaqe lundruese, përveç përmbushjes së kritereve të përmendura në pikën (a) ose (b).
5. VCA duhet të mbajë një ELT mbijetese (ELT(S)) që është lundrues dhe që mund të aktivizohet automatikisht për fluturime mbi ujë, përveç rasteve të operimeve të kufizuara ujore.

**UAM.IDE.MVCA.305 Jelekët e shpëtimit dhe pajisjet e tjera**

1. Përveç rasteve të parashikuara në pikën (c), për fluturime mbi ujë sipas përkufizimit në pikën UAM.IDE.MVCA.300, VCA duhet të jetë i pajisur, si minimum, me jelekë shpëtimi për secilin person në bord, të vendosur në një pozitë të tillë që të jenë lehtësisht të qasshëm nga ulësja ose shtrati i personave për të cilët janë destinuar, me sistemin e fiksimit të lidhur. Nëse nuk është e mundur që jelekët e shpëtimit të jenë të qasshëm në këtë mënyrë, çdo person duhet ta mbajë të veshur jelekun e shpëtimit, ose, në rastin e personave më të rinj se 24 muaj, një pajisje të barasvlefshme lundrimi.
2. Secili jelek i shpëtimit ose pajisje individuale e barasvlefshme lundrimi duhet të jetë i pajisur me një burim ndriçimi elektrik për të mundësuar lokalizimin e personave në ujë.
3. Për fluturime mbi ujë në det të ashpër, në distancë nga toka që korrespondon në më shumë se 10 minuta fluturim në shpejtësi normale të lëvizjes, me qëllim të mbështetjes së aktiviteteve që lidhen me burimet e energjisë së ripërtëritshme dhe jo të ripërtëritshme si dhe mbështetjen e anijeve:
   1. secili person në bord duhet të mbajë të veshur jelekun e shpëtimit gjatë gjithë operacionit, përveç rasteve kur përdoren kostume të integruara të mbijetesës që plotësojnë njëkohësisht kërkesat për kostum të mbijetesës dhe jelek të shpëtimit;
   2. secili person në bord duhet të mbajë kostum të mbijetesës të përshtatur sipas temperaturës së ujit dhe kohës së parashikuar për shpëtim; niveli i izolimit duhet të jetë i mjaftueshëm për kushtet ekzistuese, por jo i tepruar;
   3. secili person në bord duhet të ketë sistem emergjent të frymëmarrjes (EBS) dhe duhet të udhëzohet për përdorimin e tij.

**UAM.IDE.MVCA.310 Varkat e shpëtimit**

1. VCA duhet të jetë i pajisur me një ose më shumë varka shpëtimi për fluturime mbi ujë në zona të ashpra detare, në distancë nga toka që korrespondojnë në më shumë se 10 minuta fluturim në shpejtësi normale të lëvizjes, ose, për fluturime mbi ujë në zona jo të ashpra detare në të njëjtën distancë, duhet të mbajë të paktën një varkë shpëtimi të vendosur në mënyrë që të sigurohet përdorimi i menjëhershëm në rast emergjence. Varkat e shpëtimit duhet të kenë kapacitet të mjaftueshëm, individualisht ose në grup, për të strehuar të gjithë personat në bord.
2. Të gjitha varkat e shpëtimit të kërkuara duhet të jenë të gatshme për përdorim të menjëhershëm në situata emergjente.
3. Secila varkë e kërkuar duhet të përmbajë të paktën një ELT(S).
4. Secila varkë e kërkuar duhet të jetë e përshtatshme për përdorim në kushtet detare në të cilat janë vlerësuar karakteristikat e zhytjes, lundrueshmërisë dhe ekuilibrit të VCA-së për qëllime certifikimi.
5. Secila varkë e kërkuar duhet të jetë e pajisur me mjete shpëtimi, duke përfshirë mjetet për mbijetesë, në përputhje me llojin e fluturimit që do të realizohet.

**UAM.IDE.MVCA.311 Pajisjet e mbijetesës**

1. Çdo VCA që operon mbi zona ku kërkimi dhe shpëtimi paraqesin vështirësi të veçanta duhet të pajiset me:
   1. pajisje për sinjalizim të emergjencës;
   2. të paktën një ELT(S); dhe
   3. pajisje shtesë mbijetese, të përshtatura për itinerarin e fluturimit, duke marrë në konsideratë numrin e personave në bord.

**UAM.IDE.MVCA.315 Pajisjet për operimet mbi ujë**

1. Çdo VCA i certifikuar për operacione mbi ujë duhet të pajiset me:
   1. një spirancë detare dhe pajisje të tjera të nevojshme për të lehtësuar ankorimin, lidhjen ose manovrimin e VCA-së mbi ujë, të përshtatura sipas madhësisë, peshës dhe karakteristikave të trajtimit të tij; dhe
   2. pajisje për dhënien e sinjaleve zanore, të përcaktuara në Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, kur ato janë të zbatueshme.

**UAM.IDE.MVCA.325 Kufjet**

VCA duhet të pajiset me kufje me mikrofon të montuara në krah ose ekuivalent, si dhe me një buton transmetimi të integruar në kontrollet e fluturimit për secilin pilot në vendin e tij të caktuar.

**UAM.IDE.MVCA.330 Pajisjet e radio komunikimit**

1. VCA duhet të pajiset me të paktën një sistem të radio komunikimi të lidhur me burimin kryesor të energjisë së aeroplanit, si dhe me aq sisteme shtesë të radio komunikimit sa kërkohen nga lloji i operimit dhe klasa(t) e hapësirës ajrore ku duhet të zhvillohet fluturimi.
2. Pajisjet e radio komunikimit duhet t’ia mundësojnë ekuipazhit, në kushte normale operimi, që:
   1. të komunikojë me stacionet tokësore përkatëse nga çdo pikë e itinerarit, duke përfshirë devijimet;
   2. të komunikojë me stacionet përkatëse të SHTA-së nga çdo pikë e hapësirës ajrore të kontrolluar ku do të operohet; dhe
   3. të marrë informacione meteorologjike.
3. Pajisjet e radio komunikimit duhet të mundësojnë komunikim edhe në frekuencën emergjente ajrore 121,5 MHz.

**UAM.IDE.MVCA.345 Pajisjet e navigimit**

1. VCA duhet të pajiset me pajisje navigimi për fluturime sipas rregullave të fluturimit me shikueshmëri (VFR) gjatë ditës dhe në përputhje me kërkesat e hapësirës ajrore përkatëse.
2. VCA duhet të pajiset me pajisje të mjaftueshme navigimi për të garantuar që, në rast të dështimit të një pajisjeje në cilëndo fazë të fluturimit, pajisjet e mbetura të mundësojnë navigim të sigurt në përputhje me planin e fluturimit.

**UAM.IDE.MVCA.350 Transponderët**

Kur kërkohet nga klasa e hapësirës ajrore ku kryhet fluturimi, çdo VCA që operon sipas VFR-së gjatë ditës duhet të pajiset me një transponder të radarit sekondar të mbikëqyrjes (SSR), i cili duhet të ketë të gjitha funksionalitetet e kërkuara.

**UAM.IDE.MVCA.355 Menaxhimi i bazave të të dhënave aeronautike**

1. Operatori i IAM-së duhet të:
   1. sigurojë që bazat e të dhënave aeronautike të përdorura në aplikacionet e sistemeve të certifikuara të mjeteve ajrore të përmbushin kërkesat e cilësisë së të dhënave, të përshtatshme për përdorimin e synuar;
   2. sigurojë shpërndarjen dhe përditësimin në kohë të bazave të të dhënave aeronautike të sakta dhe të pandryshuara në të gjitha mjetet ajrore që i kërkojnë ato;
   3. raportojë te ofruesi i bazave të të dhënave rastet e të dhënave të pasakta, të papërputhshme ose që mungojnë, që me arsye mund të konsiderohen si rrezik potencial për fluturimin, pavarësisht detyrimeve të tjera për raportimin e ngjarjeve të përcaktuara në Rregulloren (ACC) Nr. 09/2017. Në këto raste, operatori i IAM-së duhet të informojë të gjithë personelin përkatës dhe të sigurojë që të dhënat e prekura të mos përdoren.’

**ANNEX I**

Annex I to Regulation (CAA) No. 05/2015 is amended as follows:

1. point FCL.010 is amended as follows:
   1. in the definition of ‘Flight time’, the third paragraph on ‘airships’ is replaced by the following:

‘for airships, it means the total time from the moment an airship is released from the mast for the purpose of taking off until the moment the airship finally comes to rest at the end of the flight, and is secured on the mast;’;

* 1. in the definition of ‘Flight time’, the fourth paragraph on ‘VTOL-capable aircraft’ is added as follows:

‘for VTOL-capable aircraft (VCA), it means the total time between the moment the lift and thrust units are powered on for the purpose of taking off until the moment the aircraft finally comes to rest at the end of the flight and the lift and thrust units are powered off.’;

* 1. the definition of ‘Helicopter’ is replaced by the following:

‘“Helicopter” means a type of rotorcraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on up to two power- driven rotors on substantially vertical axes.’;

1. in point FCL.060, the introductory phrase of point (b) is replaced by the following:

‘(b) Aeroplanes, helicopters, powered-lift aircraft, airships and VTOL-capable aircraft (VCA). A pilot shall not operate an aircraft in commercial air transport or to carry passengers:’.

**ANNEX II**

The Annex to Regulation (CAA) No. 01/2020 is amended as follows:

1. in point SERA.2010, point (b) is replaced by the following: ‘(b) Pre-flight action

Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation. Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel/energy requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.’;

1. in point SERA.4005, point (12) of point (a) is replaced by the following: ‘(12) Fuel/energy endurance’;
2. in point SERA.4015, point (b) is replaced by the following:

‘(b) Information submitted prior to departure regarding fuel or energy endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.’;

1. in point SERA.8015, point (4) of point (b) is replaced by the following:

‘(4) *Potential reclearance in flight.* If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel/energy endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.’;

1. in point SERA.8020, points (d)(1) and (2) are replaced by the following:

‘(d) *Weather deterioration below the VMC.* When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

* 1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome or operating site, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
  2. if no clearance in accordance with point (1) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome or operating site; or’;

1. in point SERA.9005, the following point (7a) is inserted: ‘(7a) information on unmanned aircraft;’;
2. in point SERA.11005, point (ab) is replaced by the following:

‘(ab) If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or operating site or at a dedicated aerodrome or operating site assigned by the competent authority, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.’;

1. in point SERA.11012, points (a) and (b) are replaced by the following:

‘(a) When a pilot reports a state of minimum fuel/energy, the controller shall inform the pilot as soon as practicable of any anticipated delays or that no delays are expected.

(b) When the level of fuel/energy renders declaring a situation of distress necessary, the pilot, in accordance with point SERA.14095, shall indicate that by using the radiotelephony distress signal (MAYDAY), preferably spoken three times, followed by the nature of the distress condition (FUEL).’;

1. point SERA.11015 is amended as follows:
2. in Table S11-1, ‘Series 3’ is replaced by the following:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘3 | DAY or NIGHT – Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter / VTOL-capable aircraft, overflying the helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. In the case of helicopters / VTOL-capable aircraft, the intercepting helicopter / VTOL-capable aircraft makes a landing approach, coming to hover near the landing area. | Land at this aerodrome. | DAY or NIGHT – Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter / VTOL-capable air­ craft landing area, landing is considered safe, proceeding to land. | Understood, will comply.’ |

1. in Table S11-2, ‘Series 4’ is replaced by the following:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘4 | DAY or NIGHT – Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter / VTOL-capable air­ craft landing area. If unable to flash land­ ing lights, flash any other lights avail­ able. | Aerodrome you have designated is inadequate. | DAY or NIGHT – If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting air­ craft to an alternate aero­ drome, the intercepting air­ craft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.  If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft. | Understood, follow me. Understood, you may proceed.’ |

1. in Appendix 1 ‘Signals’, point ‘4. MARSHALLING SIGNALS’ is amended as follows:
   1. point (b) of point 4.1.1 is replaced by the following:

‘(b) for helicopters /VTOL-capable aircraft, where the signalman/marshaller can best be seen by the pilot.’;

* 1. in points 16 to 20 of point 4.1.2, the text of footnotes 1 to 3 is replaced by the following:

‘(1) For use to hovering helicopters / VTOL-capable aircraft.

1. For use to hovering helicopters / VTOL-capable aircraft.
2. For use to hovering helicopters / VTOL-capable aircraft.’;
3. in Appendix 5 ‘Technical specifications related to aircraft observations and reports by voice communications’, section ‘A. REPORTING INSTRUCTIONS’ is amended as follows:

in point 2 ‘DETAILED REPORTING INSTRUCTIONS’, [Item 8] of Section 2 is replaced by the following:

‘Item 8 – ENDURANCE. Report “ENDURANCE” followed by fuel/energy endurance in hours and minutes (4 numerics).’.

**ANNEX III**

Annex I to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:

1. the title of Annex I is replaced by the following:

‘Annex I – Definitions for terms used in Annexes II to IX’;

1. point 21 is replaced by the following:

‘(21) “clearway” means a defined rectangular area on the ground or on water under the control of the appropriate authority, selected or prepared as a suitable area over which an aircraft may make a portion of its initial climb to a specified height;’;

1. point 26 is replaced by the following:

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

1. point 31 is replaced by the following: ‘(31) “critical phases of flight” means:
   1. for helicopters, taxiing, hovering, take-off, final approach, missed approach, landing and any other phases of flight as determined by the pilot-in-command or the commander;
   2. for VCA, ground taxiing with passengers for the purpose of flight or after landing, air taxiing, hovering, take-off, final approach, missed approach (go-around), landing and any other phase of flight as determined by the pilot-in-command;’;
2. point 39 is replaced by the following:

‘(39) “distance DR” means the horizontal distance that the helicopter or the VCA has travelled from the end of the take-off distance available;’;

1. point 48 is replaced by the following:

‘(48) “final approach and take-off area (FATO)” means a defined area for helicopter or VCA operations over which the final phase of the approach manoeuvre to hover or land is completed, and from which the take-off manoeuvre is commenced; in the case of helicopters operating in performance class 1 and VCA operating in the category Enhanced or equivalent, the defined area includes the rejected take-off area available;’;

1. point 50a is replaced by the following: ‘(50a) “flight time” means:
   1. for aeroplanes, the total time from the moment an aeroplane first moves for the purpose of taking off until the moment the aeroplane finally comes to rest at the end of the flight;
   2. for helicopters, the total time between the moment a helicopter’s rotor blades start turning for the purpose of taking off until the moment the helicopter finally comes to rest at the end of the flight, and the rotor blades are stopped;
   3. for VCA, the total time between the moment the lift and thrust units are powered on for the purpose of taking off until the moment the aircraft finally comes to rest at the end of the flight and the lift and thrust units are powered off;’;
2. point 53 is replaced by the following:

‘(53) “ground emergency service personnel” means any ground emergency service personnel, such as police officers, firefighters, etc., involved in helicopter emergency medical services (HEMSs) or in emergency medical services with VCA (VEMSs) and whose tasks are to any extent pertinent to the operation;’;

1. in point 69, point (ii) of point (a) is replaced by the following:

‘(ii) the helicopter occupants or VCA occupants cannot be adequately protected from the elements; or’;

1. point 70 is replaced by the following:

‘(70) “landing decision point (LDP)” means:

* 1. for helicopters, the point used to determine landing performance from which, an engine failure having been recognised at this point, the landing may be safely continued or a balked landing initiated;
  2. for VCA, the point used to determine landing performance from which the landing may be safely continued or a balked landing initiated, following a CFP;’;

1. point 71 is replaced by the following: ‘(71) “landing distance available” means:
   1. for aeroplanes (LDAA), the length of the runway which is declared available by the State of the aerodrome and suitable for the ground run of an aeroplane landing;
   2. for helicopters (LDAH), the length of the FATO plus any additional area declared available by the State of the aerodrome and suitable for the helicopter to complete the landing manoeuvre from a defined height; and
   3. for VCA (LDAV), the length of the FATO plus any additional area declared available and suitable for the VCA to complete the landing manoeuvre from a defined height;’;
2. the following point 71a is inserted:

‘(71a) “landing distance required (LDR)” means:

* 1. for helicopters (LDRH), the horizontal distance required to land and come to a full stop from a point of 15 m (50 ft) above the landing surface; and
  2. for VCA (LDRV), the horizontal distance required to land and come to a full stop from a point of 15 m (50 ft) above the landing surface;’;

1. point 78 is replaced by the following:

‘(78) “medical passenger” means a medical person carried in a helicopter during a HEMS flight or in a VCA during a VEMS flight, including but not limited to doctors, nurses and paramedics;’;

1. in point 82, point (b) is replaced by the following:

‘(b) the helicopter occupants or the VCA occupants can be protected from the elements; and’;

1. point 96 is replaced by the following:

‘(96) “pilot-in-command (PIC)” means the pilot designated as being in command and charged with the safe conduct of the flight; for the purpose of commercial air transport operations with aeroplanes and helicopters, the “pilot-in-command” shall be termed “commander”;’;

1. point 102 is replaced by the following:

‘(102) “rejected take-off distance available (RTODA)” means:

* 1. for helicopters (RTODAH), the length of the final approach and take-off area declared available and suitable for helicopters operated in performance class 1 to complete a rejected take-off; or
  2. for VCA (RTODAV), the length of the final approach and take-off area declared available and suitable for VCA to complete a rejected take-off in accordance with the category in which they are operated;’;

1. point 103 is replaced by the following:

‘(103) “rejected take-off distance required (RTODR)” means:

* 1. for helicopters (RTODRH), the horizontal distance required from the start of the take-off to the point where the helicopter comes to a full stop following an engine failure and rejection of the take-off at the take-off decision point;
  2. for VCA (RTODRV), the horizontal distance required from the start of the take-off to the point where the VCA comes to a full stop by completing a rejected take-off following a CFP being recognised at the take-off decision point’;

1. point 104a is replaced by the following:

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

1. point 111 is replaced by the following:

‘(111) “take-off decision point (TDP)” means:

* 1. for helicopters, the point used to determine take-off performance from which, an engine failure having been recognised at this point, either a rejected take-off may be made or a take-off safely continued;
  2. for VCA, the first point defined by the combination of speed and height from which a continued take- off may be performed meeting the certified minimum performance (CMP) following a CFP and is the last point in the take-off path from which a rejected take-off is assured;’;

1. point 113 is replaced by the following:

‘(113) “take-off distance available (TODA)” means:

* 1. for helicopters (TODAH), the length of the final approach and take-off area plus, if provided, the length of the helicopter clearway declared available and suitable for the helicopter to complete the take-off;
  2. for VCA (TODAV), the length of the final approach and take-off area plus, if provided, the length of the clearway declared available and suitable for the VCA to complete the take-off;’;

1. point 114 is replaced by the following:

‘(114) “take-off distance required (TODR)” means:

* 1. for helicopters (TODRH), the horizontal distance required from the start of the take-off to the point at which the take-off safety speed (VTOSS), the selected height and a positive climb gradient are achieved, following failure of the critical engine being recognised at the TDP, the remaining engines operating within approved operating limits;
  2. for VCA (TODRV), the horizontal distance required from the start of the take-off to the point at which the safe obstacle clearance and a positive climb gradient are achieved, following a critical failure for performance (CFP) recognised at the TDP;’;

1. point 115 is replaced by the following: ‘(115) “take-off flight path” means:
   1. the vertical and horizontal path, with the critical engine inoperative, from a specified point in the take- off for aeroplanes to 1 500 ft above the surface, and for helicopters to 1 000 ft above the surface;
   2. for VCA, the vertical and horizontal path with a critical failure for performance (CFP), which extends from the take-off point to a point at which the VCA is at a height above the take-off elevation that is compatible with the en-route profile and not higher than 305 m (1 000 ft);’;
2. point 116 is replaced by the following:

‘(116) “take-off mass” means the mass including everything and everyone carried on board at the commencement of the take-off for helicopters or for VCA, and during take-off run for aeroplanes;’;

1. point 118 is replaced by the following:

‘(118) “technical crew member” means a crew member in commercial air transport HEMS, VEMS, 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, VEMS, HHO or NVIS operations, which may require the operation of specialised on-board equipment;’;

1. the following points 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 and 143 are added:

‘(130) “ground movement” means the movement of an aircraft on the movement area of an aerodrome or a vertiport with the aid of external equipment or accessory that is not powered by the aircraft;

1. “ground personnel” means the personnel other than flight crew members or technical crew members that are assigned to tasks related to the ground movement of the VCA or any other ground assistance provided to aircraft, and have received training in the relevant operational and safety procedures;
2. “category Enhanced” means a category for VCA certification and operation according to which the aircraft meets the requirements for continued safe flight and landing following a critical failure for performance (CFP);
3. “certified minimum performance (CMP)” means, in relation to VCA, the set of performance data obtained by considering the effect of single failures and combinations of failures that are not extremely improbable on nominal performance parameters;
4. “continued safe flight and landing (CSFL)” means, in relation to a VCA operated in the category Enhanced, that the aircraft is capable of continued controlled flight and landing at a vertiport, possibly using emergency procedures, without requiring exceptional piloting skills or strength;
5. “critical failure for performance (CFP)” means, in relation to VCA, a failure or a combination of failures that results in the maximum degradation for a given flight phase and performance parameter; the set of critical failures for performance is used to establish the certified minimum performance (CMP);
6. “limited overwater operation” means an IAM operation with a VCA that is conducted for a limited flight time over water;
7. “VEMS technical crew member” means a technical crew member (TCM) that is assigned to a VEMS flight for the purpose of assisting the pilot during the flight operation and attending to any person in need of medical assistance;
8. “VEMS operating base” means a vertiport at which the VCA, its flight crew and VEMS crew members are on standby for VEMS operations;
9. “VEMS operating site” means an operating site selected by the pilot-in-command for VEMS operations, landings and take-offs;
10. “vertiport” means an area of land, water, or structure used or intended to be used for the landing and take- off of VCA, and for the movement of VCA;
11. “adequate vertiport” means a vertiport at which the VCA may be operated, taking account of the aircraft dimensions, weight, approach and departure paths, and which is provided with services and facilities necessary for the intended operation and is available at the expected time of use;
12. “VTOL take-off safety speed (VTOSS)” means the minimum speed at which climb shall be achieved with a CFP recognised at the TDP in the case of VCA operated in the category Enhanced;
13. “manned VCA” means a VCA piloted by at least one pilot on board;’.

**ANNEX IV**

Annex II (Part-ARO) to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:

1. the title of Section I of Subpart OPS ‘Air Operations’ is replaced by the following:

‘*SECTION I*

***Certification of commercial air transport (CAT) operators and innovative air mobility (IAM) operators***’;

1. in point ARO.OPS.200 point (b), point (1) is replaced by the following:

‘(1) the operations specifications, as established in Appendix II, for commercial air transport operations with aeroplanes and helicopters and for innovative air mobility (IAM) operations with VCA; or’;

1. after point ARO.OPS.220, the following point ARO.OPS.224 is inserted:

‘**ARO.OPS.224 Approval of fuel/energy schemes for IAM operations**

* 1. The competent authority shall approve the fuel/energy scheme proposed by an IAM operator if that operator demonstrates compliance with the requirements of points UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 and UAM.OP.VCA.195 of Annex IX.
  2. In addition, the competent authority shall:
     1. assess whether the IAM operator’s management system and safety risk management process can support the implementation of the proposed individual fuel/energy scheme; and
     2. establish an oversight plan to conduct periodic assessments of the IAM operator’s current fuel/energy scheme to verify compliance of the scheme with the applicable requirements or decide whether the scheme should be amended or revoked.’;

1. the title of point ARO.OPS.225 is replaced by the following:

‘**ARO.OPS.225 Approval of fuel/energy schemes – aeroplanes and helicopters**’;

1. Appendix I to Annex II (Part-ARO) is replaced by the following:

‘*Appendix I*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **AIR OPERATOR CERTIFICATE**  **(Approval schedule for air transport operators)**  Types of operation:  Commercial air transport (CAT) □ Passengers; □ Cargo; □ Other [(1)](#_bookmark21): . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .  Innovative air mobility (IAM) □ Passengers; □ Cargo; □ Other [(1)](#_bookmark21): . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | |
| [(4)](#_bookmark24) | State of the Operator [(2)](#_bookmark22) | [(5)](#_bookmark25) |
| Issuing Authority [(3)](#_bookmark23) |
| AOC # [(6)](#_bookmark26): | Operator Name [(7)](#_bookmark27) Dba Trading Name [(8)](#_bookmark28)  Operator postal address [(10)](#_bookmark30): Telephone [(11)](#_bookmark31):  Fax Email: | Operational Points of Contact: [(9)](#_bookmark29)  Contact details at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in [(12)](#_bookmark32). |
|  |
|  |
|  |
| * This is to certify that [(13)](#_bookmark33) is authorised to conduct commercial air transport (CAT) operations, as   defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and with Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020 and its delegated and implementing acts.   * This is to certify that [(13)](#_bookmark33) is authorised to conduct innovative air mobility (IAM) operations, as   defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and with Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020 and its delegated and implementing acts. | | |
| Date of issue [(14)](#_bookmark34): | Name and Signature [(15)](#_bookmark35): Title: | |
| 1. Other type of transportation to be specified. 2. Replaced by the name of the State of the operator. 3. Replaced by the identification of the issuing competent authority. 4. For use by the competent authority. 5. For use by the competent authority. 6. Approval reference, as issued by the competent authority. 7. Replaced by the operator’s registered name. 8. Operator’s trading name, if different. Insert “Dba” (for “Doing business as”) before the trading name. 9. The contact details include the telephone and fax numbers, including the country code, and the email address (if available) at which operational management can be contacted without undue delay for issues related to flight operations, airworthiness, flight and cabin crew members’ competency, dangerous goods and other matters as appropriate. 10. Operator’s address of principal place of business. 11. Operator’s principal place of business telephone and fax details, including the country code. Email to be provided if available. 12. Insertion of the controlled document, carried on board, in which the contact details are listed, with the appropriate paragraph or page reference. E.g.: “Contact details … are listed in the operations manual, gen/basic, Chapter 1,   1.1”; or “… are listed in the operations specifications, page 1”; or “… are listed in an attachment to this document”.   1. Operator’s registered name. 2. Issue date of the AOC (dd-mm-yyyy). 3. Title, name and signature of the competent authority’s representative. In addition, an official stamp may be applied on the AOC.   **EASA Form 138 – Issue 3’** | | |

1. Appendix II to Annex II (Part-ARO) is replaced by the following:

‘*Appendix II*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| OPERATIONS SPECIFICATIONS  (subject to the approved conditions in the operations manual) | | | | | |
| Issuing authority contact details  Telephone [(1)](#_bookmark60): ; Fax ; Email: | | | | | |
| AOC [(2)](#_bookmark61): | Operator name [(3)](#_bookmark62): | Date [(4)](#_bookmark63): | | Signature: | |
|  | Dba trading name | | | | |
| Operations specifications #: | | | | | |
| Aircraft model [(5)](#_bookmark64):  Registration marks [(6)](#_bookmark65): | | | | | |
| Types of operation:  Commercial air transport (CAT) □ Passengers □ Cargo □ Other [(7)](#_bookmark66):  Innovative air mobility (IAM) □ Passengers □ Cargo □ Other [(7)](#_bookmark66): | | | | | |
| Area of operation [(8)](#_bookmark67): | | | | | |
| Special limitations [(9)](#_bookmark68): | | | | | |
| Specific approvals: | | Yes | No | Specification [(10)](#_bookmark69) | Remarks |
| Dangerous goods | | □ | □ |  |  |
| Low-visibility operations | |  |  |  |  |
| Take-off | | □ | □ | RVR [(11)](#_bookmark70): ... m |  |
| Approach and landing | | □ | □ | CAT [(12)](#_bookmark71) .... DA/H: ...ft, RVR: ...m |  |
| Operational credits | | □ | □ | CAT [(13)](#_bookmark72) …. DA/H: ...ft, RVR: ...m |  |
| RVSM [(14)](#_bookmark73) | * N/A |  |  |  |  |
| ETOPS [(15)](#_bookmark74) | * N/A |  |  | Maximum diversion time [(16)](#_bookmark75):… minutes |  |
| Complex navigation specifications for PBN operations [(17)](#_bookmark76) | |  |  |  | [(18)](#_bookmark77) |
| Minimum navigation performance specification | |  |  |  |  |
| Operations with single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC) | |  |  | [(19)](#_bookmark78) |  |
| Helicopter operations with the aid of night-vision imaging systems | |  |  |  |  |
| Helicopter hoist operations | |  |  |  |  |
| Helicopter emergency medical service operations | |  |  |  |  |
| Helicopter offshore operations | |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| VTOL-capable aircraft emergency medical service operations (VEMS) |  |  |  |  |
| Cabin crew training [(20)](#_bookmark79) |  |  |  |  |
| Issue of CC attestation [(21)](#_bookmark80) |  |  |  |  |
| Use of type B EFB applications |  |  | [(22)](#_bookmark81) |  |
| Continuing airworthiness |  |  | [(23)](#_bookmark82) |  |
| Others [(24)](#_bookmark83) |  |  |  |  |
| 1. Telephone contact details of the competent authority, including the country code. Email address 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” (for “Doing business as”) before the trading name. 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) or insertion of the VTOL-capable aircraft make, model and series, as applicable. 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 “Remarks” column to the related specific approval. 7. Other type of transportation (e.g. emergency medical service) to be specified. 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 applies only to two-engined aircraft. Therefore, the “Not Applicable” (N/A) box may be checked if the aircraft model has fewer 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 approval reference of the organisation responsible for managing the continuing airworthiness of the aircraft and a reference to the relevant regulation (e.g. Annex Vc (Part-CAMO) 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’ | | | | |

**ANNEX V**

Annex III (Part-ORO) to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:

1. point ORO.GEN.005 is replaced by the following:

‘**ORO.GEN.005 Scope**

This Annex establishes the requirements to be met by an air operator that conducts:

* 1. commercial air transport (CAT) operations;
  2. commercial specialised operations;
  3. non-commercial operations with complex motor-powered aircraft;
  4. non-commercial specialised operations with complex motor-powered aircraft;
  5. innovative air mobility (IAM) operations.’;

1. in point ORO.GEN.140, point (b) is replaced by the following: ‘(b) Access to the aircraft referred to in point (a) shall:
2. for CAT operations with aeroplanes and helicopters, include the possibility to enter and remain in the aircraft during flight operations unless otherwise decided by the commander for the flight crew compartment in accordance with point CAT.GEN.MPA.135 in the interest of safety;
3. for IAM operations with VCA, include the possibility to enter and remain in the aircraft during flight operations unless otherwise decided by the pilot-in-command in accordance with point IAM.GEN.MVCA.135 in the interest of safety.’;
4. point ORO.GEN.310 is replaced by the following:

‘**ORO.GEN.310 Use of aeroplanes or helicopters listed on an AOC for non-commercial operations and specialised operations**

* 1. An aeroplane or a helicopter listed on an operator’s AOC may remain on the AOC if it is operated in any of the following situations:
     1. by the AOC holder itself, for specialised operations in accordance with Annex VIII (Part-SPO);
     2. by other operators, for non-commercial operations with motor-powered aircraft or for specialised operations conducted in accordance with Annex VI (Part-NCC), Annex VII (Part-NCO) or Annex VIII (Part-SPO), provided that the aircraft is used for a continuous period not exceeding 30 days.
  2. When an aeroplane or a helicopter is used in accordance with point (a)(2), the AOC holder that provides the aeroplane or helicopter and the operator that uses the aeroplane or helicopter shall establish a procedure:
     1. clearly identifying which operator is responsible for the operational control of each flight, and to describe how the operational control is transferred between them;
     2. describing the handover procedure of the aeroplane or helicopter upon its return to the AOC holder.

That procedure shall be included in the operations manual of each operator or in a contract concluded between the AOC holder and the operator that uses the aeroplane or the helicopter in accordance with point (a)(2). The AOC holder shall establish a template for such a contract. Point ORO.GEN.220 shall apply to those contracts.

The AOC holder and the operator that uses the aeroplane or the helicopter in accordance with point (a)(2) shall ensure that the procedure is communicated to the relevant personnel.

* 1. The AOC holder shall submit to the competent authority the procedure referred to in point (b) for prior approval. The AOC holder shall agree with the competent authority on the means and on the frequency of providing it with information about transfers of operational control in accordance with point ORO.GEN.130 (c).
  2. The continuing airworthiness of the aeroplane or the helicopter used in accordance with point (a) shall be managed by the organisation responsible for the continuing airworthiness of the aeroplane or helicopter included in the AOC, in accordance with Regulation (CAA) No. 08/2018.
  3. The AOC holder that provides the aeroplane or the helicopter in accordance with point (a) shall:
     1. indicate in its operations manual the registration marks of the aeroplane or helicopter provided, and the type of operations conducted with that aeroplane or helicopter;
     2. remain informed at all times and keep record of each operator that holds the operational control of the aeroplane or helicopter at any given moment until the aeroplane or helicopter is returned to the AOC holder;
     3. ensure that the hazard identification, risk assessment and mitigation measures it has put in place address all the operations conducted with that aeroplane or helicopter.
  4. For operations conducted under Annex VI (Part-NCC) and Annex VIII (Part-SPO), the operator that uses the aeroplane or the helicopter in accordance with point (a) shall ensure all the following:
     1. that every flight conducted under its operational control is recorded in the aeroplane’s or helicopter’s technical log system;
     2. that no changes are made to the aeroplane’s or helicopter’s systems or its configuration;
     3. that any defect or technical malfunction occurring while the aeroplane or helicopter is under its operational control is reported to the organisation referred to in point (d);
     4. that the AOC holder receives a copy of any occurrence report related to the flights conducted with the aeroplane or helicopter, completed in accordance with Regulation (CAA) No. 09/2017 and Regulation (CAA) No. 11/2017.

1. point ORO.AOC.100 is replaced by the following:

‘**ORO.AOC.100 Application for an air operator certificate (AOC)**

* 1. Without prejudice to Regulation (CAA) No. 01/2024, prior to commencing CAT operations with aeroplanes or helicopters or IAM operations with VCA, the operator shall apply for and obtain an AOC issued by the competent authority.
  2. The operator shall provide the following information to the competent authority:
     1. the official name and business name, address and mailing address of the applicant;
     2. a description of the proposed operation, including the type(s) and number of aircraft to be operated;
     3. a description of the management system, including organisational structure;
     4. the name of the accountable manager;
     5. the names of the nominated persons as required under point ORO.AOC.135(a), together with their qualifications and experience;
     6. a copy of the operations manual as required under point ORO.MLR.100;
     7. a statement that all the documentation submitted to the competent authority has been verified by the applicant and found to comply with the applicable requirements.
  3. Applicants shall demonstrate to the competent authority that:
     1. the CAT operations with aeroplanes and helicopters comply with the essential requirements of Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020, this Annex (Part-ORO), Annex IV (Part-CAT) and Annex V (Part-SPA) to this Regulation, and Annex I (Part-26) to Regulation (CAA) No. 01/2019;

(1a) for IAM operations with VCA, they comply with the essential requirements of Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020, this Annex III (Part-ORO), Annex V (Part-SPA) and Annex IX (Part-IAM) to this Regulation, and with Annex I (Part-26) to Regulation (CAA) No. 01/2019;

* + 1. all aircraft operated have been issued with a certificate of airworthiness (CofA) in accordance with Regulation (CAA) No. 06/2015 or are dry-leased in accordance with point ORO.AOC.110(d); and
    2. their organisation and management is suitable and properly matched to the scale and scope of the intended operation.

1. point ORO.AOC.125 is replaced by the following:

‘**ORO.AOC.125 Non-commercial operations of an AOC holder with aeroplanes or helicopters listed on its AOC**

* 1. The AOC holder may conduct non-commercial operations in accordance with Annex VI (Part-NCC) or Annex VII (Part-NCO) with aeroplanes or helicopters listed in the operations specifications of its AOC or in its operations manual, provided that the AOC holder describes such operations in detail in the operations manual, including the following:
     1. an identification of the applicable requirements;
     2. a description of any differences between the operating procedures used when conducting CAT operations and non-commercial operations;
     3. means of ensuring that all personnel involved in the operations are fully familiar with the associated procedures.
  2. An AOC holder shall comply with:
     1. Annex VIII (Part-SPO) when conducting maintenance check flights with complex motor-powered aircraft;
     2. Annex VII (Part-NCO) when conducting maintenance check flights with other than complex motor- powered aircraft.
  3. An AOC holder that conducts operations referred to in points (a) and (b) shall not be required to submit a declaration in accordance with this Annex.
  4. The AOC holder shall specify the type of flight, as listed in its operations manual, in the flight-related documents (operational flight plan, load sheet and other relevant documents).’;

1. in point ORO.MLR.100, point (b) is replaced by the following:

‘(b) The content of the OM shall reflect the requirements set out in this Annex, in Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part-SPA), Annex VI (Part-NCC), Annex VIII (Part-SPO) and Annex IX (Part-IAM), as applicable, and shall not contravene the conditions contained in the operations specifications to the air operator certificate (AOC), the SPO authorisation or the declaration and the list of specific approvals, as applicable.’;

1. point ORO.MLR.101 is replaced by the following:

‘**ORO.MLR.101 Operations manual – structure for CAT and IAM operations**

Except for operations with single-engined propeller-driven aeroplanes with an MOPSC of 5 or less or single-engined non-complex helicopters with an MOPSC of 5 or less, taking off and landing at the same aerodrome or operating site, under VFR by day, the main structure of the operations manual (OM) shall be as follows:

* 1. Part A: General/Basic, comprising all non-type-related operational policies, instructions and procedures;
  2. Part B: Aircraft operating matters, comprising all type-related instructions and procedures, taking into account differences between types/classes, variants or individual aircraft used by the operator;
  3. Part C: CAT operations with aeroplanes and helicopters, comprising route/role/area and aerodrome / operating site instructions and information or, IAM operations with VCA, comprising route/role/area and vertiport / diversion location / operating site instructions and information;
  4. Part D: Training, comprising all training instructions for personnel required to ensure safe operations.’;

1. in point ORO.MLR.115, point (a) is replaced by the following: ‘(a) The following records shall be stored for at least 5 years:
2. for CAT operators of airplanes and helicopters and IAM operators of VCA, records of the activities referred to in point ORO.GEN.200;
3. for declared operators, a copy of the operator’s declaration, details of approvals held and operations manual;
4. for SPO authorisation holders, in addition to point (a)(2), records related to the risk assessment conducted in accordance with point SPO.OP.230 and related standard operating procedures.’;
5. point ORO.FC.005 is replaced by the following:

‘**ORO.FC.005 Scope**

This Subpart establishes the requirements for flight crew training, experience and qualifications to be met by an air operator, and comprises:

* 1. SECTION 1, specifying common requirements.
  2. SECTION 2, specifying additional requirements applicable to CAT operations with aeroplanes and helicopters, with the exception of CAT operations with passengers conducted under VFR by day, starting and ending at the same aerodrome or operating site and within a local area specified by the competent authority, with:
     1. single-engined propeller-driven aeroplanes that have an MCTOM of 5 700 kg or less and an MOPSC of 5 or less; or
     2. other-than-complex motor-powered helicopters, single-engined, with an MOPSC of 5 or less.
  3. SECTION 3, specifying additional requirements for commercial specialised operations and for those operations referred to in points (b)(1) and (2).
  4. SECTION 4, specifying additional requirements for IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (VCA).’;

1. point ORO.FC.105 is replaced by the following:

‘**ORO.FC.105 Designation as pilot-in-command/commander**

* 1. In accordance with point 8.6 of Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020, one pilot amongst the flight crew, qualified as pilot-in-command in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (CAA) No. 05/2015, shall be designated by the operator as pilot-in-command or, for CAT operations with aeroplanes and helicopters, as commander.
  2. The operator shall only designate a flight crew member to act as pilot-in-command or commander if all the following apply:
     1. the flight crew member has the minimum level of experience specified in the operations manual;
     2. the flight crew member has adequate knowledge of the route or area to be flown and of the aerodromes, including alternate aerodromes, vertiports, facilities and procedures to be used;
     3. for multi-crew operations, the flight crew member has completed an operator’s command course if promoted from co-pilot to pilot-in-command/commander.
  3. For both commercial operations with aeroplanes and helicopters and IAM operations with VCA, the pilot-in- command or commander or the pilot to whom the conduct of the flight may be delegated shall have received initial familiarisation training in the route or area to be flown and in the aerodromes, vertiports, diversion locations, facilities and procedures to be used, and shall maintain this knowledge as follows:
     1. aerodrome or vertiport knowledge shall be maintained by operating at least once at an aerodrome or a vertiport within a 12-calendar-month period;
     2. route or area knowledge or diversion location knowledge shall be maintained by operating at least once on a route or an area or at a diversion location within a 36-calendar-month period; in addition, refresher training is required regarding route or area knowledge if not operating on a route or an area for 12 months within the 36-calendar-month period.
  4. Notwithstanding point (c), for operations conducted under VFR by day with performance class B and C aeroplanes and helicopters, familiarisation training in routes and aerodromes may be replaced by area familiarisation training.’;

1. in point ORO.FC.120, point (a) is replaced by the following:

‘(a) The flight crew member shall complete the operator conversion training course before commencing unsupervised line flying:

1. when changing to an aircraft for which a new type or class rating is required;
2. each time the flight crew member joins an operator.’;
3. in point ORO.FC.140, point (d) is replaced by the following:

‘(d) For operations with more than one helicopter type or variant or VCA type or variant used for conducting sufficiently similar operations, if line checks rotate between types or variants, each line check shall revalidate the line check for the other helicopter types or variants or VCA types or variants.’;

1. in point ORO.FC.145, point (c) is replaced by the following:

‘(c) For both CAT operations with airplanes and helicopters and IAM operations with VCA, the training and checking programmes, including the syllabi and means to deliver the programme such as individual flight simulation training devices (FSTDs) and other training solutions, shall be approved by the competent authority.’;

1. in point ORO.FC.146, point (e) is replaced by the following:

‘(e) Notwithstanding point (b), the aircraft/FSTD training and the operator proficiency check may be conducted by a suitably qualified commander, or pilot-in-command for IAM operations, that holds an FI/TRI/SFI certificate and is nominated by the operator for any of the following operations:

1. CAT operations with helicopters that meet the criteria defined in point ORO.FC.005(b)(2);
2. CAT operations with other than complex motor-powered helicopters by day and over routes navigated by reference to visual landmarks;
3. CAT operations with performance class B aeroplanes that do not meet the criteria defined in point ORO.FC.005(b)(1);
4. IAM operations with VCA by day and over routes navigated by reference to visual landmarks.’;
5. in Subpart FC – Flight Crew, [Section 4] is added as follows:

‘*SECTION 4*

***Additional requirements for IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (VCA)***

**ORO.FC.400 Flight crew composition**

The minimum flight crew composition for IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (VCA) shall correspond to that specified in the operations manual, considering the minimum number specified in the flight manual or in other documents associated with the certificate of airworthiness (CofA) of the particular aircraft.

**ORO.FC.415 Initial operator’s crew resource management (CRM) training**

* 1. The flight crew member shall complete an initial CRM training course before commencing unsupervised line flying.
  2. The initial CRM training course shall be conducted by at least one suitably qualified CRM trainer who may be assisted by experts in order to address specific training areas.

**ORO.FC.420 Operator conversion training and checking**

1. CRM training shall be integrated into the operator conversion training course.
2. Once an IAM operator conversion training course starts, the flight crew member shall not be assigned to flying duties on another type or class of aircraft until the training course is completed or terminated.
3. The amount of training required by the flight crew member for the IAM operator’s conversion course shall be determined in accordance with the standards of qualification and experience specified in the operations manual, taking into account the flight crew member’s previous training and experience.
4. The flight crew member shall complete:
   1. the IAM operator proficiency check and the emergency and safety equipment training and checking before commencing line flying under supervision (LIFUS); and
   2. the line check upon completion of LIFUS.
5. If operational circumstances, such as applying for a new AOC or adding a new aircraft type or class to the fleet, do not allow the IAM operator to comply with the requirements in point (d), that operator may develop a specific conversion course to be used temporarily for a limited number of flight crew members.

**ORO.FC.430 Recurrent training and checking**

1. Each flight crew member shall complete recurrent training and checking relevant to the VCA type or variant on which they operate, and to associated equipment.
2. IAM operator proficiency check
   1. Each flight crew member shall complete the IAM operator proficiency checks as part of the normal crew complement to demonstrate their competence in applying normal, abnormal and emergency procedures, covering the relevant aspects associated with the tasks described in the operations manual.
   2. Reserved.
   3. The validity period of the IAM operator proficiency check shall be 6 calendar months.
3. Line check

Each flight crew member shall complete a line check on the VCA. The validity period of the line check shall be 12 calendar months.

1. Emergency and safety equipment training and checking

Each flight crew member shall complete recurrent training and checking with regard to the location and use of all emergency and safety equipment carried on board the aircraft. The validity period of an emergency and safety equipment check shall be 12 calendar months.

1. CRM training
   1. CRM training elements shall be integrated into all appropriate phases of the recurrent training.
   2. Each flight crew member shall receive specific modular CRM training. All major topics of the CRM training shall be covered by distributing modular training sessions as evenly as possible over each 3-year period.
2. Each flight crew member shall receive ground training and flight training in an FSTD or a VCA, or a combination of FSTD and VCA training, at least every 12 calendar months.

**ORO.FC.440 Conducting operations on more than one type or variant**

1. The procedures or operational restrictions for conducting operations on more than one type or variant established in the operations manual and approved by the competent authority shall cover:
   1. the flight crew members’ minimum experience required;
   2. the minimum experience required for a given type or variant before commencing training in and operation on another type or variant;
   3. the process whereby flight crew members qualified on one type or variant will be trained in and qualify for another type or variant; and
   4. all applicable recent experience requirements for each type or variant.
2. Flight crew members should not operate more than three aircraft types or groups of types, including at least one VCA.’;
3. point ORO.TC.100 is replaced by the following:

‘**ORO.TC.100 Scope**

This Subpart establishes the requirements to be met by an air operator when operating an aircraft with technical crew members in commercial air transport helicopter emergency medical service (HEMS) operations, emergency medical service operations with VCA (VEMS), night-vision imaging system (NVIS) operations, or helicopter hoist operations (HHO).’;

1. in point ORO.TC.105, point (a) is replaced by the following:

‘(a) Technical crew members involved in commercial air transport HEMS, VEMS, HHO or NVIS operations shall only be assigned duties provided they:

1. are at least 18 years of age;
2. are physically and mentally fit to safely discharge their assigned duties and responsibilities;
3. have completed all applicable training required by this Subpart to perform their assigned duties;
4. have been checked and found to be proficient to perform all their assigned duties in accordance with the procedures specified in the operations manual.’;
5. in point ORO.TC.110, point (d) is replaced by the following:

‘(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, VEMS, HHO or NVIS operations.’;

1. in point ORO.TC.120, point (b) is replaced by the following: ‘(b) The operator conversion training shall include:
2. the location and use of all safety and survival equipment carried on board the aircraft;
3. all normal and emergency procedures;
4. on-board equipment used to perform duties in the aircraft or on the ground for the purpose of assisting the pilot during HEMS, VEMS, HHO or NVIS operations.’;
5. point ORO.FTL.100 is replaced by the following:

‘**ORO.FTL.100 Scope**

This Subpart establishes the requirements to be met by an air operator and its flight and cabin crew (aircrew) members with regard to flight and duty time limitations and rest requirements for aircrew assigned to commercial air transport (CAT) operations with aeroplanes.’.

**ANNEX VI**

Annex V (Part-SPA) to Regulation (CAA) No. 01/2019 is amended as follows:

1. point SPA.GEN.100 is replaced by the following:

‘**SPA.GEN.100 Competent authority**

* 1. The competent authority for the issuing of a specific approval shall be:
     1. for a commercial operator of aeroplanes or helicopters, the authority of the Member State where the operator has its principal place of business;
     2. for a non-commercial operator of aeroplanes or helicopters, the authority of the Member State where the operator has its principal place of business, is established or resides;
     3. for an IAM operator of VTOL-capable aircraft (VCA), the authority of the Member State where the operator has its principal place of business or resides.
  2. Notwithstanding point (a)(2), for a non-commercial operator that uses an aeroplane or a helicopter registered in a third country, the applicable requirements under this Annex for the approval of the following operations shall not apply if that approval is issued by a third-country State of Registry:
     1. performance-based navigation (PBN);
     2. minimum navigation performance specifications (MNPS);
     3. reduced vertical separation minima (RVSM) airspace;
     4. low-visibility operations (LVOs).’;

1. point SPA.MNPS.100 is replaced by the following:

‘**SPA.MNPS.100 MNPS operations**

Aeroplanes and helicopters shall only be operated in designated minimum navigation performance specifications (MNPS) airspace in accordance with regional supplementary procedures, where MNPS are established, if the operator has been granted an approval by the competent authority to conduct such operations.’;

1. point SPA.RVSM.100 is replaced by the following:

‘**SPA.RVSM.100 RVSM operations**

Aeroplanes and helicopters shall only be operated in designated airspace where a reduced vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) applies between flight level (FL) 290 and FL 410, inclusive, if the operator has been granted an approval by the competent authority to conduct such operations.’;

1. point SPA.LVO.100 is replaced by the following:

‘**SPA.LVO.100 Low-visibility operations and operations with operational credits**

An operator of aeroplanes or helicopters shall conduct the following operations only if they are approved by the competent authority:

* 1. take-off operations with visibility conditions of less than 400 m RVR;
  2. instrument approach operations in low-visibility conditions; and
  3. operations with operational credits, except for EFVS 200 operations, which shall not be subject to a specific approval.’;

1. point SPA.DG.100 is replaced by the following:

‘**SPA.DG.100 Transport of dangerous goods**

Except as provided for in Annex IV (Part-CAT), Annex VI (Part-NCC), Annex VII (Part-NCO), Annex VIII (Part-SPO) and Annex IX (Part-IAM) to this Regulation, the operator shall only transport dangerous goods by air if it has been approved by the competent authority.’;

1. in point SPA.EFB.100, point (a) is replaced by the following:

‘(a) A commercial air transport operator of aeroplanes or helicopters or an IAM operator shall only use a type B EFB application if the operator has been granted an approval by the competent authority for such use.’;

1. The following [Subpart O] is added:

‘SUBPART O

***EMERGENCY MEDICAL SERVICE OPERATIONS WITH MANNED VTOL-CAPABLE AIRCRAFT (VEMS)***

**SPA.VEMS.100 Emergency medical service operations with manned VTOL-capable aircraft (VEMS)**

* 1. An IAM operator shall only conduct emergency medical service operations with manned VTOL-capable aircraft (VEMS) if the operator has been granted an approval by the competent authority for such operations.
  2. To obtain such approval by the competent authority, the IAM operator shall:
     1. hold an AOC in accordance with Annex III (Part-ORO);
     2. conduct operations in accordance with the relevant requirements of Annex IX (Part-IAM); and
     3. demonstrate to the competent authority compliance with the requirements contained in this Subpart.
  3. The IAM operator shall use adequate vertiports for its VEMS operating base and hospital sites unless approved by the competent authority to use a public interest site (PIS) at a hospital site.
  4. The IAM operator may use adequate operating sites for the purpose of VEMS missions or VEMS training flights taking into account:
     1. the aircraft performance requirements applicable for take-off and landing;
     2. operating site characteristics, including dimensions, obstacles, and surface condition;
     3. the safe separation of VTOL-capable aircraft (VCA) from people on the ground; and
     4. privacy, data protection, liability, insurance, security, and environmental protection requirements.

**SPA.VEMS.110 Equipment requirements for VEMS operations**

1. The installation on a VTOL-capable aircraft (VCA) of all dedicated medical equipment and any subsequent modifications to that installation and, where appropriate, its operation, shall be approved in accordance with Regulation (CAA) No. 06/2015.
2. For VFR flights by day over routes or areas navigated by reference to visual landmarks, the VCA shall be equipped with tools providing own-ship position and obstacles on a moving map display. The map and obstacle database(s) shall be kept up to date.
3. For VFR flights by day, the VCA shall be equipped with a means of measuring and displaying to the pilot the attitude and the stabilised heading or with other equivalent tools to mitigate pilot disorientation in case of reduced visual cues.
4. Any VCA used in VEMS missions shall be equipped with tools having an ADS-B Out capability.
5. Instruments and equipment required under point (f) shall be certified in accordance with the applicable airworthiness requirements.
6. The IAM operator shall ensure that all relevant information is documented in the minimum equipment list (MEL).

**SPA.VEMS.115 Communication**

In addition to the requirements for instruments and equipment applicable to VCA in manned configuration, VCA used for VEMS flights shall have communication equipment capable of conducting two-way communication with the organisation for which the VEMS flight is conducted and, where possible, to communicate with ground emergency service personnel at the scene of the operation.

**SPA.VEMS.120 Visibility and distance from cloud minima**

The minima for the dispatch and en-route phase of the VEMS flight shall be those established in accordance with point SERA.5001. If during the en-route phase the weather conditions fall below the applicable minima:

1. VCA certified for flights only under VFR by day shall land as soon as practicable or return to the VEMS base.
2. Reserved.

**SPA.VEMS.125 Performance requirements for VEMS operations**

VCA used for VEMS operations shall be operated in accordance with the applicable performance requirements established in point UAM.POL.VCA.100.

**SPA.VEMS.130 Crew requirements**

1. *Selection*. The IAM operator shall establish criteria for the selection of flight crew members for VEMS operations, taking their prior experience into account.
2. *Operational training*. Crew members shall successfully complete operational training in accordance with the VEMS procedures contained in the operations manual.
3. Reserved.
4. *Crew composition*
   1. *Day flight*. The minimum crew composition at dispatch for a VEMS flight under VFR day shall be two pilots or one pilot and one VEMS technical crew member.

After landing at the VEMS operating site, subsequent flights may be conducted by one pilot:

* + 1. if there is a need for additional medical supplies, refuel /battery recharge or reposition while the VEMS technical crew member provides medical assistance on the ground; or
    2. if the VEMS technical crew member provides medical assistance to the medical patient in flight or during transport in another vehicle.
  1. *Reserved*.
  2. The IAM operator shall ensure that the continuity of the crew concept is maintained throughout the VEMS mission.

1. *Flight and technical crew training and checking*
   1. Training and checking shall be conducted by suitably qualified personnel in accordance with a syllabus included in the operations manual and approved by the competent authority.
   2. Crew members
      1. All relevant elements of the crew training programme shall improve crew knowledge of the VEMS working environment and equipment, improve crew coordination, and include measures to minimise the risks associated with an en-route transit to low-visibility conditions, the selection of VEMS operating sites, and approach and departure profiles.
      2. The measures referred to in point (i) shall be assessed during both of the following:
         1. VMC day proficiency checks;
         2. line checks.
      3. The VEMS components of the proficiency checks and line checks referred to in point (ii) shall have a validity period of 6 and 12 calendar months respectively.

**SPA.VEMS.135 Briefing of medical passengers and of other personnel**

1. *Medical passengers*. Prior to any VEMS flight, or series of VEMS flights, medical passengers shall be briefed to ensure they are familiar with the VEMS working environment and equipment, can operate on-board emergency equipment, and can take part in normal and emergency entry and exit procedures.
2. *Ground emergency service personnel*. Where ground emergency service personnel are employed, the IAM operator shall take all necessary measures to ensure that such personnel are familiar with the VEMS working environment and equipment, and the risks associated with ground operations at a VEMS operating site.
3. *Medical patients*. Notwithstanding point UAM.OP.MVCA.170 of Annex IX (Part-IAM), a briefing shall be held only if the medical condition of the medical patient renders it practicable.

**SPA.VEMS.140 Information, procedures and documentation**

1. The IAM operator shall assess, mitigate and minimise the risks associated with the VEMS environment as part of its risk analysis and management process. The IAM operator shall describe its mitigating measures, including operating procedures, in the operations manual.
2. The IAM operator shall ensure that the pilot-in-command (PIC) assesses specific risks associated with a particular VEMS flight.
3. Relevant extracts from the operations manual shall be made available to the organisation for which the VEMS operation is being provided.

**SPA.VEMS.145 Facilities at the VEMS operating base**

1. If crew members are required to be on standby with a reaction time of less than 45 minutes, dedicated suitable accommodation shall be provided close to each VEMS operating base.
2. At each VEMS operating base, the flight crew shall be granted access to facilities for obtaining current and forecast weather information and shall be provided with adequate communications with the appropriate air traffic service (ATS) units. Adequate facilities shall be available for the planning of all related tasks.

**SPA.VEMS.150 Fuelling /defuelling / battery charging / battery swapping while passengers are embarking, on board, or disembarking**

Refuelling /defuelling /battery charging or battery swapping procedures with either lift and thrust units powered on or off shall only be performed in accordance with point UAM.OP.MVCA.200 or point UAM.OP.MVCA.205 as applicable.

**SPA.VEMS.155 Aircraft tracking system**

The IAM operator shall establish and maintain a monitored aircraft tracking system for VEMS operations for the entire duration of the VEMS flight.’.

**ANNEX VII**

The following Annex IX is added to Regulation (CAA) No. 01/2019:

‘*ANNEX IX*

**INNOVATIVE AIR MOBILITY OPERATIONS (PART-IAM)**

SUBPART A

***GENERAL REQUIREMENTS***

**IAM.GEN.050 Scope**

This Annex shall apply to IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (VCA) in accordance with VFR by day.

**IAM.GEN.055 Competent authority**

The competent authority of the IAM operator shall be the authority designated by the Member State where that operator has its principal place of business or its place of residence, or the Agency in accordance with Article 65 of Regulation (CAA) No. 05/2020.

*SECTION 1*

***VTOL-capable aircraft (VCA)***

**IAM.GEN.VCA.050 Scope**

This Section contains general requirements for the operation of VCA.

**IAM.GEN.VCA.100 Crew responsibilities**

1. Pilots and other crew members shall be responsible for the proper execution of their duties that are:
   1. related to the safety of the VCA and its occupants; and
   2. specified in the operations manual (OM) of the VCA operator.
2. Pilots and other crew members shall comply with all of the following:
   1. report, if not already reported, to the pilot-in-command (PIC) any fault, failure, malfunction or defect which they believe may affect the airworthiness or safe operation of the VCA, including emergency systems;
   2. report, if not already reported, to the PIC any incident that has endangered, or could have endangered, the safety of the operation of the VCA;
   3. comply with the relevant requirements of the operator’s occurrence-reporting scheme;
   4. comply with the flight time, duty time and rest requirements applicable to their activities;
   5. not disable or switch off the recorders during flight, or intentionally erase their recordings.
3. Pilots and other crew members shall not perform duties related to the operation of VCA if they are in any of the following situations:
   1. when they are under the influence of psychoactive substances or when they are unfit due to injury, fatigue, medication, sickness or other similar causes;
   2. when they do not fulfil applicable medical requirements;
   3. when they are in any doubt as to being able to accomplish their assigned duties;
   4. when they know or suspect they suffer from fatigue as referred to in point 7.5 of Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020 or otherwise feel unfit to the extent that the safety of the flight may be endangered.

**IAM.GEN.VCA.105 Responsibilities of the pilot-in-command (PIC)**

1. In addition to complying with point IAM.GEN.VCA.100, the PIC shall, as soon as they assume the command functions at the assigned station and until they hand over the command functions or leave the assigned station at the end of the flight, comply with all of the following:
   1. be responsible for the safety of all crew members, passengers and cargo on board the VCA;
   2. be responsible for the operation and safety of the VCA when the lift and thrust units are powered on;
   3. be responsible for the initiation, continuation, termination or diversion of a flight in the interest of safety;
   4. have the authority to give all commands and take any appropriate actions for the purpose of ensuring the safety of the VCA and of the persons and/or property carried in it;
   5. ensure that all passengers are briefed on the location of emergency exits, and on the location and use of relevant safety and emergency equipment, as applicable;
   6. ensure that all passengers are briefed on when and how to communicate with the flight crew member(s) during the flight;
   7. ensure that all operational procedures and checklists are complied with in accordance with the operations manual (OM) of the VCA operator;
   8. not permit any crew member to perform any activity during critical phases of flight, except for duties required for the safe operation of the VCA;
   9. ensure that the recorders are not disabled or switched off during the flight, and that their recordings are not intentionally erased;
   10. decide on the acceptance of a VCA with unserviceability in accordance with the VCA configuration deviation list (CDL) or the minimum equipment list (MEL), and the VCA technical logbook;
   11. ensure that the pre-flight inspection has been carried out in accordance with the applicable continuing airworthiness requirements;
   12. be satisfied that the relevant emergency equipment remains easily accessible for immediate use;
   13. record, at the termination of the flight, in accordance with the continuing airworthiness record system requirements, utilisation data and all known or suspected defects of the VCA to ensure continued flight safety.
2. The PIC shall, in an emergency situation that requires immediate decision and action, take any action they consider necessary under the circumstances. In such cases, the PIC may deviate from rules, operational procedures and methods in the interest of safety.
3. The PIC shall, as soon as practicable, report to the appropriate air traffic services (ATS) unit any hazardous weather or flight conditions encountered during the flight that are likely to affect the safety of other VCA operations.

**IAM.GEN.VCA.110 Authority of the pilot-in-command**

The IAM operator shall take all reasonable measures to ensure that all persons carried on board VCA obey all lawful commands given by the PIC for the purpose of ensuring the safety of the VCA and of the persons or property carried in it.

**IAM.GEN.VCA.120 Common language**

The IAM operator shall ensure that all crew members can communicate with each other in a common language.

**IAM.GEN.VCA.130 Powering-on of lift and thrust units**

The VCA’s lift and thrust units shall only be powered on for the purpose of flight by a qualified pilot at the VCA controls.

**IAM.GEN.VCA.140 Portable electronic devices (PEDs)**

The IAM operator shall not permit any person to use a PED on board an aircraft that could adversely affect the performance of the VCA’s systems and equipment, and shall take all reasonable measures to prevent such use.

**IAM.GEN.VCA.141 Use of electronic flight bags (EFBs)**

1. When an EFB is used on board an aircraft, the IAM operator shall ensure that it does not adversely affect the performance of the VCA’s systems or equipment, or the ability of the flight crew member to operate the VCA.
2. The IAM operator shall not use a type B EFB application unless it is approved in accordance with Subpart M of Annex V (Part-SPA).

**IAM.GEN.VCA.145 Information on emergency and survival equipment carried on board VCA**

The IAM operator shall at all times have available for immediate communication to rescue coordination centres (RCCs) lists containing information on the emergency and survival equipment carried on board any of its VCA.

**IAM.GEN.VCA.155 Carriage of weapons of war and munitions of war**

The IAM operator shall not accept weapons of war or munitions of war for carriage by air in the VCA.

**IAM.GEN.VCA.160 Carriage of sporting weapons and ammunition**

1. The IAM operator shall not accept sporting weapons for carriage by air in the VCA unless:
   1. they can be stowed in the VCA in a place that is inaccessible to passengers during the flight; and
   2. all ammunition is unloaded and carried separately from the sporting weapons.

**IAM.GEN.VCA.165 Method of carriage of persons**

The IAM operator shall take all reasonable measures to ensure that no person is located in any part of the VCA in flight which is not designed or designated for the accommodation of persons, except when a person takes an action that is necessary for the safety of the VCA or of any person, animal or goods carried in the VCA.

**IAM.GEN.VCA.170 Psychoactive substances**

1. The IAM operator shall take all reasonable measures to ensure that no person enters or is aboard the VCA when under the influence of psychoactive substances to the extent that the safety of the VCA or its occupants is likely to be endangered.
2. The IAM operator shall develop and implement an objective, transparent and non-discriminatory policy and procedure on the prevention and detection of misuse of psychoactive substances by the pilots and other safety-sensitive personnel under the IAM operator’s direct control, in order to ensure that the safety of the VCA and its occupants is not endangered.
3. If pilots or other safety-sensitive personnel are tested positive to psychoactive substances, the IAM operator shall inform its competent authority and the authority that is responsible for the pilots and the personnel concerned.

**IAM.GEN.VCA.175 Endangering safety**

1. The IAM operator shall take all reasonable measures to ensure that no person recklessly, intentionally or negligently acts, or omits to act, so as to:
   1. endanger the safety of the VCA or the safety of the persons in it; or
   2. cause or permit the VCA to endanger any person or property.
2. The IAM operator shall ensure that pilots undergo a psychological assessment before commencing flight operations in order to:
   1. identify the pilots’ psychological attributes and suitability in respect of their work environment; and
   2. reduce the likelihood of pilots negatively interfering with the safe operation of the VCA.

**IAM.GEN.VCA.176 Pilot support programme**

1. The IAM operator shall enable, facilitate and ensure access to a proactive and non-punitive support programme that will assist and support pilots in recognising, coping with, and overcoming any problem which might negatively affect their ability to safely exercise the privileges of their licence.
2. Without prejudice to applicable Union law on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, the protection of the confidentiality of personal data shall be a precondition for an effective pilot support programme.

**IAM.GEN.VCA.185 Information to be preserved on the ground**

1. The IAM operator shall ensure that for the duration of each flight, or series of flights, information that is relevant to the flight, or series of flights, and appropriate for the type of operation:
   1. is preserved on the ground; and
   2. is retained until it has been duplicated at the place at which it will be stored; or, if this is impracticable,
   3. is carried in a fireproof container in the VCA.
2. The information referred to in point (a) shall include all the following:
   1. a copy of the operational flight plan;
   2. copies of the relevant part(s) of the aircraft continuing airworthiness records;
   3. route-specific NOTAM documentation, if specifically edited by the IAM operator;
   4. mass and balance documentation;
   5. special loads notification.

**IAM.GEN.VCA.190 Provision of documentation and records**

The PIC shall, within a reasonable time of being requested to do so by a person authorised by an authority, provide that person with the documentation required to be carried on board, in paper or digital media.

**IAM.GEN.VCA.195 Preservation, production, protection and use of recorder recordings**

1. Following an accident, a serious incident or an occurrence identified by the investigating authority, the IAM operator shall preserve the original recorded data of the recorder, carried in the VCA in accordance with Subpart D of this Annex, for a period of 60 days or until otherwise directed by the investigating authority.
2. The IAM operator shall conduct operational checks and evaluations of the recordings to ensure the continued serviceability of the recorder.
3. The IAM operator shall ensure that the recordings of flight parameters required to be recorded on a recorder are preserved. For the purpose of testing and maintaining the recorder, up to 1 hour of the oldest recorded material at the time of testing may be erased.
4. The IAM operator shall keep and maintain up to date the documentation that contains the necessary information to convert raw flight data into flight parameters expressed in engineering units.
5. The IAM operator shall make available any recording of the recorder that has been preserved, if so determined by the competent authority.
6. Without prejudice to Regulation (AAIIC/OPM) No. 01/2022 and Law No. 06/L –082 on Protection of Personal Data:
   1. except for ensuring the serviceability of a recorder, audio recordings shall not be disclosed or used unless all the following conditions are fulfilled:
      1. a procedure related to the handling of such audio recordings and of their transcript is in place;
      2. all pilots and maintenance personnel concerned have given their prior consent;
      3. such audio recordings are used only for maintaining or improving safety;
   2. when inspecting the audio recordings of a recorder to ensure the serviceability of that recorder, the IAM operator shall protect the privacy of those audio recordings and make sure that they are not disclosed or used for purposes other than for ensuring the serviceability of the recorder;
   3. flight parameters recorded by a recorder shall not be used for purposes other than for the investigation of an accident or an incident which is subject to mandatory reporting, unless such recordings meet any of the following conditions:
      1. are used by the IAM operator for airworthiness or maintenance purposes only;
      2. are de-identified;
      3. are disclosed under secure procedures;
   4. except for ensuring the serviceability of a recorder, recorded images of the flight crew compartment shall not be disclosed or used unless all the following conditions are fulfilled:
      1. a procedure related to the handling of such image recordings is in place;
      2. all pilots and maintenance personnel concerned have given their prior consent;
      3. such image recordings are used only for maintaining or improving safety;
   5. when images of the flight crew compartment, recorded by a recorder, are inspected for ensuring the serviceability of that recorder, then:
      1. those images shall not be disclosed or used for purposes other than for ensuring the serviceability of the recorder;
      2. if body parts of pilots or passengers are likely to be visible on the images, the operator shall ensure the privacy of those images.

**IAM.GEN.VCA.200 Transport of dangerous goods under a specific approval**

1. The transport of dangerous goods by air shall be conducted at least in accordance with Annex 18 to the Chicago Convention and applicable technical instructions (TI).
2. The IAM operator shall be approved for the carriage of dangerous goods by air as cargo in accordance with Subpart G of Annex V (Part-SPA).
3. The IAM operator shall establish procedures to ensure that all reasonable measures are taken to prevent undeclared or misdeclared dangerous goods from being carried on board inadvertently.
4. The IAM operator shall ensure that all personnel, including third-party personnel, involved in the acceptance, handling, loading and unloading of cargo are informed of the operator’s operational approval and limitations with regard to the transport of dangerous goods by air, and are provided with the necessary information enabling them to carry out their responsibilities, as required by the TI.
5. The IAM operator shall, in accordance with TI, ensure that passengers are provided with information about the carriage of dangerous goods on board.
6. The IAM operator shall, in accordance with TI, report without delay to the competent authority and the appropriate authority of the State of occurrence in the event of:
   1. any accidents or incidents involving dangerous goods;
   2. the discovery of undeclared or misdeclared dangerous goods in cargo or mail; or
   3. the finding of dangerous goods carried by passengers or crew members, or in their baggage, when not in accordance with Part 8 of TI.
7. The IAM operator shall ensure that notices giving information about the transport of dangerous goods are provided at acceptance points for cargo as required by the TI.

**IAM.GEN.VCA.205 Transport of dangerous goods without a specific approval**

1. The transport of dangerous goods by air shall be conducted at least in accordance with Annex 18 to the Chicago Convention and applicable TI.
2. Dangerous goods shall be carried by operators on board VCA without the specific approval required under Subpart G of Annex V (Part-SPA) if:
   1. they are not subject to the TI in accordance with Part 1 thereof; or
   2. they are carried by passengers or crew, or are in baggage, in accordance with Part 8 of TI.
3. IAM operators not approved in accordance with Subpart G of Annex V (Part-SPA), shall establish a dangerous goods training programme that meets the requirements of Annex 18 of Chicago Convention and the applicable TI.
4. The IAM operator shall ensure that passengers are provided with information about the carriage of dangerous goods in accordance with the Technical Instructions.
5. The IAM operator shall establish procedures to ensure that all reasonable measures are taken to prevent undeclared dangerous goods from being carried on board inadvertently.
6. The IAM operator shall, in accordance with the TI, report without delay to the competent authority and the appropriate authority of the State of occurrence in the event of:
   1. any accidents or incidents involving dangerous goods;
   2. the discovery of undeclared dangerous goods in cargo or mail; or
   3. the finding of dangerous goods carried by passengers or crew members, or in their baggage, when not in accordance with Part 8 of the TI.

*SECTION 2*

***Manned VTOL-capable aircraft (MVCA)***

**IAM.GEN.MVCA.050 Scope**

This Section establishes additional requirements for IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (MVCA).

**IAM.GEN.MVCA.135 Admission to the flight crew compartment**

1. The IAM operator shall ensure that no person, other than the pilot assigned to a flight, is admitted to, or carried in, the flight crew compartment unless that person is:
   1. an operating crew member;
   2. a representative of the competent authority or inspecting authority, if this is required for the performance of their official duties; or
   3. permitted by and carried in accordance with the operator’s OM.
2. The pilot-in-command shall ensure that:
   1. admission to the flight crew compartment does not cause distraction or interference with the conduct of the flight; and
   2. all persons carried in the flight crew compartment are made familiar with the relevant safety procedures.
3. The pilot-in-command shall make the final decision regarding admission to the flight crew compartment in the VCA.

**IAM.GEN.MVCA.180 Documents, manuals and information to be carried on board each flight**

1. The following documents, manuals and information, in paper or digital media, shall be carried on each flight with a VCA and shall be easily accessible for inspection purposes:
   1. the aircraft flight manual (AFM), or equivalent document(s);
   2. the original certificate of registration of the aircraft;
   3. the original certificate of airworthiness (CofA);
   4. the noise certificate, including an English translation where one has been provided by the authority that is responsible for issuing the noise certificate;
   5. a certified true copy of the air operator certificate (AOC), including an English translation when the AOC has been issued in another language;
   6. the operations specifications relevant to the aircraft type, issued with the AOC, including an English translation when the operations specifications have been issued in another language;
   7. the original aircraft radio licence, if applicable;
   8. the third-party liability insurance certificate(s);
   9. the journey log, or equivalent, for the aircraft;
   10. the continuing airworthiness records, as applicable;
   11. details of the filed ATS flight plan, if applicable;
   12. current and suitable aeronautical charts for the route of the proposed flight and all routes along which it is reasonable to expect that the flight may be diverted;
   13. procedures and information on visual signals for use by intercepting and intercepted aircraft;
   14. information concerning search and rescue services for the area of the intended flight, which shall be easily accessible in the aircraft;
   15. the current parts of the OM that are relevant to the duties of the pilots, which shall be easily accessible to those pilots;
   16. the MEL;
   17. appropriate notices to airmen (NOTAMs) and aeronautical information service (AIS) briefing documentation;
   18. appropriate meteorological information;
   19. cargo and/or passenger manifests;
   20. mass and balance documentation;
   21. the operational flight plan, where required;
   22. notification about special categories of passenger (SCPs), if applicable; and
   23. any other documentation that may be pertinent to the flight or is required by the States concerned with the flight.
2. The documents, manuals, and information carried on each flight shall be accessible to authorised persons, usable, and reliable.
3. Notwithstanding point (a), in case of loss or theft of the documents specified in points (a)(2) to (8), the operation may continue until the flight reaches its destination or a place where replacement documents can be provided.

**IAM.GEN.MVCA.181 Documents and information that may not be carried on board**

1. Notwithstanding point IAM.GEN.MVCA.180, for IAM operations in accordance with VFR by day, taking off and landing at the same vertiport within 24 hours, or remaining within a local area specified in the OM, the following documents and information may be retained at the vertiport instead of being carried on board each flight:
   1. noise certificate;
   2. aircraft radio licence;
   3. journey log, or equivalent;
   4. continuing airworthiness records;
   5. notices to airmen (NOTAMs) and aeronautical information service (AIS) briefing documentation;
   6. meteorological information;
   7. notification about special categories of passengers (SCPs), if applicable; and
   8. mass and balance documentation.

SUBPART B

***OPERATING PROCEDURES***

*SECTION 1*

***VTOL-capable aircraft (VCA)***

**UAM.OP.VCA.050 Scope**

This Section establishes the requirements for IAM operations with VTOL-capable aircraft (VCA).

**UAM.OP.VCA.101 Altimeter check and altimeter settings**

1. The IAM operator shall establish procedures for altimeter checking before each departure.
2. The IAM operator shall establish procedures for altimeter settings for all phases of flight, which shall take into account the procedures established by the State of the vertiport or, if applicable, by the State of the airspace flown.

**UAM.OP.VCA.125 Taxiing and ground movement**

1. The IAM operator shall establish standard and contingency procedures for the taxiing of VCA (in the air and on the ground) and for the movement of VCA on the ground in order to ensure the safe operation of the VCA at the vertiport, diversion location or VEMS operating site. In particular, the IAM operator shall consider the risk of collision between a taxiing VCA or a VCA being moved and another aircraft or other objects, as well as the risk of injuries to ground personnel. The IAM operator’s procedures shall be coordinated with the operator of the vertiport, the diversion location or the operating site, as applicable.
2. The VCA shall be taxied on the movement area of a vertiport, diversion location or VEMS operating site:
   1. by an appropriately qualified pilot at the controls of the VCA; or
   2. in the case of ground taxiing without passengers for a purpose other than taking off, by a person at the controls of the VCA, designated by the IAM operator, after having received appropriate training and instructions.
3. The IAM operator shall ensure that the ground movement of a VCA on the movement area of a vertiport, diversion location or VEMS operating site is carried out or supervised by personnel that have received appropriate training and instructions.

**UAM.OP.VCA.130 Noise-abatement procedures**

1. When developing operating procedures, the IAM operator shall take into account the need to minimise the effect of noise and any published noise-abatement procedures.
2. The IAM operator’s procedures shall:
   1. ensure that safety has priority over noise abatement; and
   2. be simple and safe to implement by not significantly increasing flight crew workload during critical phases of flight.

**UAM.OP.VCA.135 Routes and areas of operation**

1. The IAM operator shall ensure that operations are only conducted along routes or within areas for which:
   1. space-based facilities, ground facilities and services, and meteorological services, adequate for the planned operation, are provided;
   2. adequate vertiports, diversion locations or VEMS operating sites are available that permit a landing to be executed in the case of critical failure for performance (CFP) of the VCA;
   3. the performance of the VCA is adequate to comply with minimum flight altitude requirements;
   4. the equipment of the VCA meets the minimum requirements for the planned operation; and
   5. appropriate maps and charts are available.
2. The IAM operator shall ensure that operations are conducted in accordance with any restriction on the routes or the areas of operation specified by the competent authority.

**UAM.OP.VCA.145 Establishment of minimum flight altitudes**

1. For all route segments to be flown, the IAM operator shall establish:
   1. minimum flight altitudes that provide the required vertical clearance from terrain and obstacles, taking into account the relevant requirements of Subpart C of this Annex and the minima established by the State where the operation takes place; and
   2. a method for the pilot to determine the altitudes referred to in point (1).
2. The method for establishing minimum flight altitudes shall be approved by the competent authority.
3. Where the minimum flight altitudes established by the IAM operator and the State where the operation takes place differ, the higher values shall apply.

**UAM.OP.VCA.190 Fuel/energy scheme – general**

1. The IAM operator shall establish, implement and maintain a fuel/energy scheme that comprises policies and procedures for:
   1. fuel/energy planning and fuel/energy in-flight replanning;
   2. selection of vertiports, diversion locations or VEMS operating sites; and
   3. in-flight fuel/energy management.
2. The fuel/energy scheme shall:
   1. be appropriate for the intended operation; and
   2. correspond to the capacity of the IAM operator to support its implementation.
3. The fuel/energy scheme shall be included in the operations manual.
4. The fuel/energy scheme and any changes to it shall require the prior approval of the competent authority.

**UAM.OP.VCA.191 Fuel/energy scheme – fuel/energy planning and fuel/energy in-flight replanning**

The IAM operator shall ensure that:

1. the VCA carries a sufficient amount of usable fuel/energy and reserves to safely complete the planned flight and to allow for deviations from the planned operation;
2. the planned amount of usable fuel/energy for the intended flight is based on all the following:
   1. fuel/energy consumption data provided in the AFM or current aircraft-specific data derived from a fuel/energy consumption monitoring system;
   2. the conditions under which the flight is to be operated, including but not limited to:
      1. performance required for the intended flight to the destination, including vertiports, diversion locations or operating sites, selected along the route;
      2. anticipated masses;
      3. NOTAMs;
      4. anticipated meteorological conditions;
      5. the effects of deferred maintenance items in accordance with the IAM operator’s MEL and/or of configuration deviations in accordance with the IAM operator’s CDL;
      6. the expected departure and arrival routing, and anticipated delays;
   3. the efficiency and capacity of energy storage devices for the planned operating conditions, considering degradation of those energy storage devices as appropriate;
3. the pre-flight calculation of the usable fuel/energy and reserves for a flight includes:
   1. taxi fuel/energy that shall not be less than the amount expected to be used prior to take-off;
   2. trip fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy that is needed to enable the aircraft to fly from take-off, or from the point of in-flight replanning, to landing at the destination vertiport, diversion location or operating site, taking into account the operating conditions of point (b)(2);
   3. contingency fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy needed to compensate for unforeseen factors that could have an influence on the fuel/energy consumption to the destination vertiport, diversion location or operating site;
   4. final reserve fuel/energy that shall be determined based on all the following:
      1. a representative time provided in the AFM to perform a go-around from a landing decision point (LDP) and back to that LDP taking into account the certified minimum performance (CMP) of the VCA;
      2. conservative ambient conditions from the point of view of fuel/energy consumption;
      3. an appropriate configuration/speed to perform the go-around and approach procedures;
      4. a conservative fuel/energy consumption;
   5. additional fuel/energy that shall be the amount of fuel/energy to enable the VCA to perform a safe landing at a vertiport, diversion location or operating site, selected along the route, taking into account the CMP of the VCA at any point of the route; this additional fuel/energy is required only if the amount of fuel/energy that is calculated according to points (c)(2) and (c)(3) is not sufficient for such event;
   6. extra fuel/energy to take into account anticipated delays or specific operational constraints; and
   7. discretionary fuel/energy, if required by the PIC;
4. if a flight must proceed along a route or to a destination vertiport, diversion location or operating site other than that originally planned, in-flight replanning procedures for calculating the required usable fuel/energy include those referred to in point (b)(2) and in points (c)(2) to (6).

**UAM.OP.VCA.195 Fuel/energy scheme – in-flight fuel/energy management**

1. The IAM operator shall establish policies and procedures ensuring that in-flight fuel/energy checks and fuel/energy management are performed.
2. The PIC shall monitor the amount of usable fuel/energy remaining in the VCA to ensure that it is protected and not less than the fuel/energy required to proceed to the selected destination vertiport, diversion location or VEMS operating site where a safe landing can be performed.
3. When a change to the clearance to proceed to a specific vertiport, diversion location or VEMS operating site at which the PIC has committed to land may result in landing with less than the planned final reserve fuel/energy, they shall advise air traffic control (ATC) of a “minimum fuel / energy” state by declaring “MINIMUM FUEL”.
4. The PIC shall declare a situation of “fuel/energy emergency” by broadcasting “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” when the usable fuel/energy that is calculated to be available upon landing at the nearest vertiport, diversion location or VEMS operating site where a safe landing can be performed is less than the planned final reserve fuel/energy.

**UAM.OP.VCA.210 Pilots at their assigned stations**

1. During take-off and landing, the pilot required to be on duty shall be at their assigned station.
2. During all other phases of flight, the pilot required to be on duty shall remain at their assigned station, unless absence is necessary for the performance of duties in connection with the operation or for physiological needs. Where absence is necessary for the above-mentioned reasons, the control of the VCA shall be handed over to another suitably qualified pilot.
3. During all phases of flight, the pilot required to be on duty shall remain alert. If the pilot realises a lack of alertness, appropriate countermeasures shall be taken.

**UAM.OP.VCA.245 Meteorological conditions**

The IAM operator shall ensure that the aircraft is operated within the weather operating limitations it is certified for, and considering current and forecast weather conditions for the entire duration of the flight.

**UAM.OP.VCA.250 Ice and other contaminants – ground procedures**

1. The IAM operator shall establish procedures to be followed when ground de-icing and anti-icing treatment and related inspections of the VCA are necessary for its safe operation.
2. The PIC shall commence take-off only if the VCA is clear of any deposit that might adversely affect its performance or controllability in accordance with its AFM.

**UAM.OP.VCA.255 Ice and other contaminants – flight procedures**

1. The IAM operator shall establish procedures for flights in expected or actual icing conditions.
2. The PIC shall commence the flight or intentionally fly into expected or actual icing conditions only if the VCA is certified and equipped to operate in such conditions.
3. If actual icing exceeds the intensity of icing for which the aircraft is certified, or if an aircraft not certified for flight in known icing conditions encounters icing, the PIC shall exit the icing conditions without delay and, if necessary, declare an emergency to ATS.

**UAM.OP.VCA.260 Oil supply**

Where applicable, the PIC shall commence a flight, or continue in the event of in-flight replanning, only when satisfied that the VCA carries at least the planned amount of oil to complete the flight safely, taking into account expected operating conditions.

**UAM.OP.VCA.265 Take-off conditions**

Before commencing take-off, the PIC shall be satisfied that:

1. the meteorological conditions at the vertiport, diversion location or VEMS operating site and the condition of the surface for take-off intended to be used will not prevent the PIC from conducting a safe take-off and departure; and
2. the established operating minima for the vertiport, diversion location or VEMS operating site, as applicable, will be complied with.

**UAM.OP.VCA.270 Minimum flight altitudes**

The PIC shall not fly below specified minimum flight altitudes except:

1. when it is necessary for taking off or landing; or
2. when descending in accordance with procedures approved by the competent authority.

**UAM.OP.VCA.275 Simulated abnormal or emergency situations in flight**

When carrying passengers or cargo, the PIC shall not simulate abnormal or emergency situations that require the application of abnormal or emergency procedures.

**UAM.OP.VCA.290 Proximity detection**

When undue proximity to the ground and/or obstacles located horizontally in relation to the VCA is detected by the PIC or by a proximity warning system, the PIC shall immediately take corrective action to establish safe flight conditions.

**UAM.OP.VCA.300 Approach and landing conditions**

Before commencing an approach operation, the PIC shall be satisfied that:

1. the meteorological conditions at the vertiport, diversion location or VEMS operating site will not prevent the PIC from conducting a safe approach, landing or go-around, considering the performance information contained in the operations manual (OM); and
2. the established vertiport operating minima, or visibility and distance from cloud minima for flights conducted in accordance with VFR by day, shall be complied with.

**UAM.OP.VCA.315 Flight hours – reporting**

The IAM operator shall make available to the competent authority the amount of hours flown for each VCA operated during the previous calendar year.

*SECTION 2*

***Manned VTOL-capable aircraft (MVCA)***

**UAM.OP.MVCA.050 Scope**

This Section establishes additional requirements for IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (MVCA).

**UAM.OP.MVCA.100 Use of air traffic services (ATS)**

The IAM operator shall ensure that:

1. ATS appropriate to the airspace in which the operation is conducted and to the applicable rules of the air are used, whenever available;
2. in-flight operational instructions involving a change to the ATS flight plan are coordinated with the appropriate ATS unit before transmission to the VCA;
3. search and rescue service arrangements can be maintained whenever the use of ATS in the airspace in which the operation is conducted is not mandated for VFR flights by day;
4. for operations in airspace designated by the competent authority as U-space airspace and not provided with air traffic control (ATC) services by an air navigation service provider (ANSP), the VCA continuously makes itself electronically conspicuous to U-space service providers.

**UAM.OP. MVCA.107 Adequate vertiport and adequate diversion location**

1. The IAM operator shall use adequate vertiports for its normal operations and for diversion from the planned route as necessary.
2. Notwithstanding point (a), the IAM operator may use one or more adequate diversion locations while en-route to divert from the planned route as necessary.
3. A vertiport is considered adequate if at the expected time of use it is:
   1. compatible with the dimensions and weight of the VCA;
   2. compatible with the VCA approach and departure paths;
   3. provided with rescue and firefighting services (RFFS) and other services and facilities necessary for the intended operation; and
   4. available.
4. A diversion location is considered adequate if at the expected time of use:
   1. its characteristics, including dimensions, obstacles, and surface condition, are compatible with the VCA and allow for landing in accordance with an approved landing profile;
   2. it can be reached within the CMP of the VCA taking wind limitations into account;
   3. it has an acceptable level of RFFS protection;
   4. it is pre-surveyed; and
   5. it is available.

**UAM.OP.MVCA.111 Visibility and distance from cloud minima – VFR flights**

1. The IAM operator shall establish visibility minima and distance from cloud minima for flights to be conducted in accordance with VFR by day. These minima shall not be lower than those specified in point SERA.5001 of the Annex (Part-SERA) to Regulation (CAA) No. 01/2020 for the airspace class being flown, except when permitted to operate as a special VFR flight.
2. Where necessary, the IAM operator may specify in the OM additional conditions for the applicability of such minima taking into account factors such as radio coverage, terrain, nature of sites, flight conditions and ATS capacity.
3. The flights shall be conducted with the surface in sight.

**UAM.OP.MVCA.127 Take-off and landing – VFR flights by day**

1. When conducting a flight in accordance with VFR by day, the PIC should not take off or land at a vertiport or diversion location unless the reported weather conditions at that vertiport or diversion location are equal to or better than those specified in point SERA.5001 or point SERA.5005 of the Annex (Part-SERA) to Regulation (CAA) No. 01/2020 for the airspace class being flown.
2. When the reported weather conditions are below those required for take-off, a take-off shall be commenced only if the PIC can determine that the visibility and distance from cloud minima along the take-off area are equal to or better than the required minimum.
3. When no reported weather conditions are available, a take-off shall be commenced only if the PIC can determine that the visibility and distance from cloud minima along the take-off area are equal to or better than the required minimum.

**UAM.OP.MVCA.155 Carriage of special categories of passengers (SCPs)**

1. SCPs shall be carried on board under such conditions that ensure the safety of the VCA and its occupants according to procedures established by the VCA operator.
2. SCPs shall not be allocated to, nor occupy, seats that permit direct access to emergency exits or where their presence could:
   1. impede crew members’ duties;
   2. obstruct access to emergency equipment; or
   3. impede the emergency evacuation of passengers.
3. The PIC shall be notified in advance when SCPs are to be carried on board.

**UAM.OP.MVCA.160 Stowage of baggage and cargo**

The IAM operator shall establish procedures to ensure that:

1. only baggage that can be appropriately and securely stowed is taken into the passenger compartment; and
2. all baggage and cargo on board the aircraft which might cause injury or damage, or obstruct aisles and exits if displaced, is stowed to prevent them from moving.

**UAM.OP.MVCA.165 Passenger seating**

With regard to potential emergency evacuation, the IAM operator shall establish procedures for passenger seating to ensure that passengers are seated where they will be able to assist the evacuation, and not impede it.

**UAM.OP.MVCA.170 Passenger briefing**

The IAM operator shall ensure that passengers are:

1. given safety briefings and safety demonstrations in a manner that facilitates the execution of the applicable procedures in the event of an emergency; and
2. provided with safety briefing material on which picture-type instructions indicate the operation of emergency equipment and emergency exits likely to be used by passengers.

**UAM.OP.MVCA.175 Flight preparation**

1. An operational flight plan (OFP) shall be completed for each intended flight, taking into account the airspace in which the flight is to be conducted and the applicable rules of the air, aircraft performance, operating limitations, and relevant expected conditions along the route to be flown and at the vertiport or diversion location to be used.
2. The flight shall not be commenced unless the PIC is satisfied that:
   1. all items stipulated in point 2.c of Annex V to Regulation (CAA) No. 05/2020 concerning the airworthiness and registration of the aircraft, instrument and equipment, mass and centre of gravity (CG) location, baggage and cargo, and aircraft operating limitations can be complied with;
   2. the aircraft is not operated against the requirements of the configuration deviation list (CDL);
   3. the parts of the operations manual (OM) that are required for the conduct of the planned flight are available;
   4. the documents, additional information and forms required to be available by point IAM.GEN.MVCA.110 are on board, unless permitted to be kept on the ground in accordance with point IAM.GEN.MVCA.115;
   5. current maps, charts and associated documentation or equivalent data are available for the intended operation of the aircraft, including any diversion that may reasonably be expected;
   6. space-based facilities, ground facilities and services that are required for the planned flight are available and adequate;
   7. the applicable requirements specified in the OM in respect of fuel/energy, oil, oxygen, minimum flight altitudes, vertiport operating minima, visibility and distance from cloud minima for VFR flights by day and the selection of adequate vertiports and diversion locations can be complied with for the planned flight;
   8. Reserved;
   9. any additional operational limitations can be complied with;
   10. any load carried is properly distributed and safely secured;
   11. an air traffic service (ATS) flight plan has been approved and flight clearance has been granted in accordance with the applicable rules of the air and the class(es) of airspace in which the operation will be conducted.

**UAM.OP.MVCA.177 Submission of an air traffic services (ATS) flight plan**

1. The IAM operator shall submit an ATS flight plan as required by the applicable rules of the air for the class(es) of airspace in which the operation will be conducted.
2. If the submission of an ATS flight plan is not required by the applicable rules of the air for the class(es) of airspace in which the operation will be conducted, the IAM operator shall ensure that adequate information is deposited with the appropriate ATS unit to permit alerting services to be activated if necessary.
3. If the submission of an ATS flight plan is required but it is impossible to submit it from the site where the operation starts, the ATS flight plan shall be transmitted as soon as possible after take-off by the PIC or the IAM operator.

**UAM.OP.MVCA.192 Fuel/energy scheme – selection of vertiports and diversion locations**

1. The PIC shall select and specify in the operational flight plan and, if so required, in the ATS flight plan, for normal operations, including training, and for the purpose of diversion:
   1. at least two safe landing options at the destination, which may be reached from the point of commitment for landing; and
   2. one or more vertiports or diversion locations to ensure safe landing in case a diversion is necessary following a CFP at any moment during the flight.
2. For the purpose of selecting vertiports and diversion locations in accordance with point (a), the PIC shall consider whether:
   1. the actual and forecast weather conditions indicate that at the estimated time of use the conditions at the selected vertiports and diversion locations will be at or above the applicable minima established in accordance with point UAM.OP.MVCA.111;
   2. the CMP of the VCA allows for safe landing at the selected vertiports or diversion locations;
   3. any required additional operational approvals are held.
3. The PIC shall apply appropriate safety margins to flight planning to take possible deterioration of the meteorological conditions into account at the estimated time of landing compared to the available forecast.

**UAM.OP.MVCA.193 Safe landing options at the destination**

The PIC shall commit to land at one of the safe landing options in accordance with point UAM.OP.MVCA.192, when the current assessment of the meteorological conditions, traffic, and other operational conditions indicate that a safe landing can be performed at the committed landing site at the estimated time of use.

**UAM.OP.MVCA.200 Special refuelling or defuelling of VCA**

1. Special refuelling or defuelling shall be performed only if the IAM operator has:
   1. developed standard operating procedures on the basis of a risk assessment; and
   2. established a training programme for its personnel involved in such operations.
2. Special refuelling or defuelling applies to:
   1. refuelling with lift and thrust units powered on;
   2. refuelling/defuelling with passengers embarking, on board, or disembarking; and
   3. refuelling/defuelling with wide-cut fuel.
3. Refuelling procedures with lift and thrust units powered on, and any change to those procedures, shall require the prior approval of the competent authority.

**UAM.OP.MVCA.205 Charging or swapping of VCA batteries while passengers embark, are on board, or disembark**

1. The charging or swapping of VCA batteries while passengers embark, are on board, or disembark shall be performed only if the IAM operator has:
   1. developed standard operating procedures on the basis of a risk assessment; and
   2. established a training programme for its personnel involved in such operations.

**UAM.OP.MVCA.216 Use of headsets**

1. Each pilot required to be on duty at their assigned station shall wear a headset with boom microphone or equivalent. The headset shall be used as the primary device for voice communications with ATS units.
2. The position of the boom microphone or equivalent in the cockpit shall allow its use for two-way radio communications when the VCA is taxiing under its own power and whenever deemed necessary by the PIC.

**UAM.OP.MVCA.220 Emergency evacuation assisting means**

The IAM operator shall establish procedures to ensure that before taxiing or ground movement, take-off and landing, and when safe and practicable to do so, all emergency evacuation assisting means that deploy automatically are armed.

**UAM.OP.MVCA.225 Seats, safety belts and restraint systems**

1. *Pilots*

During take-off and landing, and whenever deemed necessary by the PIC in the interest of safety, each pilot shall be properly secured by all safety belts and restraint systems provided on their seats.

1. *Passengers*
   1. Before take-off and landing, and during taxiing or ground movement, and whenever deemed necessary in the interest of safety, the PIC shall be satisfied that each passenger on board occupies a seat with their safety belt or restraint system properly secured.
   2. The IAM operator shall make provisions for multiple occupancy of aircraft seats that is only allowed on specified seats. The PIC shall be satisfied that aircraft seats are not used for multiple occupancy other than by one adult and one infant, with the latter being properly secured by a supplementary loop belt or other restraint device.

**UAM.OP.MVCA.230 Securing of passenger compartment**

1. The IAM operator shall establish procedures to ensure that before taxiing or ground movement, take-off and landing, all exits and escape paths are unobstructed.
2. The PIC shall ensure that before take-off and landing, and whenever deemed necessary in the interest of safety, all equipment and baggage is properly stowed and secured.

**UAM.OP.MVCA.235 Life jackets**

The IAM operator shall establish procedures to ensure that, when operating a VCA over water, the duration of the flight and the conditions to be encountered during the flight are duly considered when deciding whether life jackets are to be worn by all aircraft occupants.

**UAM.OP.MVCA.240 Smoking on board**

The PIC shall not allow smoking on board at any time.

**UAM.OP.MVCA.245 Meteorological conditions**

1. The PIC shall:
   1. commence the flight; or
   2. if applicable, continue beyond the point from which a revised ATS flight plan applies in the event of in-flight replanning;
   3. continue towards the planned destination vertiport,

only when the current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts indicate that the expected meteorological conditions at the departure vertiport, along the route to be flown, and at the destination vertiport, at the time of arrival, are at or above the planning minima established in accordance with point UAM.OP. MVCA.111.

**UAM.OP.MVCA.285 Use of supplemental oxygen**

The PIC shall ensure that all pilots engaged in the performance of duties essential to the safe operation of the VCA during flight use supplemental oxygen continuously whenever the cabin altitude exceeds 10 000 ft for a period of more than 30 minutes and whenever the cabin altitude exceeds 13 000 ft.

**UAM.OP.MVCA.295 Use of airborne collision avoidance system (ACAS)**

The IAM operator shall establish operational procedures and training programmes when an ACAS is installed and serviceable so that the flight crew is appropriately trained in the avoidance of collisions and competent in the use of ACAS II equipment.

SUBPART C

***VTOL-CAPABLE AIRCRAFT (VCA) PERFORMANCE AND OPERATING LIMITATIONS***

**UAM.POL.VCA.050 Scope**

This Subpart establishes performance requirements and operating limitations for IAM operations with VTOL-capable aircraft (VCA).

**UAM.POL.VCA.100 Type of operation**

VCA shall be operated in accordance with the applicable performance requirements for the intended type of operation to be conducted.

**UAM.POL.VCA.105 VTOL-capable aircraft (VCA) performance data**

VCA shall be operated in accordance with the certified performance data and limitations contained in the AFM.

**UAM.POL.VCA.110 General performance requirements**

1. The mass of the VCA:
   1. at the start of the take-off; or
   2. in the event of in-flight replanning, at the point from which the revised operational flight plan applies;

shall not be greater than the mass at which the requirements of this Subpart can be complied with for the flight to be conducted, considering expected reductions in mass as the flight proceeds and such fuel jettisoning as applicable.

1. The approved performance data contained in the AFM shall be used to determine compliance with the requirements of this Subpart, supplemented as necessary with other data as prescribed in the relevant requirement. The IAM operator shall specify such other data in the operations manual (OM). When applying the factors prescribed in this Subpart, any operational factors already incorporated in the performance data contained in the AFM shall be considered to avoid double application of factors.
2. When showing compliance with the requirements of this Subpart, the following parameters shall be taken into account:
   1. the mass of the VCA;
   2. the configuration of the VCA;
   3. the environmental conditions, in particular:
      1. density altitude;
      2. wind:
         1. except as provided in point (C), for take-off, take-off flight path and landing, the correction for wind shall not be more than 50 % of any reported steady headwind component of 5 kt or greater;
         2. when take-off and landing with a tailwind component is permitted in the AFM, and in all cases for the take-off flight path, the correction for tailwind shall not be less than 150 % of any reported wind component;
         3. when precise wind-measuring equipment enables the accurate measurement of wind velocity over the point of take-off and landing, wind components in excess of 50 % may be taken into account by the IAM operator, provided that the IAM operator demonstrates to the competent authority that the proximity to the FATO and accuracy enhancements of the wind-measuring equipment provide an equivalent level of safety;
   4. the operating techniques; and
   5. the operation of any systems that have an adverse effect on the VCA performance.

**UAM.POL.VCA.115 Obstacle accountability**

For operations to/from final approach and take-off areas (FATO), the IAM operator shall, during pre-fight planning and for the purpose of obstacle-clearance calculations:

1. consider an obstacle located beyond the FATO, in the take-off flight path or the missed approach flight path, if its lateral distance to the nearest point on the surface below the intended flight path is not farther than the following:
   1. for flights to be conducted in accordance with VFR:
      1. “0,75 × D”;
      2. plus the greater of “0,25 × D” or “3 m”;
      3. plus:
         1. 0,10 × distance DR for operations under VFR by day; or
         2. Reserved;
2. consider an obstacle located in the backup or lateral transition area for take-offs using a backup or a lateral transition procedure, if its lateral distance from the nearest point on the surface below the intended flight path is not farther than:
   1. “0,75 × D”;
   2. plus the greater of “0,25 × D” or “3 m”;
   3. plus:
      1. 0,10 × distance DR for operations under VFR by day; or
      2. reserved;
3. disregard obstacles situated beyond the FATO in the take-off flight path or the missed approach flight path if their lateral distance to the nearest point on the surface below the intended flight path is farther than the following:
   1. 3 × D for VFR day operations if it is assured that navigational accuracy can be achieved by reference to suitable visual cues during the climb;
   2. reserved.

**UAM.POL.VCA.120 Take-off**

1. The take-off mass of the VCA shall not exceed the maximum take-off mass specified in the AFM for the certified take- off procedure or procedures to be used.
2. The IAM operator shall take into account:
   1. the appropriate parameters of point UAM.POL.VCA.110(c); and
   2. the obstacles identified in accordance with point UAM.POL.VCA.115.
3. In addition, for VCA operations from a FATO:
   1. the take-off mass shall be such that:
      1. it is possible to reject the take-off and land on the FATO if a CFP has been recognised at or before the take- off decision point (TDP);
      2. the rejected take-off distance required (RTODRV) does not exceed the rejected take-off distance available (RTODAV); and
      3. the TODRV does not exceed the TODAV, unless the VCA with a CFP recognised at or before the TDP can, when continuing the take-off, clear all obstacles to the end of the TODRV by a vertical margin of not less than 10,7 m (35 ft).
   2. That part of the take-off up to and including TDP shall be conducted in sight of the surface such that a rejected take-off can be conducted safely.
4. For take-offs using a backup or lateral transition procedure, with a CFP recognised at or before the TDP, all obstacles in the backup or lateral transition area shall be cleared by an adequate margin.

**UAM.POL.VCA.125 Take-off flight path**

1. From the end of the take-off distance required for VCA (TODRV), following a CFP being recognised at or after the take- off decision point (TDP):
   1. the take-off mass shall be such that the take-off flight path provides vertical clearance, above all obstacles located in the climb path, of not less than 10,7 m (35 ft) for operations under VFR by day;
   2. when a change of direction of more than 15° is made, allowance shall be made for the ability to maintain the climb gradient to comply with the obstacle-clearance requirements in accordance with the AFM; this change of direction is not to be initiated before reaching a height of 61 m (200 ft) above the take-off surface unless it is part of an approved take-off procedure in the AFM.
2. When showing compliance with point (a), the relevant parameters of point UAM.POL.VCA.110(c) shall be considered at the vertiport, diversion location or operating site of departure.

**UAM.POL.VCA.130 En route**

1. The mass of the VCA and the flight path at all points along the route following a critical failure for performance (CFP), and taking into account the meteorological conditions expected for the flight, shall permit compliance with the following:
   1. Reserved.
   2. Reserved.
   3. The mass of the VCA shall permit its operation at or above the minimum level established in accordance with point SERA.5005(f) of the Annex (Part-SERA) to Regulation (CAA) No. 01/2020 and a descent from the cruising altitude to the landing decision point (LDP) above the vertiport, diversion location or operating site where the landing can be conducted in accordance with point UAM.POL.VCA.135.
2. When showing compliance with point (a), all the following shall apply:
   1. the CFP is assumed to occur at the most critical point along the route;
   2. the effects of winds on the flight path are considered;
   3. fuel jettisoning, if applicable, is planned to be performed only to an extent consistent with reaching the vertiport, diversion location or operating site with the required fuel/energy reserves and using a safe procedure; and
   4. fuel jettisoning, if applicable, is not planned below 300 m (1 000 ft) above terrain.

**UAM.POL.VCA.135 Landing**

1. The landing mass of the VCA at the estimated time of landing shall not exceed the maximum mass specified in the AFM for the certified landing procedure to be used.
2. The IAM operator shall take into account:
   1. the relevant parameters of point UAM.POL.VCA.110(c); and
   2. the obstacles identified in accordance with point UAM.POL.VCA.115.
3. If a critical failure for performance (CFP) is recognised at any point at or before the landing decision point (LDP), it is possible either to land and stop within the runway or FATO, or perform a balked landing by clearing all obstacles in the flight path by a vertical margin of 10,7 m (35 ft).
4. If a CFP is recognised at any point at or after the LDP, it is possible to land and stop within the runway or FATO by clearing all obstacles in the approach path.

**UAM.POL.VCA.140 Mass and balance, and loading**

1. During any phase of the operation, the loading, mass, and centre of gravity (CG) of the VCA shall comply with the limitations specified in the AFM, or the operations manual (OM), if more restrictive.
2. The IAM operator shall establish the mass and the CG of any aircraft it operates by actual weighing prior to initial entry into service and thereafter at intervals of 4 years if individual VCA masses are used, or at intervals of 9 years if fleet masses are used. The accumulated effects of modifications and repairs on the mass and balance of the aircraft shall be considered and properly documented. The VCA shall be reweighed if the effect of modifications on its mass and balance is not accurately known.
3. The weighing shall be accomplished by the manufacturer of the aircraft or by an approved maintenance organisation.
4. The IAM operator shall determine the mass of all operating items and crew members (pilots and, if applicable, technical crew), included in the VCA dry operating mass, by actual weighing or by using standard masses. The influence of their position on the aircraft’s CG shall be determined.
5. The IAM operator shall establish the mass of the traffic load, including any ballast, by actual weighing or by determining the mass of the traffic load in accordance with standard passenger and, if applicable, baggage masses.
6. The IAM operator can use standard masses for other load items if it demonstrates to the competent authority that these items have the same mass or that their masses are within specified tolerances.
7. The IAM operator shall determine the mass of the fuel load and/or of the energy storage unit as follows:
   1. for the *fuel load*, by using the actual density or, if not known, the density calculated in accordance with a method specified in the operations manual (OM);
   2. for the *energy storage unit*, by weighing or by using standard masses specified in the OM.
8. The IAM operator shall ensure that the loading of:
   1. the VCA is performed under the supervision of qualified personnel; and
   2. the traffic load is consistent with the data used for the calculation of the aircraft mass and balance.
9. The IAM operator shall comply with additional structural limits such as the floor strength limitations, the maximum load per running metre, the maximum mass per cargo compartment, and the maximum seating limit.
10. The IAM operator shall specify in the OM the principles and methods applied for the loading and in the mass and balance system that meet the requirements of points (a) to (i). That system shall cover all types of the operator’s intended operations.

**UAM.POL.VCA.145 Mass and balance data, and mass and balance documentation**

1. The IAM operator shall establish mass and balance data and shall produce mass and balance documentation prior to each flight, specifying the load and its distribution. The mass and balance documentation shall enable the PIC to determine that the load and its distribution is such that the mass and balance limits of the aircraft are not exceeded. The mass and balance documentation shall contain the following information:
   1. VCA registration and type;
   2. flight identification, number and date;
   3. full name of the PIC;
   4. full name of the person that has prepared the documentation;
   5. dry operating mass and the corresponding CG of the aircraft:
   6. mass of the fuel or energy storage unit at take-off, and the mass of trip fuel;
   7. mass of consumables other than fuel, if applicable;
   8. traffic load components, including passengers, baggage, freight and ballast;
   9. take-off mass, landing mass, and zero fuel mass;
   10. applicable aircraft CG positions; and
   11. the limiting mass and CG values.

The information above shall be available in flight-planning documents or in mass and balance systems.

1. When mass and balance data and mass and balance documentation are generated by a computerised mass and balance system, the operator shall:
   1. verify the integrity of the output data to ensure that the data is within the AFM limitations; and
   2. specify the instructions and procedures for its use in its operations manual (OM).
2. The person that supervises the loading of the aircraft shall confirm by handwritten signature or equivalent that the load and its distribution are in accordance with the mass and balance documentation given to the PIC. The PIC shall indicate their acceptance by handwritten signature or equivalent.
3. The IAM operator shall specify procedures for last-minute changes to the load to ensure that:
   1. any last-minute change following the completion of the mass and balance documentation is brought to the attention of the PIC and entered in the flight-planning documents containing the mass and balance documentation;
   2. the maximum last-minute change allowed in passenger numbers or hold load is specified; and
   3. new mass and balance documentation is prepared if the maximum passenger number is exceeded.

SUBPART D

***INSTRUMENTS, DATA AND EQUIPMENT***

*SECTION 1*

***VTOL-capable aircraft (VCA)***

**UAM.IDE.VCA.050 Scope**

This Section establishes the requirements for IAM operations with VTOL-capable aircraft (VCA).

**UAM.IDE.VCA.100 Instruments and equipment**

1. The instruments, data and equipment required by this Subpart, as well as by the type-certification requirements and airspace requirements, shall be installed on or carried in the VCA according to the conditions under which the operation is to be conducted.

Instruments and equipment required by this Subpart, as well as by the type-certification requirements and airspace requirements, shall be approved in accordance with the applicable airworthiness requirements, except for the following items:

* 1. first-aid kits;
  2. survival and signalling equipment;
  3. sea anchors and equipment for mooring; and
  4. child restraint devices.

1. Instruments and equipment not required by this Annex, as well as any other equipment which is not required pursuant to this Regulation, but carried on a flight, shall comply with the following:
   1. the information provided by these instruments, equipment or accessories shall not be used by the pilot to comply with Annex II and with point 2.1 of Annex IX to Regulation (CAA) No. 05/2020 or with points UAM.IDE.MVCA.330,

UAM.IDE.MVCA.335 and UAM.IDE.MVCA.345 of this Annex; and

* 1. the instruments and equipment shall not affect the airworthiness of the aircraft, even in the case of failure or malfunction.

1. If equipment is to be used by the pilot at their assigned station during the flight, it shall be installed so as to be easily operable from that station. When a single item of equipment is to be used by more than one person at their assigned stations, it shall be installed so as to be readily operable from any station.
2. Those instruments that are used by the pilot shall be so arranged as to permit the pilot to see the indications readily from their assigned station with the minimum practicable deviation from the position and line of vision that the pilot normally assumes when looking forward along the flight path.
3. All required emergency equipment shall be easily accessible for immediate use.

**UAM.IDE.VCA.105 Minimum equipment required for a flight**

A flight shall not commence when any of the aircraft instruments, items of equipment or functions required for the intended flight are inoperative or missing, unless:

1. the aircraft is operated in accordance with the operator’s minimum equipment list (MEL); or
2. the operator is approved by the competent authority to operate the aircraft within the constraints of the master minimum equipment list (MMEL) in accordance with point ORO.MLR.105(j) of Annex III.

*SECTION 2*

***Manned VTOL-capable aircraft (MVCA)***

**UAM.IDE.MVCA.050 Scope**

This Section establishes additional requirements for IAM operations with manned VTOL-capable aircraft (MVCA).

**UAM.IDE.MVCA.115 Operating lights**

A VCA operated under VFR by day shall be equipped with anti-collision lights.

**UAM.IDE.MVCA.125 Flight instruments and associated equipment**

1. The VCA shall be equipped with the flight instruments and equipment specified in its type-certification approval for flights to be conducted in accordance with VFR by day.
2. Additional flight instruments and equipment shall be installed on or carried in the VCA, as necessary, according to the expected operating conditions and crew workload.

**UAM.IDE.MVCA.140 Fuel/energy measuring and displaying equipment**

1. The VCA shall be equipped with means of measuring and displaying to the pilot in flight the remaining usable amount of fuel/energy.
2. A conservative estimate of the amount of fuel/energy necessary to complete the remaining part of the flight shall be displayed to the pilot in flight unless provided by other means as per point UAM.OP.VCA.195(a).

**UAM.IDE.MVCA.145 Height-determination equipment**

1. The VCA shall, for flights over water, be equipped with a means to determine the height of the aircraft in relation to the water surface, capable of emitting an audio warning below a preset value and a visual warning at a height selectable by the pilot, when operating:
   1. at a distance from land corresponding to more than 3 minutes flying time at normal cruising speed;
   2. reserved;
   3. reserved;
   4. out of sight of the land.

**UAM.IDE.MVCA.170 Crew interphone system**

For operations with more than one crew member, the VCA shall be equipped with an interphone system, including headsets and microphones, for use by all the crew members.

**UAM.IDE.MVCA.180 Public address system (PAS)**

The VCA shall be equipped with a PAS, unless the IAM operator is able to demonstrate that when in flight, the pilot’s voice is audible and intelligible at all passengers’ seats.

**UAM.IDE.MVCA.185 Cockpit voice recorder (CVR)**

1. A VCA with an MCTOM of more than 5 700 kg shall be equipped with a CVR.
2. The CVR shall be capable of retaining the data recorded during at least the preceding 2 hours.
3. The CVR shall record with reference to a timescale on means other than magnetic tape or magnetic wire:
   1. voice communications transmitted from or received in the flight crew compartment by radio;
   2. crew members’ voice communications using the interphone system and the public address system (PAS), if installed;
   3. the aural environment of the flight crew compartment, including the audio signals received from the flight crew microphone;
   4. voice or audio signals identifying navigation or approach aids introduced into a headset or a speaker.
4. The CVR shall, depending on the availability of electrical power, record as early as possible during the cockpit checks at the beginning of the flight prior to the VCA being capable of moving under its own power until the cockpit checks immediately following lift and thrust units powering off at the end of the flight. In any case, the CVR shall automatically start to record prior to the aircraft moving under its own power and shall continue to record until the termination of the flight.
5. A function to modify CVR recordings shall be at the disposal of the PIC so that recordings made prior to the operation of that function cannot be retrieved using normal replay or copying techniques.
6. If the CVR is not deployable, it shall have a device to assist in locating it under water with a minimum underwater transmission time of 90 days. If the CVR is deployable, it shall have an automatic emergency locator transmitter (ELT).

**UAM.IDE.MVCA.190 Flight data recorder (FDR)**

1. A VCA with an MCTOM of more than 5 700 kg shall be equipped with a FDR that uses a digital method of recording and storing data, and for which a method of readily retrieving that data from the storage medium is available.
2. The FDR shall record the parameters required to determine accurately the flight path, speed, attitude, engine(s) power, operation, configuration, and any parameter that has been established during the type certification of the VCA and shall be capable of retaining the data recorded during at least the preceding 25 hours.
3. Data shall be obtained from the VCA sources that enable accurate correlation with information displayed to the pilot(s).
4. The FDR shall automatically start to record the data not later than the VCA is capable of moving under its own power and shall stop automatically following lift and thrust units powering off at the end of the flight.
5. If the FDR is not deployable, it shall have a device to assist in locating it under water with a minimum underwater transmission time of 90 days. If the FDR is deployable, it shall have an automatic ELT.

**UAM.IDE.MVCA.191 Flight recorder**

1. A VCA with an MCTOM of 5 700 kg or less shall be equipped with a flight recorder.
2. The flight recorder shall record by means of flight data and/or images information that is sufficient to determine the flight path and aircraft speed, as well as:
   1. audio from the flight crew compartment in multi-crew and VEMS operations; or
   2. radio communications with air traffic service (ATS) units, where applicable.
3. The flight recorder shall be capable of retaining the flight data and/or images, as well as audio, recorded during at least the preceding 5 hours.
4. The flight recorder shall automatically start to record prior to the VCA being capable of moving under its own power and shall stop automatically following lift and thrust units powering off at the end of the flight.
5. If the flight recorder records images or audio of the flight crew compartment, a function to modify image and audio recordings shall be at the disposal of the PIC, so that the recordings made prior to the operation of that function cannot be retrieved using normal replay or copying techniques.
6. As an alternative to points (b) and (c), some flight data, images or audio may be transmitted and recorded remotely if approved as part of the aircraft type certification.

**UAM.IDE.MVCA.200 Flight data and cockpit voice combination recorder**

Compliance with the CVR and FDR requirements may be achieved by the carriage of one combination recorder.

**UAM.IDE.MVCA.205 Seats, seat safety belts, restraint systems, and child restraint devices (CRDs)**

1. The VCA shall be equipped with:
   1. a seat or berth for each person on board that is aged 24 months or older;
   2. a seat belt with an upper-torso restraint system for use on each passenger seat and restraining belts on each berth;
   3. a child restraint device (CRD) for each person on board that is younger than 24 months; and
   4. a four-point upper-torso restraint system that includes a seat belt with two shoulder straps, on each pilot seat.
2. A seat belt with upper-torso restraint system shall:
   1. have a single-point release; and
   2. on the pilot seat, incorporate a device that will automatically restrain the occupant’s torso in the event of rapid deceleration.

**UAM.IDE.MVCA.210** “**FASTEN SEAT BELT” and** “**NO SMOKING” signs**

The VCA shall be equipped with a means of indicating to all persons on board when seat belts shall be fastened, and that smoking is not allowed at any time.

**UAM.IDE.MVCA.220 First-aid kits**

1. The VCA shall be equipped with at least one first-aid kit.
2. First-aid kits shall be:
   1. readily accessible for use;
   2. kept up to date.

**UAM.IDE.MVCA.240 Supplemental oxygen – non-pressurised aircraft**

Non-pressurised VCA operated at pressure altitudes above 10 000 ft shall be equipped with supplemental oxygen equipment capable of storing and dispensing oxygen in accordance with the following table:

*Table*

**Minimum requirements regarding supplemental oxygen in non-pressurised aircraft**

|  |  |
| --- | --- |
| Supply for: | Flight duration and cabin pressure altitude |
| person(s) piloting the aircraft | For the entire flying time at pressure altitudes above 13 000 ft and for any period that exceeds 30 minutes at pressure altitudes above 10 000 ft but not exceeding 13 000 ft. |
| 100 % of passengers [(1)](#_bookmark90) | For the entire flying time at pressure altitudes above 13 000 ft. |
| 10 % of passengers [(1)](#_bookmark90) | For the entire flying time beyond 30 minutes at pressure altitudes above 10 000 ft but not exceeding 13 000 ft. |

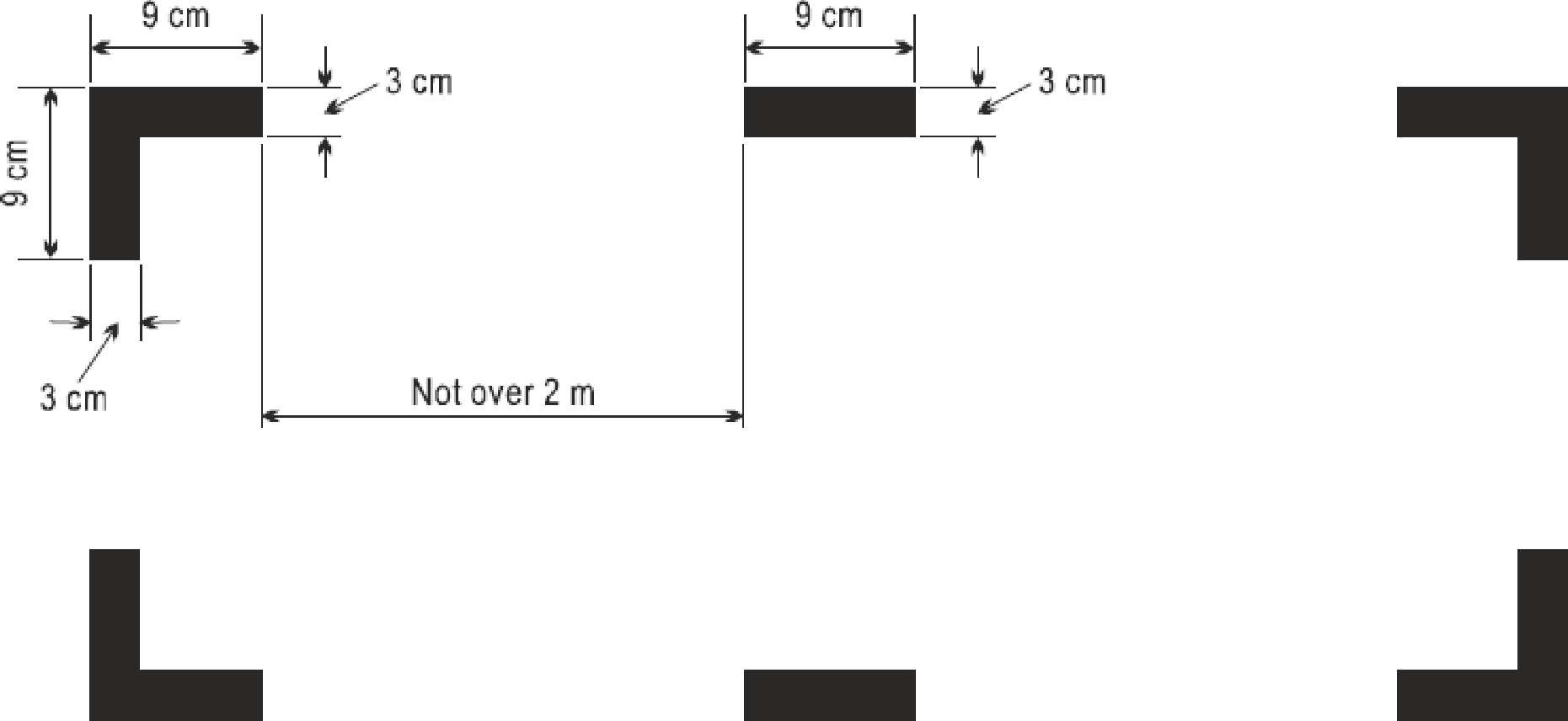
[(1)](#_bookmark89) Passenger percentages in this table refer to passengers carried on board, including persons younger than 24 months of age.

**UAM.IDE.MVCA.250 Handheld fire extinguishers**

1. The VCA shall be equipped with at least one handheld fire extinguisher in the flight crew compartment, which shall be readily accessible for use.
2. At least one handheld fire extinguisher shall be located in the passenger compartment if the handheld fire extinguisher located in the flight crew compartment cannot be easily accessed by the passengers.
3. The type and quantity of the fire-extinguishing agent of the handheld fire extinguishers shall be suitable for the type of fire likely to occur in the compartment where the handheld fire extinguisher is intended to be used and to minimise the hazard of toxic gas concentration in compartments occupied by persons.

**UAM.IDE.MVCA.260 Marking of break-in points**

If areas on the VCA’s fuselage that are suitable for break-in by rescue crews in an emergency are marked, such areas shall be marked as shown in the figure below.



**UAM.IDE.MVCA.275 Emergency lighting and marking**

The VCA shall be equipped with:

1. an emergency lighting system independent of the VCA normal electric power supply to facilitate the evacuation of passengers from the aircraft; and
2. emergency-exit marking and locating signs visible in daylight, in the dark and in a smoke filled cabin.

**UAM.IDE.MVCA.280 Emergency locator transmitters (ELTs)**

The VCA shall be equipped (fitted) with at least one approved automatic ELT or, alternatively, with such other approved automatic aircraft tracking device in combination with a locator beacon that shall enable rescue services to be alerted, to reach the accident site and to accurately locate survivors.

**UAM.IDE.MVCA.300 Flights over water**

1. A VCA that carries passengers shall be certified:
   1. for ditching, when operated over water in a hostile sea at a distance from land corresponding to more than 10 minutes flying time at normal cruising speed;
   2. for ditching or emergency flotation, when operated over water in a non-hostile sea at a distance from land corresponding to more than 10 minutes flying time at normal cruising speed;
   3. for limited overwater operations, if not meeting the criteria referred to in point (a)(1) or (a)(2), and when one or more of the following conditions apply:
      1. the total flying time over water is longer than 3 minutes;
      2. the landing or take-off is performed over water.
2. A VCA that does not carry passengers shall be certified:
   1. for ditching or emergency flotation, when operated over water at a distance from land corresponding to more than 10 minutes flying time at normal cruising speed;
   2. for limited overwater operations, if not meeting the criteria referred to in point (b)(1) and when one or more of the following conditions apply:
      1. the total flying time over water is longer than 3 minutes;
      2. the landing or take-off is performed over water.
3. A VCA that operates on water shall be certified for operations on water in addition to meeting the criteria referred to in point (a) or (b).
4. A VCA that operates on floating surfaces shall be certified for operations on floating surfaces in addition to meeting the criteria referred to in point (a) or (b).
5. The VCA shall carry a survival ELT (ELT(S)) that is buoyant and can be automatically activated for flights over water, except for limited overwater operations.

**UAM.IDE.MVCA.305 Life jackets and other equipment**

1. Except as specified in point (c) for flights over water as defined in point UAM.IDE.MVCA.300, the VCA shall be equipped as a minimum with a life jacket for each person on board, stowed in a position that is readily accessible from the seat or berth of the person for whose use it is provided, with the restrain system fastened. If it is not possible to have the life jackets readily accessible with the restrain system fastened, each person shall wear a life jacket on or, if that person is younger than 24 months, an equivalent flotation device.
2. Each life jacket or equivalent individual flotation device shall be equipped with a means of electric illumination for the purpose of facilitating the location of persons in the water.
3. For flights over water in a hostile sea at a distance from land corresponding to more than 10 minutes flying time at normal cruising speed, for the purpose of support to activities related to non-renewable and renewable-energy sources and support to vessels:
   1. each person on board shall wear a life jacket during the entire operation unless integrated survival suits that meet the combined requirement of the survival suit and life jacket are worn;
   2. each person on board shall wear a survival suit as appropriate with regard to the water temperature and estimated rescue time; the level of insulation provided shall be sufficient for the prevailing conditions and not excessive;
   3. each person on board shall carry an emergency breathing system (EBS) and shall be instructed in its use.

**UAM.IDE.MVCA.310 Life rafts**

1. The VCA shall equipped with one or more life rafts for flights over water in a hostile sea area at a distance from land corresponding to more than 10 minutes flying time at normal cruising speed or shall carry at least one life raft stowed so as to facilitate its ready use in an emergency for flights over water in a non-hostile sea at a distance from land corresponding to more than 10 minutes flying time at normal cruising speed. The life rafts shall have sufficient capacity, separately or together, to accommodate all persons carried on board the VCA.
2. All required life rafts shall allow for their ready use in an emergency.
3. Each required life raft shall contain at least one ELT(S).
4. Each required life raft shall be usable in the sea conditions in which the VCA’s ditching, flotation, and trim characteristics have been evaluated for the purpose of certification.
5. Each required life raft shall contain life-saving equipment, including means of sustaining life, as appropriate to the flight to be undertaken.

**UAM.IDE.MVCA.311 Survival equipment**

1. A VCA operated over areas where search and rescue would be particularly difficult shall be equipped with:
   1. signalling equipment to make distress signals;
   2. at least one ELT(S); and
   3. additional survival equipment for the route to be flown taking into account the number of persons on board.

**UAM.IDE.MVCA.315 Equipment for on-water operations**

1. A VCA certified for operating on water shall be equipped with:
   1. a sea anchor and other equipment necessary to facilitate mooring, anchoring or manoeuvring the VCA on water, appropriate to its size, weight and handling characteristics; and
   2. equipment for making the sound signals prescribed in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, where applicable.

**UAM.IDE.MVCA.325 Headsets**

The VCA shall be equipped with a headset with boom microphone or equivalent and a transmit button on the flight controls for each pilot of the VCA at their assigned station.

**UAM.IDE.MVCA.330 Radio communication equipment**

1. The VCA shall be equipped with at least one radio communication system connected to the aircraft’s primary power supply and as many more radio communication systems as necessary for the type of operation to be conducted and the class(es) of airspace in which the operation shall take place.
2. The radio communication equipment shall allow flight crews under normal operating conditions to:
   1. communicate with appropriate ground stations from any point on the route, including diversions;
   2. communicate with appropriate ATC stations from any point in controlled airspace within which flights are intended to be operated; and
   3. receive meteorological information.
3. The radio communication equipment shall allow for communication on the 121,5 MHz aeronautical emergency frequency.

**UAM.IDE.MVCA.345 Navigation equipment**

1. The VCA shall be equipped with navigation equipment for flights in accordance with VFR by day and in accordance with the applicable airspace requirements.
2. The VCA shall be equipped with sufficient navigation equipment to ensure that, in the event of failure of one item of equipment at any phase of the flight, the remaining equipment shall allow for safe navigation in accordance with the flight plan.

**UAM.IDE.MVCA.350 Transponders**

When required by the class of airspace being flown, the VCA operated under VFR by day shall be equipped with a secondary surveillance radar (SSR) transponder with all the required capabilities.

**UAM.IDE.MVCA.355 Management of aeronautical databases**

1. The IAM operator shall:
   1. ensure that the aeronautical databases to be used on certified aircraft system applications meet the data quality requirements that are adequate for the intended use of the data;
   2. ensure the timely distribution and update of current and unaltered aeronautical databases to all aircraft that require them;
   3. report to the database provider instances of erroneous, inconsistent or missing data that might be reasonably expected to constitute a hazard to flight, notwithstanding any other occurrence-reporting requirements as defined in Regulation (CAA) No. 09/2017. In such cases, the IAM operator shall inform all personnel concerned, and shall ensure that the affected data is not used.’

**ANEKS I**

Aneks I Uredbe (ACV) br. 05/2015 se menja kao što sledi:

1. tačka FCL.010 menja se kao što sledi:
   1. U definiciji „Vreme leta“, treći pasus o „vazdušnim plovilima“ zamenjuje se sledećim:

„za vazdušna plovila, to znači ukupno vreme od trenutka kada se vazduhoplov oslobodi sa jarbola radi poletanja do trenutka kada se vazduhoplov konačno zaustavi na kraju leta i pričvrsti za jarbol;

* 1. U definiciji „Vreme leta“, dodaje se četvrti pasus o „letelici sposobni za VTOL“ koji sledi:

„za avione sposobne za VTOL (VCA), to znači ukupno vreme između trenutka kada se uzgonske i potisne jedinice uključe u svrhu poletanja do trenutka kada se avion konačno zaustavi na kraju leta i kada se uzgonske i potisne jedinice isključe.“;

* 1. definicija "helikopter" zamenjuje se sledećim:

„Helikopter“ znači tip rotorokrilne letelice koji se u letu uglavnom održava reakcijama vazduha na najviše dva motorna rotora na suštinski vertikalnim osama.“;

1. u tački FCL.060, uvodna rečenica iz tačke (b) zamenjuje sledećim:

„(b) Avioni, helikopteri, letelice sa pogonom na uzgonu, vazdušni brodovi i letelice sposobne za vertikalno uzletanje i sletanje (VTOL).“ Pilot ne sme upravljati vazduhoplovom u komercijalnom vazdušnom saobraćaju ili prevoziti putnike:“.

**ANEKS II**

Aneks Uredbe (ACV) br. 01/2020 se menja kao što sledi:

1. u tački SERA.2010, tačka (b) zamenjuje se sledećim: „(b) Akcije pre leta

Pre početka leta, komandni pilot vazduhoplova mora da se upozna sa svim dostupnim informacijama koje odgovaraju nameravanoj operaciji. Akcije pre leta za letove van blizine aerodroma, i za sve IFR letove, moraju da uključuju pažljivo proučavanje dostupnih aktuelnih meteoroloških izveštaja i prognoza, uzimajući u obzir potrebe za gorivom/energijom i alternativni tok delovanja ako se let ne može završiti kako je planirano.

1. u tački SERA.4005, tački 12, tačke (a) zamenjuje se sledećim:

„(12) Izdržljivost goriva/energije“;

1. u tački SERA.4015, tačka (b) zamenjuje se sledećim:

„(b) Informacije dostavljene pre polaska u vezi sa trajanjem goriva ili energije ili ukupnim brojem osoba u avionu, ako su netačne u vreme polaska, predstavljaju značajnu promenu plana leta i kao takve se moraju prijaviti.“;

1. u tački SERA.8015, tački 4, tačke (a) zamenjuje se sledećim:

(4) *Potencijalno ponovno odobrenje u letu.* Ako se, pre polaska, očekuje da će, u zavisnosti od izdržljivosti goriva/energije i podložno ponovnom dobijanju dozvole u letu, biti doneta odluka o nastavku leta ka izmenjenom odredišnom aerodromu, nadležne jedinice kontrole letenja biće o tome obaveštene unošenjem u plan leta informacija o izmenjenoj ruti (kada je poznata) i izmenjenom odredištu.“;

1. u tački SERA.8020, tačke (d), (1) i (2) zamenjuju se sledećim:

(d) *Pogoršanje vremena ispod vizuelne meteorološke zone (VMC).* Kada postane očigledno da let u uslovima vizuelnih meteoroloških uslova (VMC) u skladu sa trenutnim planom leta neće biti izvodljiv, VFR let koji se izvodi kao kontrolisani let mora:

* 1. zahtevati izmenjeno odobrenje koje omogućava vazduhoplovu da nastavi let u uslovima vizuelnih meteoroloških uslova (VMC) do odredišta ili do alternativnog aerodroma ili operativnog mesta, ili da napusti vazdušni prostor u kome je potrebno odobrenje ATC kontrole; ili
  2. ako se ne može dobiti odobrenje u skladu sa tačkom (1), nastaviti let u uslovima vizuelnih meteoroloških uslova (VMC) i obavestiti nadležnu jedinicu kontrole leta o preduzetoj akciji ili napuštanja dotičnog vazdušnog prostora ili sletanja na najbliži odgovarajući aerodrom ili operativno mesto; ili“;

1. u tački SERA.9005 ubacuje se sledeća tačka (7a): „(7a) informacije o bespilotnim vazduhoplovima;“;
2. u tački SERA.11005, tačka (ab) zamenjuje se sledećim:

„(ab) Ako je vazduhoplov izložen nezakonitom ometanju, komandant vazduhoplova će pokušati da sleti što je pre moguće na najbliži pogodan aerodrom ili operativno mesto ili na namenski aerodrom ili operativno mesto koje je odredio nadležni organ, osim ako faktori u vazduhoplovu ne nalažu drugačije.“;

1. u tački SERA.11012, tačke (a) i (b) zamenjuju se sledećim:

„(a) Kada pilot prijavi stanje minimalnog nivoa goriva/energije, kontrolor leta mora što je pre moguće obavestiti pilota o svim očekivanim kašnjenjima ili da se ne očekuju nikakva kašnjenja.“

(b) Kada nivo goriva/energije zahteva proglašenje vanredne situacije, pilot, u skladu sa tačkom SERA.14095, to mora da naznači korišćenjem radio-telefonskog signala za nevolju (MAYDAY), poželjno izgovorenog tri puta, nakon čega sledi navođenje prirode stanja nevolje (FUEL).“;

1. tačka SERA.11015 menja se kao što sledi:
2. u tabeli S11-1, serije 3’ zamenjuju se sledećim:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘3 | DAN ili NOĆ – Spuštanje stajnog trapa (ako ga ima), prikazivanje stalnih svetala za sletanje i prelet iznad piste u upotrebi ili, ako je presretnuti vazduhoplov helikopter / vazduhoplov sa mogućnošću vertikalnog zaletanja (VTOL), preleta iznad područja za sletanje helikoptera / vazduhoplova sa mogućnošću VTOL-a. U slučaju helikoptera / aviona sposobnih za vertikalno letenje (VTOL), helikopter presretač / avion sposoban za VTOL vrši prilaz za sletanje, lebdeći blizu područja za sletanje. | Sleteti na ovaj aerodrom. | DAN ili NOĆ – Spuštanje stajnog trapa (ako je ugrađen), pokazivanje stalnih svetala za sletanje i praćenje aviona presretača i, ako se, nakon preletanja piste u upotrebi ili područja za sletanje helikoptera/vazduhoplova sposobnih za vertikalno uzletanje (VTOL), sletanje smatra bezbednim, nastavak sletanja. | Razumem, povinovaću se. |

1. u tabeli S11-2, serije 4’ zamenjuju se sledećim:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘4 | DAN ili NOĆ – Podizanje stajnog trapa (ako je ugrađen) i trepćuća svetla za sletanje prilikom preletanja iznad piste u upotrebi ili iznad područja za sletanje helikoptera/vazduhoplova sposobnih za vertikalno uzletanje na visini većoj od 300 m (1000 stopa)  ali ne više od 600 m (2 000 stopa) (u slučaju helikoptera, na visini većoj od 50 m (170 stopa), ali ne većoj od 100 m (330 stopa)) iznad nivoa aerodroma, i nastavljajući da kruži oko piste koja je u upotrebi ili oko područja za sletanje helikoptera/vazduhoplova sposobnih za vertikalno uzletanje (VTOL). Ako nije moguće upaliti svetla za sletanje, upalite bilo koja druga raspoloživa svetla. | Aerodrom koji ste odredili je neadekvatan. | DAN ili NOĆ – Ako je poželjno da presretnuti vazduhoplov prati letelicu presretač do alternativnog aerodroma, vazduhoplov presretač podiže stajni trap (ako je ugrađen) i koristi signale Serije 1 propisane za vazduhoplove presretače.  Ako se odluči da se presretnuti vazduhoplov pusti, vazduhoplov presretač koristi signale Serije 2 propisane za avione presretače. | Razumem, pratite me. Razumem, možete nastaviti. |

1. u Dodatku 1 „Signali“, tačka „4. SIGNALI ZA NAVOĐENJE VAZDUHOPLOVA NA ZEMLJI se menja kao što sledi:
   1. tačke (b) tačke 4.1.1 zamenjuje se sledećom:

„(b) za helikoptere/letelice sposobne za vertikalno sletanje (VTOL), gde pilot može najbolje da vidi signalistu/maršalera.“;

* 1. U tačkama 16 do 20 tačke 4.1.2, tekst fusnota 1 do 3 zamenjuje se sledećim:

'(1) Za upotrebu kod lebdećih helikoptera / vazduhoplova sposobnih za vertikalno sletanje (VTOL).

1. Za upotrebu kod lebdećih helikoptera / vazduhoplova sposobnih za vertikalno letenje (VTOL).
2. Za upotrebu kod lebdećih helikoptera / vazduhoplova sposobnih za vertikalno sletanje (VTOL).“;
3. U Dodatku 5 „Tehničke specifikacije u vezi sa posmatranjem vazduhoplova i izveštajima putem glasovne komunikacije“, odeljak „A. UPUTSTVA ZA IZVEŠTAVANJE“ se menja na sledeći način:

U tački 2 „DETALJNA UPUTSTVA ZA IZVEŠTAVANJE“, [Stavka 8] Odeljka 2 zamenjuje se sledećim:

„Stavka 8 – IZDRŽLJIVOST.“ Prijavite „IZDRŽLJIVOST“, a zatim izdržljivost goriva/energije u satima i minutima (4 cifre).“

**ANEKS III**

Aneks I Uredbe (ACV) br. 01/2019 se menja kao što sledi:

1. naslov Aneksa I se zamenjuje sledećim:

„Aneks I – Definicije izraza korišćenih u prilozima II do IX“;

1. tačka 21 zamenjuje se sledećom:

„(21) „čisti put“ znači definisano pravougaono područje na zemlji ili na vodi pod kontrolom nadležnog organa, izabrano ili pripremljeno kao pogodno područje iznad kojeg vazduhoplov može da izvrši deo svog početnog uzletanja do određene visine;“;

1. tačka 26 zamenjuje se sledećom:

„(26) „gorivo/energija za nepredviđene situacije“ znači gorivo/energija potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora koji bi mogli uticati na potrošnju goriva/energije do odredišnog aerodroma ili vertiporta;“;

1. tačka 31 zamenjuje se sledećom: „(31) „kritične faze leta“ znači:
   1. za helikoptere, rulanje, lebdenje, poletanje, završni prilaz, neuspeli prilaz, sletanje i sve druge faze leta koje odredi pilot-komandant ili komandant;
   2. za VCA, rulanje po zemlji sa putnicima radi leta ili nakon sletanja, rulanje u vazduhu, lebdenje, poletanje, završni prilaz, neuspeli prilaz (okretanje u krugu), sletanje i bilo koja druga faza leta koju odredi komandant vazduhoplova;“;
2. tačka 39 zamenjuje se sledećom:

„(39) „rastojanje DR“ znači horizontalno rastojanje koje je helikopter ili VCA prešao od kraja raspoložive dužine za poletanje;“;

1. tačka 48 zamenjuje se sledećom:

„(48) „područje završnog prilaza i poletanja (FATO)“ znači definisano područje za helikopterske ili VCA operacije iznad kojeg se završava završna faza manevra prilaza za lebdenje ili sletanje i sa kojeg se započinje manevar poletanja; u slučaju helikoptera koji rade u klasi performansi 1 i VCA koji rade u kategoriji Enhanced ili ekvivalentnoj, definisano područje uključuje raspoloživo područje za odbijeno poletanje;“;

1. tačka 50a zamenjuje se sledećom: „(50a) „vreme leta“ znači:
   1. za avione, ukupno vreme od trenutka kada se avion prvi put pokrene radi poletanja do trenutka kada se avion konačno zaustavi na kraju leta;
   2. za helikoptere, ukupno vreme između trenutka kada se lopatice rotora helikoptera počnu okretati radi poletanja do trenutka kada se helikopter konačno zaustavi na kraju leta, i kada se lopatice rotora zaustave;
   3. za VCA, ukupno vreme između trenutka kada se uzgonske i potisne jedinice uključe radi poletanja do trenutka kada se vazduhoplov konačno zaustavi na kraju leta i kada se uzgonske i potisne jedinice isključe;“;
2. tačka 53 zamenjuje se sledećom:

„(53) „osoblje zemaljske službe za hitne slučajeve“ znači bilo koje osoblje zemaljske službe za hitne slučajeve, kao što su policajci, vatrogasci itd., koje je uključeno u helikopterske hitne medicinske službe (HEMS) ili u hitne medicinske službe sa VCA (VEMS) i čiji su zadaci u bilo kojoj meri relevantni za operaciju;“;

1. u tački 69, tačka (ii), tačke (a) zamenjuje se sledećim:

„(ii) putnici u helikopteru ili putnici u VCA ne mogu biti adekvatno zaštićeni od vremenskih nepogoda; ili“;

1. tačka 70 zamenjuje se sledećom:

„(70) „ odluka o tački sletanja (LDP)“ znači:

* 1. za helikoptere, tačka koja se koristi za određivanje performansi sletanja sa koje, nakon što je u ovoj tački otkriven kvar motora, sletanje može bezbedno da se nastavi ili da se započne prinudno sletanje;
  2. za VCA, tačka koja se koristi za određivanje performansi sletanja sa koje se sletanje može bezbedno nastaviti ili započeti prinudno sletanje, nakon CFP-a;“;

1. tačka 71 zamenjuje se sledećom: „(71) „raspoloživa dužina za sletanje“ znači:
   1. za avione (LDAA), dužina piste koju je država aerodroma proglasila raspoloživom i pogodnom za zalet aviona pri sletanju;
   2. za helikoptere (LDAH), dužina FATO plus svaka dodatna površina koju je država aerodroma proglasila raspoloživom i pogodnom da helikopter izvrši manevar sletanja sa definisane visine; i
   3. za VCA (LDAV), dužina FATO plus svaka dodatna površina proglašena dostupnom i pogodnom za VCA za završetak manevra sletanja sa definisane visine;“;
2. ubacuje se sledeća tačka 71a:

„(71a) „potrebna dužina za sletanje (LDR)“ znači:

* 1. za helikoptere (LDRH), horizontalna udaljenost potrebna za sletanje i potpuno zaustavljanje sa tačke 15 m (50 ft) iznad površine za sletanje; i
  2. za VCA (LDRV), horizontalna udaljenost potrebna za sletanje i potpuno zaustavljanje sa tačke 15 m (50 ft) iznad površine za sletanje;“;

1. tačka 78 zamenjuje se sledećom:

„(78) „medicinski putnik“ znači medicinsko lice koje se prevozi helikopterom tokom HEMS leta ili u VCA tokom VEMS leta, uključujući, ali ne ograničavajući se na lekare, medicinske sestre i bolničare;“;

1. u tački 82, tačka (b) zamenuje se sledećom:

„(b) putnici u helikopteru ili putnici u VCA mogu biti zaštićeni od vremenskih nepogoda; i“;

1. tačka 96 zamenjuje se sledećom:

„(96) „komandni pilot (KP)“ znači pilot određen za komandanta i zadužen za bezbedno sprovođenje leta; za potrebe komercijalnih operacija vazdušnog prevoza avionima i helikopterima, termin „komandni pilot leta“ se označava sa „komandant“;“

1. tačka 102 zamenjuje se sledećom:

„(102) „dostupna dužina za prekinuto poletanje (RTODA)“ znači:

* 1. za helikoptere (RTODAH), dužina područja završnog prilaza i poletanja proglašena dostupnom i pogodnom za helikoptere koji se koriste u performansama klase 1 za završetak prekinutog poletanja; ili
  2. za VCA (RTODAV), dužina područja završnog prilaza i poletanja proglašena dostupnom i pogodnom za VCA za završetak prekinutog poletanja u skladu sa kategorijom u kojoj se koriste;“;

1. tačka 103 zamenjuje se sledećom:

„(103) „potrebno rastojanje za odbijeno poletanje (RTODR)“ znači:

* 1. za helikoptere (RTODRH), horizontalno rastojanje potrebno od početka poletanja do tačke u kojoj helikopter dolazi do potpunog zaustavljanja nakon otkaza motora i odbijanja poletanja u tački odluke za poletanje;
  2. za VCA (RTODRV), horizontalno rastojanje potrebno od početka poletanja do tačke u kojoj se VCA potpuno zaustavlja završetkom prekinutog poletanja nakon što je CFP prepoznat na tački odluke o poletanju;

1. tačka 104a zamenjuje se sledećom:

„(104a) „bezbedno sletanje“ znači, u kontekstu politike goriva/energije ili šema goriva/energije, sletanje na odgovarajući aerodrom ili operativno mesto ili na odgovarajući vertikalni port ili lokaciju za preusmeravanje sa najmanje konačnom rezervom goriva/energije i u skladu sa važećim operativnim procedurama i operativnim minimumima aerodroma;“

1. tačka 111 zamenjuje se sledećom:

„(111) „tačka odluke o poletanju (TDP)“ znači:

* 1. za helikoptere, tačka koja se koristi za određivanje performansi poletanja sa koje, nakon što je u ovoj tački otkriven kvar motora, može da se izvrši prekinuto poletanje ili da se poletanje bezbedno nastavi;
  2. za VCA, prva tačka definisana kombinacijom brzine i visine sa koje se može izvršiti kontinuirano poletanje, ispunjavajući sertifikovane minimalne performanse (CMP) nakon CFP-a i poslednja je tačka na putanji poletanja sa koje je osigurano prekinuto poletanje;“;

1. tačka 113 zamenjuje se sledećom:

„(113) „dostupna dužina poletanja (TODA)“ znači:

* 1. za helikoptere (TODAH), dužina područja završnog prilaza i poletanja plus, ako je predviđeno, dužina slobodnog puta za helikopter, proglašena dostupnom i pogodnom za helikopter da završi poletanje;
  2. za VCA (TODAV), dužina područja završnog prilaza i poletanja plus, ako je obezbeđena, dužina slobodnog puta proglašena dostupnom i pogodnom za VCA da završi poletanje;“;

1. tačka 114 zamenjuje se sledećom:

„(114) „potrebna dužina poletanja (TODR)“ znači:

* 1. za helikoptere (TODRH), horizontalno rastojanje potrebno od početka poletanja do tačke u kojoj se postignu bezbednosna brzina poletanja(Vtoss), izabrana visina i pozitivan penjački gradijent, nakon što se prepozna otkaz kritičnog motora u tački odluke za poletanje (TDP), dok preostali motori rade u okviru odobrenih operativnih ograničenja;
  2. za VCA (TODRV), horizontalno rastojanje potrebno od početka poletanja do tačke u kojoj se postigne bezbedno izbegavanje prepreka i pozitivan penjački gradijent, nakon što se prepozna kritičan otkaz za performanse (CFP) u tački odluke za poletanje (TDP)“;

1. tačka 115 zamenjuje se sledećom: „(115) „putanja poletanja“ znači:
   1. vertikalna i horizontalna putanja, sa neispravnim kritičnim motorom, od određene tačke u fazi poletanja za avione do 1 500 stopa iznad površine, a za helikoptere do 1 000 stopa iznad površine;
   2. za VCA, vertikalna i horizontalna putanja sa kritičnim otkazom performansi (CFP), koja se proteže od tačke poletanja do tačke u kojoj se VCA nalazi na visini iznad visine poletanja koja je kompatibilna sa profilom rute i nije viša od 305 m (1 000 ft);“;
2. tačka 116 zamenjuje se sledećom:

„(116) „masa pri poletanju“ znači masa koja uključuje sve i svakoga ko se nalazi u plovilu na početku poletanja za helikoptere ili za video-aviaciono letenje (VCA), i tokom poletanja za avione;“;

1. tačka 118 zamenjuje se sledećom:

„(118) „član tehničke posade“ znači član posade u komercijalnom vazdušnom prevozu HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama, osim člana letačke ili kabinske posade, kojeg je operater rasporedio na dužnosti u vazduhoplovu ili na zemlji radi pomaganja pilotu tokom HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacija, koje mogu zahtevati rukovanje specijalizovanom opremom u avionu;“;

1. Dodaju se sledeće tačke 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 i 143:

„(130) „kretanje po zemlji“ znači kretanje vazduhoplova na površini za kretanje aerodroma ili vertiporta uz pomoć spoljne opreme ili dodatne opreme koju ne pokreće vazduhoplov;“

1. „Zemaljsko osoblje“ znači osoblje koje nije deo letačke posade ili deo tehničke posade, a koje je zaduženo za zadatke vezane za kretanje VCA sa zemlje ili bilo koju drugu zemaljsku pomoć koja se pruža vazduhoplovu, i koje je prošlo obuku o relevantnim operativnim i bezbednosnim procedurama;
2. „kategorija Enhanced“ znači kategorija za VCA sertifikaciju i rad prema kojoj vazduhoplov ispunjava zahteve za kontinuirani bezbedan let i sletanje nakon kritičnog otkaza performansi (CFP);
3. „sertifikovane minimalne performanse (CMP)“ označavaju, u vezi sa VCA, skup podataka o performansama dobijenih razmatranjem uticaja pojedinačnih kvarova i kombinacija kvarova koji nisu izuzetno malo verovatni na nominalne parametre performansi;
4. „kontinuirani bezbedan let i sletanje (CSFL)“ znači, u vezi sa VCA koji se koristi u kategoriji Enhanced, da je vazduhoplov sposoban da nastavi kontrolisani let i sleti na vertikalni aerodromu, moguće koristeći procedure u vanrednim situacijama, bez potrebe za izuzetnim pilotskim veštinama ili snagom;
5. „Kritični otkaz performansi (CFP)“ znači, u vezi sa VCA, otkaz ili kombinaciju otkaza koji rezultiraju maksimalnim pogoršanjem za datu fazu leta i parametar performansi; skup kritičnih otkaza performansi koristi se za utvrđivanje sertifikovanih minimalnih performansi (CMP);
6. „ograničene operacije iznad vode“ označavaju operacije IAM sa VCA koje se izvode tokom ograničenog vremena leta iznad vode;
7. „Član tehničke posade VEMS-a“ znači član tehničke posade (TCM) koji je raspoređen na VEMS let radi pomaganja pilotu tokom leta i brige o svakoj osobi kojoj je potrebna medicinska pomoć;
8. „VEMS operativna baza“ znači vertikalni port na kojem su VCA, njena letačka posada i članovi VEMS posade u pripravnosti za VEMS operacije;
9. „Operativno mesto VEMS-a“ znači operativno mesto koje je izabrao komandant vazduhoplova za VEMS operacije, sletanja i poletanja;
10. „vertiport“ znači površina zemljišta, vode ili strukture koja se koristi ili je namenjena za sletanje i poletanje VCA, i za kretanje VCA;
11. „adekvatan vertiport“ znači vertiport na kojem se može koristiti VCA, uzimajući u obzir dimenzije, težinu, putanje prilaza i odlaska vazduhoplova, i koji je obezbeđen uslugama i objektima neophodnim za predviđenu operaciju i dostupan je u očekivano vreme korišćenja;
12. „Bezbedna brzina poletanja pri vertikalnom zraku (VTOLtoss)” označava minimalnu brzinu kojom se penjanje mora postići sa CFP prepoznatim na TDP u slučaju VCA koji se koristi u kategoriji Enhanced;
13. „VCA sa posadom“ znači VCA kojim upravlja najmanje jedan pilot u brodu;“.

**ANEKS IV**

Aneks II (Deo- ARO) Uredbe (ACV) br. 01/2019 menja se kao što sledi:

1. Naslov Odeljka I, pod-odeljka OPS „Vazduhoplovne operacije“ zamenjuje se sledećim:

'*ODELJAK I*

***Sertifikacija operatera komercijalnog vazdušnog saobraćaja (CAT) i operatera inovativne vazdušne mobilnosti (IAM)***';

1. u tački ARO.OPS.200 tačke (b), tačka (1) zamenjuje se sledećim:

„(1) specifikacije operacija, kako je utvrđeno u Dodatku II, za komercijalne vazdušne operacije avionima i helikopterima i za inovativne operacije vazdušne mobilnosti (IAM) sa VCA; ili“;

1. nakon tačke ARO.OPS.220 ubacuje se sledeća tačka ARO.OPS.224:

'**ARO.OPS.224 Odobravanje šema goriva/energije za IAM operacije**

* 1. Nadležni organ će odobriti šemu goriva/energije koju je predložio operater IAM ako taj operater dokaže usklađenost sa zahtevima tačaka UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 i UAM.OP.VCA.195 Aneksa IX.
  2. Pored toga, nadležni organ će:
     1. proceniti da li sistem upravljanja IAM operatera i proces upravljanja bezbednosnim rizicima mogu da podrže sprovođenje predložene individualne šeme goriva/energije; i
     2. uspostaviti plan nadzora za sprovođenje periodičnih procena trenutne šeme goriva/energije operatera IAM-a kako bi se proverila usklađenost šeme sa važećim zahtevima ili odlučilo da li šemu treba izmeniti ili opozvati.“;

1. naslov tačke ARO.OPS.225 se zamenjuje sledećim:

'**ARO.OPS.225 Odobravanje šema goriva/energije – avioni i helikopteri**';

1. Dodatak I Aneksu II (Deo- ARO) zamenjuje se sledećim:

'*Dodatak I*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| SERTIFIKAT ZA VAZDUŠNOG OPERATERA  **(Raspored odobrenja za operatere vazdušnog saobraćaja)**  Vrste operacije:  Komercijalni vazdušni prevoz (CAT) □ Putnici; □ Teret; □ Ostalo [(1)](#_bookmark21): . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .  Inovativna vazdušna mobilnost (IAM) □ Putnici; □ Teret; □ Ostalo [(1)](#_bookmark21): . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | |
| [(4)](#_bookmark24) | Država operatera [(2)](#_bookmark22) | [(5)](#_bookmark25) |
| Organ izdavanja [(3)](#_bookmark23) |
| Broj akreditacije [(6)](#_bookmark26): | Ime operatera [(7)](#_bookmark27) Trgovačko ime DBA [(8)](#_bookmark28)  Poštanska adresa operatera [(10)](#_bookmark30): Telefon [(11)](#_bookmark31):  Faks imejl: | Operativne kontakt osobe: [(9)](#_bookmark29)  Kontakt podaci na koje se može kontaktirati operativno rukovodstvo bez nepotrebnog odlaganja navedeni su u [(12)](#_bookmark32). |
|  |
|  |
|  |
| * Ovim se potvrđuje da je [(13)](#_bookmark33) ovlašćen za obavljanje operacija komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT)   kako je definisano u priloženim operativnim specifikacijama, u skladu sa operativnim priručnikom i Aneksom V Uredbe (ACV) br. 05/2020 i njenim delegiranim i implementacionim aktima.   * Ovim se potvrđuje da [(13)](#_bookmark33) je ovlašćen za sprovođenje inovativnih operacija vazdušne mobilnosti (IAM),   kako je definisano u priloženim operativnim specifikacijama, u skladu sa operativnim priručnikom i Aneksom V Uredbe (ACV) br. 05/2020 i njenim delegiranim i implementacionim aktima. | | |
| Datum izdavanja [(14)](#_bookmark34): | Ime i potpis [(15)](#_bookmark35): Zvanje: | |
| 1. Drugi tip prevoza koji treba navesti. 2. Zamenjeno imenom države operatera. 3. Zamenjeno identifikacijom nadležnog organa koji je izdao dokument. 4. Za upotrebu nadležnog organa. 5. Za upotrebu nadležnog organa. 6. Referenca odobrenja, koju je izdao nadležni organ. 7. Zamenjeno registrovanim imenom operatera. 8. Trgovačko ime operatera, ako se razlikuje. Ubacite „Dba“ (za „Posluje kao“) ispred trgovačkog imena. 9. Kontakt podaci uključuju brojeve telefona i faksa, uključujući pozivni broj zemlje, i adresu e-pošte (ako je dostupna) koju operativno rukovodstvo može kontaktirati bez nepotrebnog odlaganja u vezi pitanja za letačke operacije, plovidbenost, kompetentnost članova letačke i kabinske posade, opasne materije i druga prikladna pitanja. 10. Adresa glavnog mesta poslovanja operatera. 11. Podaci o telefonu i faksu glavnog mesta poslovanja operatera, uključujući pozivni broj zemlje. Imejl adresu treba navesti ako je dostupna. 12. Umetanje kontrolisanog dokumenta, koji se nalazi u vozilu, u kojem su navedeni kontakt podaci, sa odgovarajućim brojem pasusa ili stranice. Npr. „Kontakt podaci ... navedeni su u operativnom priručniku, opšti/osnovni, poglavlje 1,   1.1”; ili „… su navedeni u specifikacijama operacija, stranica 1”; ili „… su navedeni u prilogu ovog dokumenta”.   1. Registrovano ime operatera. 2. Datum izdavanja AOC-a (dd-mm-gggg). 3. Titula, ime i potpis predstavnika nadležnog organa. Pored toga, na AOC se može staviti zvanični pečat.   EASA Obrazac 138- Izdanje 3’ | | |

1. Dodatak II Aneksu II (Deo- ARO) zamenjuje se sledećim:

'*Dodatak II*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| OPERATIVNE SPECIFIKACIJE  (u zavisnosti od odobrenih uslova u operativnom priručniku) | | | | | |
| Kontakt podaci organa koji je izdao uverenje  Telefon [(1)](#_bookmark60): Faks ; Imejl: | | | | | |
| AOK [(2)](#_bookmark61): | Ime operatera [(3)](#_bookmark62): | Datum [(4)](#_bookmark63): | | Potpis: | |
|  | Trgovačko ime DBA | | | | |
| Operativne specifikacije #: | | | | | |
| Model aviona [(5)](#_bookmark64):  Registracioni znaci [(6)](#_bookmark65): | | | | | |
| Vrste operacije:  Komercijalni vazdušni prevoz (CAT) □ Putnici □ Teret □ Ostalo [(7)](#_bookmark66):  Inovativna vazdušna mobilnost (IAM) □ Putnici □ Teret □ Ostalo [(7)](#_bookmark66): | | | | | |
| Oblast delovanja [(8)](#_bookmark67): | | | | | |
| Posebna ograničenja [(9)](#_bookmark68): | | | | | |
| Posebna odobrenja: | | Da | Ne | Specifikacija [(10)](#_bookmark69) | Napomene |
| Opasna roba | | □ | □ |  |  |
| Operacije niske vidljivosti | |  |  |  |  |
| Poletanje | | □ | □ | RVR [(11)](#_bookmark70): m |  |
| Prilaz i sletanje | | □ | □ | CAT [(12)](#_bookmark71) .... DA/H: ... stopa, RVR: ...m |  |
| Operativni krediti | | □ | □ | CAT [(13)](#_bookmark72) …. DA/H: ... stopa, RVR: ...m |  |
| RVSM [(14)](#_bookmark73) | * N/A |  |  |  |  |
| ETOPS [(15)](#_bookmark74) | * N/A |  |  | Maksimalno vreme preusmeravanja [(16)](#_bookmark75)... minuta |  |
| Složene navigacione specifikacije za PBN operacije [(17)](#_bookmark76) | |  |  |  | [(18)](#_bookmark77) |
| Specifikacija minimalnih navigacionih performansi | |  |  |  |  |
| Operacije sa jednomotornim turbinskim avionom noću ili u IMC uslovima (SET-IMC) | |  |  | [(19)](#_bookmark78) |  |
| Helikopterske operacije uz pomoć sistema za noćno gledanje | |  |  |  |  |
| Operacije helikopterskim dizalicama | |  |  |  |  |
| Operacije helikopterske hitne medicinske službe | |  |  |  |  |
| Helikopterske operacije na moru | |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Operacije hitne medicinske službe (VEMS) aviona sposobnih za VTOL |  |  |  |  |
| Obuka kabinskog osoblja [(20)](#_bookmark79) |  |  |  |  |
| Izdavanje CC atestacije [(21)](#_bookmark80) |  |  |  |  |
| Upotreba EFB aplikacija tipa B |  |  | [(22)](#_bookmark81) |  |
| Kontinuirana plovidbenost |  |  | [(23)](#_bookmark82) |  |
| Drugi [(24)](#_bookmark83) |  |  |  |  |
| 1. Telefonski kontakt podaci nadležnog organa, uključujući pozivni broj zemlje. Adresa e-pošte koju treba navesti, kao i faks ako je dostupan. 2. Unošenje broja pripadajućeg sertifikata vazdušnog operatera (AOC). 3. Unošenje registrovanog imena operatera i trgovačkog imena operatera, ako se razlikuju. Umetnite „Dba“ (za „Posluje kao “) ispred trgovačkog imena. 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 serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232) ili unošenje marke, modela i aviona sposobnog za VTOL serije, gde je primenljivo. 6. Registracione oznake su navedene ili u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U ovom drugom slučaju, specifikacije povezanih operacija moraju da sadrže referencu na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne odnose na model vazduhoplova, registarske oznake vazduhoplova mogu se uneti u kolonu „Napomene“ uz odgovarajuće posebno odobrenje. 7. Druge vrste prevoza (npr. hitna medicinska služba) treba navesti. 8. Spisak geografskog područja/područja ovlašćenog rada (po geografskim koordinatama ili određenim rutama, regionu informisanja o letu ili nacionalne ili regionalne granice). 9. Spisak važećih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo dnevni letovi itd.). 10. U ovoj koloni navedite najpovoljnije kriterijume za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (sa odgovarajućim kriterijumima). 11. Unos odobrene minimalne RVR pri poletanju u metrima. Jedan red po odobrenju može se koristiti ako su različita odobrenja odobrena. 12. Unošenje odgovarajuće kategorije preciznog prilaza: CAT II ili CAT III. Unos minimalne RVR u metrima i DH u stopama. Za svaku navedenu kategoriju pristupa koristi se jedan red. 13. Unošenje odgovarajućeg operativnog kredita: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, itd. Unos minimalne 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 letelice ispod FL290. 15. Operacije proširenog dometa (ETOPS) trenutno se primenjuju samo na dvomotorne avione. Stoga, „Nije primenljivo“ polje (N/A) može biti označeno ako model aviona ima manje ili više od dva motora. 16. Može biti navedena i granična udaljenost (u NM), kao i tip motora. 17. Navigacija zasnovana na performansama (PBN): jedan red se koristi za svako složeno odobrenje specifično za PBN (npr. RNP AR APCH), sa odgovarajućim ograničenjima navedenim u kolonama „Specifikacije“ ili „Napomene“, ili u obema. Odobrenja specifičnih RNP AR APCH procedura mogu biti navedena u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U ovom drugom slučaju, specifikacije povezanih operacija moraju imati referencu na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. 18. Navedite da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve piste ili aerodrome, ili oboje. 19. Unošenje određene kombinacije trupa aviona ili motora. 20. Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koji treba da polažu kandidati za sertifikaciju kabinskog osoblja kako je navedeno u Aneksu V (Deo CC) Uredbe (ACV) br. 05/2015. 21. Odobrenje za izdavanje potvrda kabinskom osoblju kako je navedeno u Aneksu V (Deo CC) Uredbe (ACV) br. 05/2015. 22. Umetanje liste aplikacija EFB-a tipa B zajedno sa referencom na EFB hardver (za prenosive EFB-ove). Ova lista se nalazi ili u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U ovom drugom slučaju specifikacije povezanih operacija moraju da sadrže referencu na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. 23. Referenca odobrenja organizacije, odgovorne za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću vazduhoplova i referenca na relevantni propis (npr. Aneks Vc (Deo-CAMO) 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 dužina sletanja, helikopterske operacije do ili sa mesta od javnog interesa, helikopterske operacije iznad neprijateljskog okruženja koje se nalazi van gusto naseljenog područja, helikopterske operacije bez mogućnosti bezbednog prinudnog sletanja, operacije sa povećanim uglovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez ETOPS odobrenja).   EASA Obrazac 139- Izdanje 8’ | | | | |

**ANEKS V**

Aneks III (Deo- ORO) Uredbe (ACV) br. 01/2019 menja se kao što sledi:

1. tačka ORO.GEN.005 zamenjuje se sledećom:

**ORO.GEN.005 Delokrug**

Ovim aneksom se utvrđuju zahtevi koje mora da ispuni vazdušni operater koji obavlja:

* 1. operacije komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT);
  2. komercijalne specijalizovane operacije;
  3. nekomercijalne operacije sa složenim avionima na motorni pogon;
  4. nekomercijalne specijalizovane operacije sa složenim avionima na motorni pogon;
  5. inovativne operacije vazdušne mobilnosti (IAM);

1. u tački ORO.GEN.140, tačka (b) zamenjuje se sledećim: „(b) Pristup vazduhoplovu navedenom u tački (a):“
2. za CAT operacije sa avionima i helikopterima, uključiti mogućnost ulaska i boravka u vazduhoplovu tokom leta, osim ako komandant ne odluči drugačije za pilotsku kabinu u skladu sa tačkom CAT.GEN.MPA.135 u interesu bezbednosti;
3. za IAM operacije sa VCA, uključiti mogućnost ulaska i boravka u avionu tokom leta, osim ako komandant vazduhoplova ne odluči drugačije u skladu sa tačkom IAM.GEN.MVCA.135 u interesu bezbednosti.“;
4. tačka ORO.GEN.310 zamenjuje se sledećom:

'**ORO.GEN.310 Upotreba aviona ili helikoptera navedenih u AOC-u za nekomercijalne operacije i specijalizovane operacije**

* 1. Avion ili helikopter naveden u AOC-u operatera može ostati u AOC-u ako se koristi u bilo kojoj od sledećih situacija:
     1. od strane samog nosioca AOC-a, za specijalizovane operacije u skladu sa Aneksom VIII (Deo-SPO);
     2. od strane drugih operatera, za nekomercijalne operacije sa motornim vazduhoplovom ili za specijalizovane operacije koje se sprovode u skladu sa Aneksom VI (Deo NCC), Aneksom VII (Deo NCO) ili Aneksom VIII (Deo SPO), pod uslovom da se vazduhoplov koristi u kontinuiranom periodu koji ne prelazi 30 dana.
  2. Kada se avion ili helikopter koristi u skladu sa tačkom (a)(2), nosilac AOC-a koji obezbeđuje avion ili helikopter i operater koji koristi avion ili helikopter moraju da uspostave proceduru:
     1. jasno identifikovanje koji je operater odgovoran za operativnu kontrolu svakog leta i opisivanje načina prenosa operativne kontrole između njih;
     2. opis postupka predaje aviona ili helikoptera po njegovom povratku nosiocu AOC dozvole.

Ta procedura mora biti uključena u operativni priručnik svakog operatera ili u ugovor zaključen između imaoca AOC i operatera koji koristi avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a)(2). Nosilac AOC-a utvrđuje obrazac za takav ugovor. Tačka ORO.GEN.220 primenjuje se na te ugovore.

Nosilac AOC i operater koji koristi avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a)(2) moraju da obezbede da se postupak saopšti relevantnom osoblju.

* 1. Nosilac AOC-a podnosi nadležnom organu postupak naveden u tački (b) na prethodno odobrenje. Imalac AOC-a mora da se dogovori sa nadležnim organom o načinima i učestalosti dostavljanja informacija o prenosu operativne kontrole u skladu sa tačkom ORO.GEN.130 (c).
  2. Kontinuiranu plovidbenu sposobnost aviona ili helikoptera koji se koristi u skladu sa tačkom (a) upravlja organizacija, odgovorna za kontinuiranu plovidbenu sposobnost aviona ili helikoptera uključenog u AOC, u skladu sa Uredbom (ACV) br. 08/2018.
  3. Nosilac AOC-a koji obezbeđuje avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a) mora:
     1. naznačiti u svom operativnom priručniku registracione oznake aviona ili helikoptera koji je dostavljen i vrstu operacija koje se izvode tim avionom ili helikopterom;
     2. biti informisan u svakom trenutku i voditi evidenciju o svakom operateru koji drži operativnu kontrolu nad avionom ili helikopterom u bilo kom datom trenutku dok se avion ili helikopter ne vrati imaocu AOC-a;
     3. osigurati da se mere za identifikaciju opasnosti, procenu rizika i ublažavanje koje je uspostavio odnose na sve operacije koje se izvode tim avionom ili helikopterom.
  4. Za operacije koje se sprovode u skladu sa Aneksom VI (Deo NCC) i Aneksom VIII (Deo SPO), operater koji koristi avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a) mora da obezbedi sve sledeće:
     1. da se svaki let izveden pod njegovom operativnom kontrolom evidentira u sistemu tehničke evidencije aviona ili helikoptera;
     2. da se ne vrše nikakve izmene na sistemima aviona ili helikoptera ili njihovoj konfiguraciji;
     3. da se svaki kvar ili tehnički kvar koji se desi dok je avion ili helikopter pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji navedenoj u tački (d);
     4. da nosilac AOC-a dobije kopiju svakog izveštaja o događaju koji se odnosi na letove izvršene avionom ili helikopterom, popunjenog u skladu sa Uredbom (ACV) br. 09/2017 i Uredbom (ACV) br. 11/2017.

1. tačka ORO.AOC.100 zamenjuje se sledećom:

'**ORO.AOC.100 Zahtev za dozvolu vazdušnog operatera (AOC)**

* 1. Bez uticaja na Uredbu (ACV) Br. 01/2020, pre početka CAT operacija avionima ili helikopterima ili IAM operacija sa VCA, operater mora da podnese zahtev za i dobije AOC izdat od strane nadležnog organa.
  2. Operator je dužan da nadležnom organu dostavi sledeće informacije:
     1. zvanično ime i naziv preduzeća, adresa i poštanska adresa podnosioca zahteva;
     2. opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj vazduhoplova koji će se koristiti;
     3. opis sistema upravljanja, uključujući organizacionu strukturu;
     4. ime odgovornog menadžera;
     5. imena imenovanih lica kako je propisano u tački ORO.AOC.135(a), zajedno sa njihovim kvalifikacijama i iskustvom;
     6. kopiju operativnog priručnika kako je propisano u tački ORO.MLR.100;
     7. izjavu da je podnosilac zahteva verifikovao svu dokumentaciju dostavljenu nadležnom organu i da je utvrđeno da je u skladu sa važećim zahtevima.
  3. Kandidati moraju nadležnom organu dokazati da:
     1. CAT operacije sa avionima i helikopterima ispunjavaju osnovne zahteve Aneksa V Uredbe (ACV) br. 05/2020, ovog Aneksa (Deo-ORO), Aneksa IV (Deo-CAT) i Aneksa V (Deo-SPA) ove Uredbe i Aneksa I (Deo-26) Uredbe (ACV) br. 01/2019;

(1a) za IAM operacije sa VCA, one ispunjavaju osnovne zahteve Aneksa V Uredbe (CAA) br. 05/2020, ovog Aneksa III (Deo-ORO), Aneksa V (Deo-SPA) i Aneksa IX (Deo-IAM) ove Uredbe, i sa Aneksom I (Deo-26) Uredbe (ACV) br. 01/2019;

* + 1. svi vazduhoplovi koji se koriste imaju izdat sertifikat o plovidbenosti (CofA) u skladu sa Uredbom (ACV) br. 06/2015 ili su iznajmljeni bez pražnjenja u skladu sa tačkom ORO.AOC.110(d); i
    2. njihova organizacija i menadžment su prikladni i pravilno usklađeni sa obimom i delokrugom planirane operacije.

1. tačka ORO.AOC.125 zamenjuje se sledećom:

'**ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije nosioca AOC-a avionima ili helikopterima navedenim u njegovom AOC-u**

* 1. Nosilac AOC-a može da obavlja nekomercijalne operacije u skladu sa Aneksom VI (Deo NCC) ili Aneksom VII (Deo NCO) sa avionima ili helikopterima navedenim u operativnim specifikacijama njegovog AOC-a ili u njegovom operativnom priručniku, pod uslovom da nosilac AOC-a detaljno opiše takve operacije u operativnom priručniku, uključujući sledeće:
     1. identifikaciju primenljivih zahteva;
     2. opis svih razlika između operativnih procedura koje se koriste pri izvođenju CAT operacija i nekomercijalnih operacija;
     3. načine osiguravanja da je celokupno osoblje uključeno u operacije u potpunosti upoznato sa povezanim procedurama.
  2. Nosilac AOC-a mora da se pridržava:
     1. Aneksa VIII (Deo-SPO) prilikom obavljanja kontrolnih letova za održavanje složenih aviona na motorni pogon;
     2. Aneksa VII (Deo NCO) prilikom obavljanja kontrolnih letova za održavanje sa avionima koji nisu složeni avioni na motorni pogon.
  3. Nosilac AOC-a koji obavlja operacije navedene u tačkama (a) i (b) nije dužan da podnese deklaraciju u skladu sa ovim Aneksom.
  4. Nosilac AOC-a mora da navede vrstu leta, kako je navedeno u njegovom operativnom priručniku, u dokumentima koji se odnose na let (operativni plan leta, teretni list i druga relevantna dokumenta).“;

1. u tački ORO.MLR.100, tačka (b) zamenuje se sledećim:

„(b) Sadržaj OM-a mora da odražava zahteve navedene u ovom Aneksu, u Aneksu IV (Deo CAT), Aneksu V (Deo SPA), Aneksu VI (Deo NCC), Aneksu VIII (Deo SPO) i Aneksu IX (Deo IAM), prema potrebi, i ne sme biti u suprotnosti sa uslovima sadržanim u specifikacijama operacija za sertifikat vazdušnog operatera (AOC), SPO ovlašćenju ili deklaraciji i listi specifičnih odobrenja, prema potrebi.“;

1. tačka ORO.MLR.101 zamenjuje se sledećom:

'**ORO.MLR.101 Operativni priručnik – struktura za CAT i IAM operacije**

Osim za operacije sa jednomotornim avionima sa elisom i MOPSC-om od 5 ili manje ili jednomotornim nesložnim helikopterima sa MOPSC-om od 5 ili manje, koji poleću i sleću na isti aerodrom ili operativno mesto, po VFR pravilima danju, glavna struktura operativnog priručnika (OM) je sledeća:

* 1. Deo A: Opšta/Osnovna, koja obuhvataju sve operativne politike, uputstva i procedure koje nisu povezane sa tipom;
  2. Deo B: Pitanja vezana za upravljanje vazduhoplovom, koja obuhvataju sva uputstva i procedure vezane za tip, uzimajući u obzir razlike između tipova/klasa, varijanti ili pojedinačnih vazduhoplova koje koristi operater;
  3. Deo C: CAT operacije sa avionima i helikopterima, koje obuhvataju uputstva i informacije o ruti/ulozi/području i aerodromu/operativnom mestu ili, IAM operacije sa VCA, koje obuhvataju uputstva i informacije o ruti/ulozi/području i vertikalnom aerodromu/lokaciji preusmeravanja/operativnom mestu;
  4. Deo D: Obuka, koja obuhvata sva uputstva za obuku osoblja potrebna za obezbeđivanje bezbednog rada.“;

1. u tački ORO.MLR.115, tačka (a) zamenjuje se sledećim: „(a) Sledeći zapisi se čuvaju najmanje 5 godina:“
2. za CAT operatore aviona i helikoptera i IAM operatore VCA, evidenciju aktivnosti navedenih u tački ORO.GEN.200;
3. za deklarisane operatere, kopiju deklaracije operatera, detalje o posedovanim odobrenjima i operativni priručnik;
4. za nosioce SPO ovlašćenja, pored tačke (a)(2), evidenciju u vezi sa procenom rizika sprovedenom u skladu sa tačkom SPO.OP.230 i povezanim standardnim operativnim procedurama.“;
5. tačka ORO.FC.005 zamenjuje se sledećom:

**ORO.FC.005 Delokrug**

Ovaj pod-odeljak utvrđuje zahteve za obuku, iskustvo i kvalifikacije letačke posade koje mora da ispuni vazdušni operater i obuhvata:

* 1. ODELJAK 1, u kojem se navode zajednički zahtevi.
  2. ODELJAK 2, kojim se navode dodatni zahtevi koji se primenjuju na CAT operacije avionima i helikopterima, sa izuzetkom CAT operacija sa putnicima koje se izvode po VFR pravilima tokom dana, sa početkom i završetkom na istom aerodromu ili operativnom mestu i unutar lokalnog područja koje je odredio nadležni organ:
     1. jednomotornim avionima sa propelerom koji imaju najveću sertifikacionu masu (MCTOM) od 5700 kg ili manje i najveću mobilnu pilotsku jedinicu (MOPSC) od 5 ili manje; ili
     2. helikopterima na motorni pogon, osim složenih, sa jednim motorom, sa MOPSC-om od 5 ili manje.
  3. ODELjAK 3, kojim se navode dodatni zahtevi za komercijalne specijalizovane operacije i za one operacije navedene u tačkama (b)(1) i (2).
  4. ODELjAK 4, kojim se navode dodatni zahtevi za IAM operacije sa vazduhoplovima sa posadom, sposobnim za VTOL (VCA).“;

1. tačka ORO.FC.105 zamenjuje se sledećom:

'**ORO.FC.105 Imenovanje kao pilota-komandanta/komandanta vazduhoplova**

* 1. U skladu sa tačkom 8.6 Aneksa V Uredbe (CAA) br. 05/2020, jednog pilota iz posade leta, kvalifikovanog kao komandant vazduhoplova u skladu sa Aneksom I (Deo FCL) Uredbe (ACV) br. 05/2015, operater će odrediti za komandnog pilota vazduhoplova ili, za CAT operacije sa avionima i helikopterima, za komandanta.
  2. Operator može da odredi člana posade leta da deluje kao komandni pilot ili komandant samo ako se primenjuju svi sledeći uslovi:
     1. član letačke posade ima minimalni nivo iskustva naveden u operativnom priručniku;
     2. član posade ima adekvatno znanje o ruti ili području gde treba da leti i o aerodromima, uključujući alternativne aerodrome, vertikalne portove (vertidrome), objekte i procedure koje treba koristiti;
     3. Za operacije sa više posada, član letačke posade je završio kurs komandovanja za operatera ako je unapređen sa pozicije kopilota na poziciju komandnog pilota/komandanta.
  3. Za komercijalne operacije avionima i helikopterima i IAM operacije sa VCA, komandni pilot ili komandant kome se može delegirati vođenje leta mora da prođe početnu obuku za upoznavanje sa rutom ili područjem koje će se leteti i sa aerodromima, vertikalnim portovima (vertidromu), lokacijama za preusmeravanje, objektima i procedurama koje će se koristiti, i mora da održava ovo znanje na sledeći način:
     1. znanje o aerodromu ili vertidromu održava se najmanje jednim radom na aerodromu ili vertidromu u periodu od 12 kalendarskih meseci;
     2. Poznavanje rute ili područja ili znanje o lokaciji preusmeravanja mora se održavati radom najmanje jednom na ruti ili području ili na lokaciji preusmeravanja u periodu od 36 kalendarskih meseci; pored toga, potrebna je osvežavajuća obuka u vezi sa znanjem rute ili područja ako se ne radi na ruti ili području 12 meseci u periodu od 36 kalendarskih meseci.
  4. Bez obzira na tačku (c), za operacije koje se izvode po VFR pravilima danju, avionima i helikopterima klase performansi B i C, obuka za upoznavanje na rutama i aerodromima može se zameniti obukom za upoznavanje sa područjem.“;

1. u tački ORO.FC.120, tačka (a) zamenjuje se sledećim:

„(a) Član letačke posade mora da završi kurs preobuke operatera pre nego što započne samostalno linijsko letenje:“

1. pri prelasku na vazduhoplov za koji je potrebno novo ovlašćenje za tip ili klasu;
2. svaki put kada se član letačke posade pridruži operateru.“;
3. u tački ORO.FC.140, tačka (d) zamenjuje se sledećom:

„(d) Za operacije sa više od jednog tipa ili varijante helikoptera ili tipa ili varijante VCA koji se koriste za sprovođenje dovoljno sličnih operacija, ako se linijske provere rotiraju između tipova ili varijanti, svaka linijska provera mora ponovo da potvrdi linijsku proveru za ostale tipove ili varijante helikoptera ili tipove ili varijante VCA.“;

1. u tački ORO.FC.145, tačka (c) zamenjuje se sledećim:

„(c) Za CAT operacije avionima i helikopterima i IAM operacije sa VCA, programe obuke i provere, uključujući nastavne planove i programe i sredstva za sprovođenje programa, kao što su individualni uređaji za simulaciju leta (FSTD) i druga rešenja za obuku, odobriće nadležni organ.“;

1. u tački ORO.FC.146, tačka (e) zamenjuje se sledećim:

„(e) Bez obzira na tačku (b), obuku za vazduhoplov/FSTD i proveru stručnosti operatera može da sprovede odgovarajuće kvalifikovani komandant ili komandni pilot za IAM operacije, koji poseduje sertifikat FI/TRI/SFI i koga je operater nominovao za bilo koju od sledećih operacija:“

1. CAT operacije sa helikopterima koji ispunjavaju kriterijume definisane u tački ORO.FC.005(b)(2);
2. Kompanija za mobilne operacije (CAT) sa helikopterima koji nisu složeni na motorni pogon, tokom dana i iznad ruta kojima se upravlja uz pomoć vizuelnih orijentira;
3. CAT operacije avionima klase performansi B koji ne ispunjavaju kriterijume definisane u tački ORO.FC.005(b)(1);
4. IAM operacije sa VCA danju i preko ruta kojima se upravlja uz pomoć vizuelnih orijentira.
5. U pod-odeljku FC – Posada leta, [Odeljak 4] dodaje se:

ODELJAK 4

***Dodatni zahtevi za IAM operacije sa vazduhoplovima sa posadom sposobnim za VTOL (VCA)***

**ORO.FC.400 Sastav letačke posade**

Minimalni sastav letačke posade za IAM operacije sa avionima sa posadom, sposobnim za VTOL (VCA), mora odgovarati onom navedenom u operativnom priručniku, uzimajući u obzir minimalni broj naveden u letačkom priručniku ili u drugim dokumentima povezanim sa potvrdom o plovidbenosti (CofA) određenog aviona.

**ORO.FC.415 Početna obuka operatera za upravljanje resursima posade (CRM)**

* 1. Član letačke posade mora da završi početni kurs obuke za upravljanje resursima pilota (CRM) pre nego što započne samostalno linijsko letenje.
  2. Početni kurs obuke za upravljanje resursima (CRM) vodiće najmanje jedan odgovarajuće kvalifikovani CRM trener, kome mogu pomagati stručnjaci kako bi se bavio specifičnim oblastima obuke.

**ORO.FC.420 Obuka i provera za preusmeravanje operatera**

1. Obuka za upravljanje resursima (CRM) mora biti integrisana u kurs preobuke za operatera.
2. Kada počne kurs preobuke za IAM operatora, član letačke posade ne sme biti raspoređen na letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi vazduhoplova dok se kurs obuke ne završi ili ne prekine.
3. Obim obuke koji je potreban članu posade za kurs preusmeravanja operatera IAM određuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustvima navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir prethodnu obuku i iskustvo člana posade.
4. Član posade mora da završi:
   1. proveru stručnosti operatera IAM i obuku i proveru opreme za hitne slučajeve i bezbednost pre početka linijskog letenja pod nadzorom (LIFUS); i
   2. proveru linije nakon završetka LIFUS-a.
5. Ako operativne okolnosti, kao što je podnošenje zahteva za novi AOC ili dodavanje novog tipa ili klase vazduhoplova floti, ne dozvoljavaju IAM operateru da ispuni zahteve iz tačke (d), taj operater može razviti poseban kurs konverzije koji će se privremeno koristiti za ograničen broj članova posade.

**ORO.FC.430 Periodična obuka i provera**

1. Svaki član letačke posade mora da završi periodičnu obuku i proveru relevantnu za tip ili varijantu VCA na kojoj radi, kao i za pripadajuću opremu.
2. Provera stručnosti IAM operatera
   1. Svaki član letačke posade mora da završi provere stručnosti operatera IAM kao deo uobičajenog sastava posade kako bi pokazao svoju kompetentnost u primeni normalnih, neuobičajenih i procedura u vanrednim situacijama, pokrivajući relevantne aspekte povezane sa zadacima opisanim u operativnom priručniku.
   2. Rezervisana.
   3. Rok važenja provere stručnosti IAM operatora je 6 kalendarskih meseci.
3. Provera linije

Svaki član letačke posade mora da izvrši linijsko proveravanje na VCA. Rok važenja linijske provere je 12 kalendarskih meseci.

1. Obuka i provera opreme za hitne slučajeve i bezbednost

Svaki član posade mora da završi periodičnu obuku i proveru u vezi sa lokacijom i upotrebom sve opreme za vanredne situacije i bezbednost koja se nalazi u avionu. Rok važenja provere opreme za vanredne situacije i bezbednost je 12 kalendarskih meseci.

1. CRM obuka
   1. Elementi CRM obuke moraju biti integrisani u sve odgovarajuće faze periodične obuke.
   2. Svaki član posade mora da prođe posebnu modularnu CRM obuku. Sve glavne teme CRM obuke biće pokrivene što ravnomernijom raspodelom modularnih sesija obuke tokom svakog trogodišnjeg perioda.
2. Svaki član letačke posade mora da prođe obuku na zemlji i obuku za letenje u FSTD-u ili VCA-u, ili kombinaciju obuke u FSTD-u i VCA-u, najmanje svakih 12 kalendarskih meseci.

**ORO.FC.440 Izvođenje operacija na više od jednog tipa ili varijante**

1. Procedure ili operativna ograničenja za obavljanje operacija na više od jednog tipa ili varijante, utvrđene u operativnom priručniku i odobrene od strane nadležnog organa, obuhvataju:
   1. minimalno potrebno iskustvo članova letačke posade;
   2. minimalno iskustvo potrebno za dati tip ili varijantu pre početka obuke i rada na drugom tipu ili varijanti;
   3. proces kojim će članovi letačke posade kvalifikovani za jedan tip ili varijantu biti obučeni i kvalifikovani za drugi tip ili varijantu; i
   4. svi važeći zahtevi za nedavno iskustvo za svaki tip ili varijantu.
2. Članovi letačke posade ne bi trebalo da upravljaju sa više od tri tipa ili grupe tipova vazduhoplova, uključujući najmanje jedan VCA.
3. tačka ORO.TC.100 zamenjuje se sledećom:

**ORO.TC.100 Delokrug**

Ovim pod-odeljkom se utvrđuju zahtevi koje mora da ispuni vazdušni operater prilikom upravljanja vazduhoplovom sa članovima tehničke posade u operacijama hitne medicinske službe (HEMS) helikoptera, u komercijalnom vazdušnom transportu, operacijama hitne medicinske službe sa VCA (VEMS), operacijama sistema za noćno snimanje (NVIS) ili operacijama helikopterskog dizalice (HHO).“;

1. u tački ORO.TC.105, tačka (a) zamenjuje se sledećim:

„(a) Članovima tehničke posade koji učestvuju u komercijalnom vazdušnom prevozu HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama dodeljuju se dužnosti samo pod uslovom da:

1. imaju najmanje 18 godina;
2. da su fizički i mentalno sposobni da bezbedno obavljaju svoje dodeljene dužnosti i odgovornosti;
3. da su završili svu odgovarajuću obuku koju zahteva ovaj pod-odeljak za obavljanje svojih dodeljenih dužnosti;
4. provereni su i utvrđeno je da su sposobni da obavljaju sve svoje dodeljene dužnosti u skladu sa procedurama navedenim u operativnom priručniku.“;
5. u tački ORO.TC.110, tačka (d) zamenjuje se sledećom:

„(d) Provere koje slede nakon obuke za preusmeravanje operatera i svih potrebnih letova upoznavanja moraju se obaviti pre rada kao obavezni član tehničke posade u HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama.“;

1. u tački ORO.TC.120, tačka (b) zamenjuje se sledećim: „(b) Konverziona obuka operatera mora da obuhvata:
2. lokacija i upotreba sve opreme za bezbednost i preživljavanje koja se nalazi u avionu;
3. sve normalne i hitne procedure;
4. oprema u avionu koja se koristi za obavljanje dužnosti u vazduhoplovu ili na zemlji u svrhu pomoći pilotu tokom HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacija.“;
5. tačka ORO.FTL.100 zamenjuje se sledećom:

**ORO.FTL.100 Delokrug**

Ovim pod-odeljkom se utvrđuju zahtevi koje moraju da ispune vazdušni operater i članovi njegove posade i kabinske posade u vezi sa ograničenjima vremena leta i radnog vremena i zahtevima za odmor posade raspoređene u operacije komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT) avionima.

**ANEKS VI**

Aneks V (Deo- SPA) Uredbe (ACV) br. 01/2019 menja se kao što sledi:

1. tačka SPA.GEN.100 zamenjuje se sledećom:

**‘SPA.GEN.100 Nadležni organ**

* 1. Nadležni organ za izdavanje posebnog odobrenja je:
     1. za komercijalnog operatera aviona ili helikoptera, nadležni organ države članice u kojoj operater ima svoje glavno mesto poslovanja;
     2. za nekomercijalnog operatera aviona ili helikoptera, nadležni organ države članice u kojoj operater ima svoje glavno mesto poslovanja, u kojem je osnovan ili boravište;
     3. za IAM operatora vazduhoplova sposobnih za VTOL (VCA), nadležni organ države članice u kojoj operator ima svoje glavno sedište poslovanja ili prebivalište.
  2. Bez obzira na tačku (a)(2), za nekomercijalnog operatera koji koristi avion ili helikopter registrovan u trećoj zemlji, važeći zahtevi iz ovog Aneksa za odobravanje sledećih operacija neće se primenjivati ako je to odobrenje izdala treća zemlja države registracije:
     1. navigacija zasnovana na performansama (PBN);
     2. minimalne specifikacije navigacionih performansi (MNPS);
     3. vazdušni prostor sa smanjenim minimalnim vertikalnim razdvajanjem (RVSM);
     4. operacije niske vidljivosti (LVOs).’;

1. tačka SPA.MNPS.100 zamenjuje se sledećom:

'**SPA.MNPS.100 MNPS operacije**

Avioni i helikopteri smeju da se koriste u određenom vazdušnom prostoru sa minimalnim specifikacijama navigacionih performansi (MNPS) samo u skladu sa regionalnim dodatnim procedurama, tamo gde su MNPS uspostavljene, ako je operater dobio odobrenje nadležnog organa za obavljanje takvih operacija.“;

1. tačka SPA.RVSM.100 zamenjuje se sledećom:

'**SPA.RVSM.100 RVSM operacije**

Avioni i helikopteri smeju da lete u određenom vazdušnom prostoru gde se primenjuje smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1 000 stopa) između nivoa leta (FL) 290 i FL 410, uključujući, ako je operateru dalo odobrenje nadležnog organa za obavljanje takvih operacija.’;

1. tačka SPA.LVO.100 zamenjuje se sledećom:

'**SPA.LVO.100 Operacije u uslovima male vidljivosti i operacije sa operativnim olakšicama**

Operator aviona ili helikoptera može da obavlja sledeće operacije samo ako ih je odobrio nadležni organ:

* 1. poletanje sa uslovima vidljivosti manjim od 400 m RVR;
  2. Operacije instrumentalnog prilaza u uslovima smanjene vidljivosti; i
  3. operacije sa operativnim olakšicama, osim operacija EFVS 200, koje ne podležu posebnom odobrenju.“;

1. tačka SPA.DG.100 zamenjuje se sledećom:

'**SPA.DG.100 Prevoz opasnih materija**

Osim kako je predviđeno u Aneksu IV (Deo CAT), Aneksu VI (Deo NCC), Aneksu VII (Deo NCO), Aneksu VIII (Deo SPO) i Aneksu IX (Deo IAM) ove uredbe, operater sme da prevozi opasne terete vazdušnim putem samo ako je to odobrio nadležni organ.“;

1. u tački SPA.EFB.100, tačka (a) zamenjuje se sledećim:

„(a) Komercijalni operater vazdušnog prevoza avionima ili helikopterima ili operater IAM-a koristi aplikaciju tipa B EFB samo ako je operater dobio odobrenje nadležnog organa za takvu upotrebu.“;

1. Sledeći [odeljak O) se dodaje:

„POD-ODELJAK O“

***OPERACIJE HITNE MEDICINSKE SLUŽBE SA POSADOM ZA VTOL LET (VEMS)***

**SPA.VEMS.100 Operacije hitne medicinske službe sa posadom za VTOL let (VEMS)**

* 1. Operator IAM-a sme da obavlja operacije vazduhoplova hitne medicinske službe sa posadom, koji može da vrši VTOL (VEMS) samo ako je operater dobio odobrenje nadležnog organa za takve operacije.
  2. Da bi dobio takvo odobrenje nadležnog organa, IAM operater mora:
     1. imati AOC u skladu s Aneksom III (Deo-ORO);
     2. obavljati operacije u skladu sa relevantnim zahtevima Aneksa IX (Deo IAM); i
     3. dokazati nadležnom organu usklađenost sa zahtevima sadržanim u ovom pododeljku.
  3. Operator IAM-a mora da koristi odgovarajuće vertikalne portove za svoju operativnu bazu VEMS-a i bolničke lokacije, osim ako nadležni organ ne odobri korišćenje lokacije od javnog interesa (PIS) na bolničkoj lokaciji.
  4. Operator IAM-a može koristiti odgovarajuće operativne lokacije za potrebe VEMS misija ili VEMS trenažnih letova, uzimajući u obzir:
     1. zahtevi za performanse vazduhoplova koji se primenjuju za poletanje i sletanje;
     2. karakteristike radnog mesta, uključujući dimenzije, prepreke i stanje površine;
     3. bezbedno odvajanje vazduhoplov sposobnih za vertikalno sletanje (VTOL) od ljudi na zemlji; i
     4. zahtevi za privatnost, zaštitu podataka, odgovornost, osiguranje, bezbednost i zaštitu životne sredine.

**SPA.VEMS.110 Zahtevi za opremu za VEMS operacije**

1. Instalacija sve namenske medicinske opreme na avionu sposobnom za VTOL (VCA) i sve naknadne modifikacije te instalacije i, gde je to prikladno, njenog rada, moraju biti odobrene u skladu sa Uredbom (ACV) br. 06/2015.
2. Za VFR letove tokom dana iznad ruta ili područja u kojima se navigacija obavlja pomoću vizuelnih orijentira, VCA mora biti opremljen alatima koji prikazuju položaj sopstvenog broda i prepreke na pokretnoj mapi. Baze podataka mapa i prepreka moraju se redovno ažurirati.
3. Za VFR letove tokom dana, VCA mora biti opremljen sredstvima za merenje i prikazivanje pilotu položaja i stabilizovanog kursa ili drugim ekvivalentnim alatima za ublažavanje dezorijentacije pilota u slučaju smanjenih vizuelnih signala.
4. Svaki VCA koji se koristi u VEMS misijama mora biti opremljen alatima koji imaju ADS-B Out mogućnost.
5. Instrumenti i oprema potrebni u skladu sa tačkom (f) moraju biti sertifikovani u skladu sa važećim zahtevima za plovidbenost.
6. Operator IAM-a mora da obezbedi da su sve relevantne informacije dokumentovane u listi minimalne opreme (MEL).

**SPA.VEMS.115 Komunikacija**

Pored zahteva za instrumente i opremu koji se primenjuju na VCA u konfiguraciji sa posadom, VCA koja se koristi za VEMS letove mora imati komunikacionu opremu sposobnu za dvosmernu komunikaciju sa organizacijom za koju se VEMS let izvodi i, gde je to moguće, za komunikaciju sa osobljem zemaljske službe za hitne slučajeve na mestu operacije.

**SPA.VEMS.120 Vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka**

Minimumi za fazu otpreme i rutnu fazu VEMS leta su oni koji su utvrđeni u skladu sa tačkom SERA.5001. Ako tokom rutne faze vremenski uslovi padnu ispod važećih minimuma:

1. VCA sertifikovan za letove samo po VFR-u tokom dana mora da sleti čim bude izvodljivo ili da se vrati u VEMS bazu.
2. Rezervisano.

**SPA.VEMS.125 Zahtevi za performanse za VEMS operacije**

VCA koji se koristi za VEMS operacije mora se koristiti u skladu sa važećim zahtevima za performanse utvrđenim u tački UAM.POL.VCA.100.

**SPA.VEMS.130 Zahtevi za posadu**

1. Izbor. Operator IAM-a mora da uspostavi kriterijume za izbor članova posade leta za VEMS operacije, uzimajući u obzir njihovo prethodno iskustvo.
2. *Operativna obuka*. Članovi posade moraju uspešno završiti operativnu obuku u skladu sa VEMS procedurama sadržanim u operativnom priručniku.
3. Rezervisano.
4. *Sastav posade*
   1. *Dnevni let*. Minimalni sastav posade prilikom otpreme za VEMS let po VFR danu biće dva pilota ili jedan pilot i jedan tehnički član VEMS posade.

Nakon sletanja na operativno mesto VEMS-a, naredne letove može obavljati jedan pilot:

* + 1. ako je potrebna dodatna medicinska oprema, dopuniti gorivo/bateriju ili promeniti položaj dok član tehničke posade VEMS-a pruža medicinsku pomoć na terenu; ili
    2. ako član tehničke posade VEMS-a pruža medicinsku pomoć medicinskom pacijentu u letu ili tokom transporta u drugom vozilu.
  1. Rezervisano.
  2. Operator IAM-a mora da obezbedi da se kontinuitet koncepta posade održava tokom cele VEMS misije.

1. *Obuka i provera letačke i tehničke posade*
   1. Obuku i proveru sprovodi odgovarajuće kvalifikovano osoblje u skladu sa nastavnim planom i programom koji je uključen u operativni priručnik i koji je odobrio nadležni organ.
   2. Članovi posade
      1. Svi relevantni elementi programa obuke posade moraju poboljšati znanje posade o radnom okruženju i opremi VEMS-a, poboljšati koordinaciju posade i uključivati mere za minimiziranje rizika povezanih sa prelaskom na rutu u uslovima slabe vidljivosti, izborom operativnih mesta VEMS-a i profilima prilaza i odlaska.
      2. Mere navedene u tački (i) procenjuju se tokom oba od sledećih perioda:
         1. Dnevne provere stručnosti u VMC;
         2. provere linija.
      3. Komponente VEMS provera stručnosti i linijskih provera navedenih u tački (ii) moraju imati period važenja od 6, odnosno 12 kalendarskih meseci.

**SPA.VEMS.135 Davanje instrukcija medicinskim putnicima i drugim članovima osoblja**

1. *Medicinski putnici*. Pre bilo kog VEMS leta, ili serije VEMS letova, medicinski putnici moraju biti upoznati sa radnim okruženjem i opremom VEMS-a, sa kojom opremom za hitne slučajeve mogu da rukuju u vozilu i učestvuju u normalnim i hitnim procedurama ulaska i izlaska.
2. *Osoblje zemaljske službe za hitne slučajeve*. Tamo gde je zaposleno osoblje zemaljske službe za hitne slučajeve, operater IAM-a preduzima sve neophodne mere kako bi osigurao da je to osoblje upoznato sa radnim okruženjem i opremom VEMS-a, kao i sa rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na operativnom mestu VEMS-a.
3. *Medicinski pacijenti*. Bez obzira na tačku UAM.OP.MVCA.170 Aneksa IX (Deo IAM), davanje instrukcija se održava samo ako zdravstveno stanje pacijenta to omogućava.

**SPA.VEMS.140 Informacije, procedure i dokumentacija**

1. Operator IAM-a će proceniti, ublažiti i minimizirati rizike povezane sa VEMS okruženjem kao deo svog procesa analize i upravljanja rizikom. Operator IAM-a mora da opiše svoje mere za ublažavanje, uključujući operativne procedure, u operativnom priručniku.
2. Operator IAM-a mora da obezbedi da komandni pilot (KP) proceni specifične rizike u vezi sa određenim VEMS letom.
3. Relevantni izvodi iz operativnog priručnika moraju biti dostupni organizaciji za koju se obezbeđuje rad VEMS-a.

**SPA.VEMS.145 Objekti u operativnoj bazi VEMS-a**

1. Ako se od članova posade zahteva da budu u pripravnosti sa vremenom reakcije, kraćim od 45 minuta, mora se obezbediti namenski odgovarajući smeštaj u blizini svake operativne baze VEMS-a.
2. U svakoj operativnoj bazi VEMS-a, posadi leta mora biti omogućen pristup objektima za dobijanje trenutnih i prognoziranih vremenskih informacija i mora joj biti obezbeđena odgovarajuća komunikacija sa odgovarajućim jedinicama službe vazdušnog saobraćaja (ATS). Za planiranje svih povezanih zadataka moraju biti dostupni odgovarajući objekti.

**SPA.VEMS.150 Punjenje gorivom / pražnjenje goriva / punjenje baterija / zamena baterija dok se putnici ukrcavaju, nalaze u vazduhoplovu ili pri iskrcavaju**

Postupci dopunjavanja/pražnjenja gorivom/punjenja baterija ili zamene baterija sa uključenim ili isključenim uzgonskim i potisnim jedinicama smeju se izvoditi samo u skladu sa tačkom UAM.OP.MVCA.200 ili tačkom UAM.OP.MVCA.205, shodno slučaju.

**SPA.VEMS.155 Sistem za praćenje vazduhoplova**

Operator IAM-a mora da uspostavi i održava sistem za praćenje vazduhoplova za VEMS operacije tokom celog trajanja VEMS leta.

**ANEKS VII**

Sledeći Aneks IX se dodaje Uredbi (ACV) br. 01/2019:

‘*ANEKS IX*

**INOVATIVNE OPERACIJE VAZDUŠNE MOBILNOSTI (DEO-IAM)**

POD-DEO A

***OPŠTI ZAHTEVI***

**„IAM.GEN.050 Delokrug**

Ovaj aneks se primenjuje na IAM operacije sa pilotiranim avionima sposobnim za VTOL (VCA) u skladu sa VFR pravilima tokom dana.

**IAM.GEN.055 Nadležni organ**

Nadležni organ IAM operatera je organ koji je odredila država članica u kojoj taj operater ima svoje glavno sedište ili mesto prebivališta, ili Agencija u skladu sa članom 65. Uredbe (ACV) br. 05/2020.

*ODELJAK 1*

***Letelice sposobne za VTOL (VCA)***

**IAM.GEN.VCA.050 Delokrug**

Ovaj odeljak sadrži opšte zahteve za rad VCA.

**IAM.GEN.VCA.100 Odgovornosti posade**

1. Piloti i ostali članovi posade odgovorni su za pravilno obavljanje svojih dužnosti, koje su:
   1. vezane za bezbednost VCA i njegovih putnika; i
   2. navedene u operativnom priručniku (OM) VCA operatera.
2. Piloti i ostali članovi posade moraju da se pridržavaju svih sledećih uslova:
   1. prijaviti, ako već nije prijavljeno, komandnom pilotu vazduhoplova (KP) svaki kvar, otkaz, neispravnost ili defekt za koji veruju da može uticati na plovidbenu ispravnost ili bezbedan rad VCA, uključujući sisteme za vanredne situacije;
   2. prijaviti, ako već nije prijavljeno, komandantu o svakom incidentu koji je ugrozio, ili je mogao ugroziti, bezbednost rada VCA;
   3. poštuju relevantne zahteve šeme za prijavljivanje događaja operatera;
   4. poštuju zahteve u vezi sa vremenom leta, vremenom radnog vremena i odmorom koji se primenjuju na njihove aktivnosti;
   5. ne deaktivirati ili isključivati snimače tokom leta, niti namerno brisati njihove snimke.
3. Piloti i drugi članovi posade ne smeju obavljati dužnosti vezane za rad sistema za kontrolu vozila (VCA) ako se nalaze u bilo kojoj od sledećih situacija:
   1. kada su pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili kada su nesposobni zbog povrede, umora, lekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;
   2. kada ne ispunjavaju važeće medicinske zahteve;
   3. kada imaju bilo kakvu sumnju u vezi sa sposobnošću da izvrše svoje dodeljene dužnosti;
   4. kada znaju ili sumnjaju da pate od umora kako je navedeno u tački 7.5 Aneksa V Uredbe (ACV) br. 05/2020 ili se na drugi način osećaju nesposobno u meri u kojoj bi bezbednost leta mogla biti ugrožena.

**IAM.GEN.VCA.105 Odgovornosti komandnog pilota vazduhoplova (KP)**

1. Pored poštovanja tačke IAM.GEN.VCA.100, komandni pilot leta mora, čim preuzme komandne funkcije na dodeljenom mestu i dok ne preda komandne funkcije ili ne napusti dodeljeno mesto na kraju leta, da se pridržava svega sledećeg:
   1. biti odgovoran za bezbednost svih članova posade, putnika i tereta na brodu VCA;
   2. biti odgovoran za rad i bezbednost sistema za video-usmeravanje (VCA) kada su jedinice za uzgon i potisak uključene;
   3. biti odgovoran za započinjanje, nastavak, prekid ili preusmeravanje leta u interesu bezbednosti;
   4. imaju ovlašćenje da izdaju sve komande i preduzimaju sve odgovarajuće mere radi obezbeđivanja bezbednosti VCA i lica i/ili imovine koja se u njemu prevozi;
   5. osigurati da svi putnici budu upoznati sa lokacijom izlaza za slučaj opasnosti, kao i sa lokacijom i upotrebom odgovarajuće bezbednosne i opreme za hitne slučajeve, gde je to primenljivo;
   6. osigurati da svi putnici budu obavešteni o tome kada i kako da komuniciraju sa članom/članovima posade tokom leta;
   7. osigurati da se sve operativne procedure i kontrolne liste poštuju u skladu sa operativnim priručnikom (OM) VCA operatera;
   8. ne dozvoliti nijednom članu posade da obavlja bilo kakvu aktivnost tokom kritičnih faza leta, osim dužnosti potrebnih za bezbedno korišćenje sistema za kontrolu vozila (VCA);
   9. osigurati da uređaji za snimanje nisu onemogućeni ili isključeni tokom leta i da njihovi snimci nisu namerno obrisani;
   10. odlučuje o prihvatanju VCA sa neupotrebljivošću u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije VCA (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), i tehničkim dnevnikom VCA;
   11. osigurati da je preletni pregled sproveden u skladu sa važećim zahtevima za kontinuiranu plovidbenu ispravnost;
   12. biti uveren da je relevantna oprema za hitne slučajeve lako dostupna za neposrednu upotrebu;
   13. evidentirati, po završetku leta, u skladu sa zahtevima sistema za evidenciju kontinuirane plovidbenosti, podatke o korišćenju i sve poznate ili sumnjive nedostatke sistema za kontrolu letenja kako bi se osigurala kontinuirana bezbednost leta.
2. U vanrednoj situaciji koja zahteva hitnu odluku i delovanje, komandant će preduzeti sve mere koje smatra neophodnim u datim okolnostima. U takvim slučajevima, komandant može odstupiti od pravila, operativnih procedura i metoda u interesu bezbednosti.
3. Komandni pilot leta će, čim je to praktično moguće, prijaviti nadležnoj jedinici službi vazdušnog saobraćaja (ATS) sve opasne vremenske ili letne uslove na koje je naišao tokom leta, a koji bi verovatno mogli uticati na bezbednost drugih VCA operacija.

**IAM.GEN.VCA.110 Ovlašćenje komandnog pilota vazduhoplova**

Operator IAM-a će preduzeti sve razumne mere kako bi osigurao da sva lica koja se prevoze u VCA poštuju sve zakonite komande koje izda KP u svrhu obezbeđivanja bezbednosti VCA i lica ili imovine koja se u njemu prevoze.

**IAM.GEN.VCA.120 Zajednički jezik**

Operator IAM-a mora da obezbedi da svi članovi posade mogu međusobno da komuniciraju na zajedničkom jeziku.

**IAM.GEN.VCA.130 Uključivanje jedinica za uzgon i potisak**

Jedinice za uzgon i potisak VCA smeju se uključiti u svrhu leta samo od strane kvalifikovanog pilota za kontrolama VCA.

**IAM.GEN.VCA.140 Prenosni elektronski uređaji (PED)**

Operator IAM-a ne sme dozvoliti nikome da koristi PED u avionu koji bi mogao negativno uticati na performanse sistema i opreme VCA i preduzeće sve razumne mere da spreči takvu upotrebu.

**IAM.GEN.VCA.141 Upotreba elektronskih prtljaga u letu (EFB)**

1. Kada se EFB koristi u avionu, operater IAM-a mora da osigura da to ne utiče negativno na performanse sistema ili opreme VCA, ili na sposobnost člana posade leta da upravlja VCA.
2. Operator IAM ne sme koristiti aplikaciju EFB tipa B osim ako nije odobrena u skladu sa pod-odeljkom M Aneksa V (Deo-SPA).

**IAM.GEN.VCA.145 Informacije o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje koja se nalazi na brodu VCA**

Operator IAM-a mora u svakom trenutku imati na raspolaganju liste koje sadrže informacije o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje koja se nalazi na bilo kom od njegovih VCA, radi neposredne komunikacije sa centrima za koordinaciju spasavanja (RCC).

**IAM.GEN.VCA.155 Prevoz ratnog oružja i ratne municije**

Operator IAM-a ne sme prihvatiti ratno oružje ili ratnu municiju za prevoz vazdušnim putem u VCA.

**IAM.GEN.VCA.160 Prevoz sportskog oružja i municije**

1. Operator IAM-a ne sme prihvatiti sportsko oružje za prevoz vazduhom u VCA osim ako:
   1. mogu se smestiti u VCA na mesto koje je nepristupačno putnicima tokom leta; i
   2. Sva municija se prazni i nosi odvojeno od sportskog oružja.

**IAM.GEN.VCA.165 Način prevoza lica**

Operator IAM-a mora preduzeti sve razumne mere kako bi osigurao da se nijedna osoba ne nalazi u bilo kom delu VCA tokom leta koji nije projektovan ili namenjen za smeštaj osoba, osim kada osoba preduzme radnju koja je neophodna za bezbednost VCA ili bilo koje osobe, životinje ili robe koja se prevozi u VCA.

**IAM.GEN.VCA.170 Psihoaktivne supstance**

1. Operator IAM-a će preduzeti sve razumne mere kako bi osigurao da nijedna osoba ne uđe ili se ne nalazi u VCA kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci u meri u kojoj je verovatno da će bezbednost VCA ili njegovih putnika biti ugrožena.
2. Operator IAM-a će razviti i sprovesti objektivnu, transparentnu i nediskriminatornu politiku i proceduru o sprečavanju i otkrivanju zloupotrebe psihoaktivnih supstanci od strane pilota i drugog osoblja osetljivog na bezbednost pod direktnom kontrolom operatera IAM-a, kako bi se osiguralo da bezbednost VCA i njegovih putnika nije ugrožena.
3. Ako se kod pilota ili drugog osoblja na bezbednosno osetljivim dužnostima utvrdi pozitivan rezultat na psihoaktivne supstance, operater IAM mora obavestiti svoje nadležne organe i nadležne organe za pilote i osoblje.

**IAM.GEN.VCA.175 Ugrožavanje bezbednosti**

1. Operator IAM-a će preduzeti sve razumne mere kako bi osigurao da nijedna osoba nepažljivo, namerno ili nemarno ne postupa, ili ne propušta da postupa, na način da:
   1. ugrozi bezbednost VCA ili bezbednost osoba u njemu; ili
   2. prouzrokuje ili dozvoli da VCA ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.
2. Operator IAM-a mora da obezbedi da piloti prođu psihološku procenu pre početka letenja kako bi:
   1. identifikovali psihološke osobine pilota i njihovu podobnost u odnosu na njihovo radno okruženje; i
   2. smanje verovatnoću da piloti negativno ometaju bezbedan rad VCA.

**IAM.GEN.VCA.176 Program podrške pilotima**

1. Operator IAM-a će omogućiti, olakšati i osigurati pristup proaktivnom i nekažnjivom programu podrške koji će pomoći i podržati pilote u prepoznavanju, suočavanju i prevazilaženju bilo kog problema koji bi mogao negativno uticati na njihovu sposobnost da bezbedno koriste privilegije svoje dozvole.
2. Bez uticaja na važeće pravo Unije o zaštiti pojedinaca u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka, zaštita poverljivosti ličnih podataka je preduslov za efikasan pilot program podrške.

**IAM.GEN.VCA.185 Informacije koje treba čuvati na terenu**

1. Operator IAM-a mora da obezbedi da tokom trajanja svakog leta, ili serije letova, informacije koje su relevantne za let, ili seriju letova, i koje su prikladne za vrstu operacije:
   1. čuvaju na zemlji; i
   2. zadrže dok se ne napravi kopija na mestu gde će biti skladištena; ili, ako je to nepraktično,
   3. nose u vatro otpornom kontejneru u VCA.
2. Informacije navedene u tački (a) moraju da sadrže sve sledeće:
   1. kopiju operativnog plana leta;
   2. kopije relevantnog(ih) dela(ova) evidencije o kontinuiranoj plovidbenosti vazduhoplova;
   3. NOTAM dokumentacija specifična za rutu, ako je to posebno izmenio IAM operater;
   4. masu i balans dokumentacije;
   5. obaveštenje o specijalnim teretima.

**IAM.GEN.VCA.190 Obezbeđivanje dokumentacije i evidencije**

Komandni pilot (KP) mora, u razumnom roku od kada to zatraži ovlašćeno lice nadležnog organa, da tom licu stavi na uvid dokumentaciju koja se mora nositi u vazduhoplovu, u papirnom ili digitalnom obliku.

**IAM.GEN.VCA.195 Očuvanje, proizvodnja, zaštita i korišćenje snimaka sa rekordera**

1. Nakon nesreće, ozbiljnog incidenta ili događaja koji je identifikovao istražni organ, operater IAM-a mora da čuva originalne snimljene podatke snimača, koji se nalaze u VCA u skladu sa pod-odeljkom D ovog aneksa, u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije.
2. Operator IAM-a će sprovoditi operativne provere i evaluacije snimaka kako bi se osigurala kontinuirana upotrebljivost snimača.
3. Operator IAM-a mora da obezbedi da se zapisi parametara leta koji se moraju zabeležiti na uređaju za snimanje sačuvaju. Radi testiranja i održavanja diktafona, može se izbrisati do 1 sat najstarijeg snimljenog materijala u vreme testiranja.
4. Operator IAM-a mora da vodi i ažurira dokumentaciju koja sadrži potrebne informacije za pretvaranje sirovih podataka o letu u parametre leta izražene u inženjerskim jedinicama.
5. Operator IAM-a će učiniti dostupnim svaki sačuvani snimak snimača, ako tako odredi nadležni organ.
6. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (AAIIC/KP) br. 01/2022 i Zakon br. 06/L –082 o zaštiti ličnih podataka:
   1. osim radi obezbeđivanja ispravnosti snimača, audio snimci se ne smeju otkrivati niti koristiti osim ako nisu ispunjeni svi sledeći uslovi:
      1. postoji procedura u vezi sa rukovanjem takvim audio snimcima i njihovim transkriptom;
      2. svi zainteresovani piloti i osoblje za održavanje su dali svoju prethodnu saglasnost;
      3. takvi audio snimci se koriste samo za održavanje ili poboljšanje bezbednosti;
   2. prilikom pregleda audio snimaka snimača radi osiguranja ispravnosti tog snimača, operater IAM-a će zaštititi privatnost tih audio snimaka i osigurati da se oni ne otkrivaju ili koriste u svrhe koje nisu potrebne za osiguravanje ispravnosti snimača;
   3. Parametri leta zabeleženi uređajem za snimanje ne smeju se koristiti u druge svrhe osim za istragu nesreće ili incidenta koji podleže obaveznom izveštavanju, osim ako takvi zapisi ispunjavaju bilo koji od sledećih uslova:
      1. koriste se od strane IAM operatera samo za potrebe plovidbenosti ili održavanja;
      2. anonimni su;
      3. otkrivaju se u skladu sa bezbednim procedurama;
   4. osim radi obezbeđivanja ispravnosti uređaja za snimanje, snimljeni snimci iz pilotske kabine ne smeju se otkrivati niti koristiti osim ako nisu ispunjeni svi sledeći uslovi:
      1. postoji procedura u vezi sa rukovanjem takvim snimljenim slikama;
      2. svi zainteresovani piloti i osoblje za održavanje su dali svoju prethodnu saglasnost;
      3. takvi snimci slika se koriste samo za održavanje ili poboljšanje bezbednosti;
   5. Kada se slike iz pilotske kabine, snimljene snimačem, pregledaju radi osiguranja ispravnosti tog snimača, onda:
      1. te slike se ne smeju otkrivati niti koristiti u druge svrhe osim za obezbeđivanje ispravnosti snimača;
      2. Ako je verovatno da će delovi tela pilota ili putnika biti vidljivi na slikama, operater je dužan da obezbedi privatnost tih slika.

**IAM.GEN.VCA.200 Prevoz opasnih materija po posebnom odobrenju**

1. Prevoz opasnih materija vazdušnim putem obavlja se najmanje u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije i važećim tehničkim uputstvima (TU).
2. Operator IAM mora biti odobren za prevoz opasnih materija vazdušnim putem kao tereta u skladu sa pod-odeljkom G Aneksa V (Deo-SPA).
3. Operator IAM-a mora da uspostavi procedure kojima se osigurava da se preduzmu sve razumne mere kako bi se sprečilo da se neprijavljena ili pogrešno prijavljena opasna roba nenamerno unese u vazduhoplov.
4. Operator IAM-a mora da obezbedi da svo osoblje, uključujući osoblje trećih strana, koje je uključeno u prihvatanje, rukovanje, utovar i istovar tereta, bude obavešteno o operativnom odobrenju i ograničenjima operatera u vezi sa prevozom opasnih materija vazdušnim putem i da im se pruže potrebne informacije koje im omogućavaju da obavljaju svoje odgovornosti, kako je to propisano TU.
5. Operator IAM-a je dužan, u skladu sa TU, da obezbedi da putnici dobiju informacije o prevozu opasnih materija na brodu.
6. Operator IAM-a je dužan, u skladu sa TU, da bez odlaganja prijavi nadležnom organu i odgovarajućem organu države događaja u slučaju:
   1. sve nesreće ili incidenti koji uključuju opasne terete;
   2. otkriće neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe u teretu ili pošti; ili
   3. pronalaženje opasnih materija koje nose putnici ili članovi posade, ili u njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa Delom 8 TU.
7. Operator IAM-a mora da obezbedi da se obaveštenja sa informacijama o prevozu opasnih materija obezbeđuju na mestima prijema tereta, kako je propisano TU.

**IAM.GEN.VCA.205 Prevoz opasnih materija bez posebnog odobrenja**

1. Prevoz opasnih materija vazdušnim putem obavlja se najmanje u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije i važećim TU.
2. Opasne materije prevoze operateri na brodu VCA bez posebnog odobrenja koje se zahteva u skladu sa pod odeljkom G Aneksa V (Deo-SPA) ako:
   1. ne podležu TU u skladu sa Delom 1 istog; ili
   2. prenose ih putnici ili posada, ili su u prtljagu, u skladu sa Delom 8 TU.
3. Operateri IAM koji nisu odobreni u skladu sa pod-odeljkom G Aneksa V (Deo-SPA), moraju da uspostave program obuke za opasne terete koji ispunjava zahteve Aneksa 18 Čikaške konvencije i važećeg TU.
4. Operator IAM-a je dužan da obezbedi da putnici dobiju informacije o prevozu opasnih materija u skladu sa Tehničkim uputstvima.
5. Operator IAM-a mora da uspostavi procedure kojima se osigurava da se preduzmu sve razumne mere kako bi se sprečilo da se neprijavljena opasna roba nenamerno unese na brod.
6. Operator IAM-a je dužan, u skladu sa TU, bez odlaganja da prijavi nadležnom organu i odgovarajućem organu države događaja u slučaju:
   1. sve nesreće ili incidenti koji uključuju opasne terete;
   2. otkriće neprijavljene opasne robe u teretu ili pošti; ili
   3. pronalaženje opasnih materija koje nose putnici ili članovi posade, ili u njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa Delom 8 TU.

*ODELJAK 2*

***Vazduhoplov sa posadom sposobna za vertikalno letenje (VTOL) (MVCA)***

**„IAM.GEN.MVCA.050 Delokrug**

Ova sekcija utvrđuje dodatne zahteve za IAM operacije sa vazduhoplovma sa posadom sposobnim za VTOL (MVCA).

**IAM.GEN.MVCA.135 Pristup pilotskoj kabini**

1. Operator IAM-a mora da obezbedi da nijedna osoba, osim dodeljenom pilotu leta, ne bude primljena ili prevezena u pilotskoj kabini, osim ako ta osoba nije:
   1. član operativne posade;
   2. predstavnik nadležnog organa ili inspekcijskog organa, ako je to potrebno za obavljanje njihovih službenih dužnosti; ili
   3. odobrena i prevozi se u skladu sa operativnim uputstvom operatera.
2. Komandni pilot obezbediće da:
   1. ulazak u pilotsku kabinu ne izaziva ometanje ili ometanje izvođenja leta; i
   2. sva lica koja se prevoze u pilotskoj kabini budu upoznata sa relevantnim bezbednosnim procedurama.
3. Komandni pilot vazduhoplova donosi konačnu odluku o pristupu pilotskoj kabini u VCA.

**IAM.GEN.MVCA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba nositi na vazduhoplovu svakog leta**

1. Sledeći dokumenti, priručnici i informacije, u papirnom ili digitalnom obliku, moraju se nositi na svakom letu sa VCA i moraju biti lako dostupni za potrebe inspekcije:
   1. priručnik za letenje aviona (AFM) ili ekvivalentan dokument(i);
   2. originalni sertifikat o registraciji vazduhoplova;
   3. originalna potvrda o plovidbenosti (CofA);
   4. sertifikat o buci, uključujući prevod na engleski jezik tamo gde ga je obezbedio organ nadležan za izdavanje sertifikata o buci;
   5. overenu vernu kopiju sertifikata vazdušnog operatera (AOC), uključujući prevod na engleski jezik kada je AOC izdat na drugom jeziku;
   6. operativne specifikacije relevantne za tip vazduhoplova, izdate uz AOC, uključujući prevod na engleski jezik kada su operativne specifikacije izdate na drugom jeziku;
   7. originalna dozvola za radio-vezu u avionu, ako je primenljivo;
   8. sertifikat(i) o osiguranju od odgovornosti prema trećim licima;
   9. dnevnik putovanja ili ekvivalent za vazduhoplov;
   10. evidencija o kontinuiranoj plovidbenosti, gde je primenljivo;
   11. detalji podnetog plana leta ATS-a, ako je primenljivo;
   12. aktuelne i odgovarajuće aeronautičke karte za rutu predloženog leta i sve rute duž kojih je razumno očekivati da let može biti preusmeren;
   13. procedure i informacije o vizuelnim signalima koje koriste letelice koje presretavaju i presretnute letelice;
   14. informacije o službama traganja i spasavanja za područje planiranog leta, koje moraju biti lako dostupne u avionu;
   15. važeći delovi operativnog priručnika koji su relevantni za dužnosti pilota, koji moraju biti lako dostupni tim pilotima;
   16. MEL (Meničko-eksploatacioni list);
   17. odgovarajuća obaveštenja za pilote (NOTAM-ovi) i dokumentacija sa brifinzima vazduhoplovne informativne službe (AIS);
   18. odgovarajuće meteorološke informacije;
   19. teretni i/ili putnički manifesti;
   20. masu i balans dokumentacije;
   21. operativni plan leta, gde je potrebno;
   22. obaveštenje o posebnim kategorijama putnika (SCP), ako je primenljivo; i
   23. svaka druga dokumentacija koja može biti relevantna za let ili koju zahtevaju države na koje se let odnosi.
2. Dokumenti, priručnici i informacije koje se nose sa sobom na svakom letu moraju biti dostupni ovlašćenim licima, upotrebljivi i pouzdani.
3. Bez obzira na tačku (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata navedenih u tačkama (a)(2) do (8), operacija može da se nastavi dok let ne stigne na odredište ili mesto gde se mogu obezbediti zamenski dokumenti.

**IAM.GEN.MVCA.181 Dokumenti i informacije koji se ne smeju nositi u avionu**

1. Bez obzira na tačku IAM.GEN.MVCA.180, za IAM operacije u skladu sa VFR pravilima tokom dana, poletanje i sletanje na isti aerodrom u roku od 24 sata, ili ostanak u lokalnom području navedenom u OM, sledeći dokumenti i informacije mogu se čuvati na aerodromu umesto da se nose u avionu na svakom letu:
   1. sertifikat o buci;
   2. dozvola za radio-vezu u avionu;
   3. dnevnik putovanja ili ekvivalent;
   4. evidencija o kontinuiranoj plovidbenosti;
   5. obaveštenja za pilote (NOTAM) i dokumentacija sa brifinzima vazduhoplovne informativne službe (AIS);
   6. meteorološke informacije;
   7. obaveštenje o posebnim kategorijama putnika (SCP), ako je primenljivo; i
   8. masu i balans dokumentacije.

POD-DEO B

***OPERATIVNE PROCEDURE;***

*ODELJAK 1*

***Letelice sposobne za VTOL (VCA)***

**„UAM.OP.VCA.050 Delokrug**

Ovaj odeljak utvrđuje zahteve za IAM operacije sa avionima sposobnim za VTOL (VCA).

**UAM.OP.VCA.101 Provera visinomera i podešavanja visinomera**

1. Operator IAM-a mora da uspostavi procedure za proveru visinomera pre svakog poletanja.
2. Operator IAM-a mora da uspostavi procedure za podešavanje visinomera za sve faze leta, koje moraju da uzmu u obzir procedure koje je utvrdila država vertiporta ili, ako je primenljivo, država vazdušnog prostora u kome se leti.

**UAM.OP.VCA.125 Rulanje i kretanje po manevarskoj površini**

1. Operater IAM mora da uspostavi standardne i rezervne (kontingentne) procedure za rulanje VCA (u vazduhu i na zemlji) i za kretanje VCA na zemlji, kako bi se obezbedilo bezbedno izvođenje operacija VCA na vertiportu, alternativnoj lokaciji ili VEMS operativnom mestu. Posebno, operater IAM mora da uzme u obzir rizik od sudara između VCA koji rula ili se pomera i drugog vazduhoplova ili drugih objekata, kao i rizik od povreda zemaljskog osoblja. Posebno, operater IAM mora da uzme u obzir rizik od sudara između VCA koji rula ili se pomera i drugog vazduhoplova ili drugih objekata, kao i rizik od povreda zemaljskog osoblja.
2. VCA mora da rula po manevarskoj površini vertiporta, alternativne lokacije ili VEMS operativnog mesta:
   1. od strane odgovarajuće kvalifikovanog pilota za kontrolama VCA; ili
   2. u slučaju ruliranja po zemlji bez putnika u svrhu koja nije poletanje, od strane osobe za kontrolom VCA, koju je odredio IAM operator, nakon što je prošla odgovarajuću obuku i uputstva.
3. Operator IAM-a mora da obezbedi da kretanje VCA sa zemlje na površini za kretanje vertiporta, lokacije za preusmeravanje ili operativnog mesta VEMS-a obavlja ili nadgleda osoblje koje je prošlo odgovarajuću obuku i instrukcije.

**UAM.OP.VCA.130 Postupci za smanjenje buke**

1. Prilikom razvoja operativnih procedura, operater IAM-a mora uzeti u obzir potrebu za minimiziranjem uticaja buke i sve objavljene procedure za smanjenje buke.
2. Procedure IAM operatera moraju:
   1. osigurati da bezbednost ima prioritet nad smanjenjem buke; i
   2. biti jednostavan i bezbedan za implementaciju tako da se ne povećava značajno opterećenje posade tokom kritičnih faza leta.

**UAM.OP.VCA.135 Rute i područja operacija**

1. Operator IAM-a mora da obezbedi da se operacije obavljaju samo duž ruta ili unutar područja za koja:
   1. obezbeđeni su svemirski objekti, zemaljski objekti i usluge, kao i meteorološke usluge, adekvatni za planiranu operaciju;
   2. dostupni su odgovarajući vertikalni portovi, lokacije za preusmeravanje ili operativna mesta VEMS-a koja omogućavaju izvršenje sletanja u slučaju kritičnog otkaza performansi (CFP) VCA;
   3. performanse VCA su adekvatne da ispune zahteve za minimalnu visinu leta;
   4. oprema VCA ispunjava minimalne zahteve za planiranu operaciju; i
   5. dostupne su odgovarajuće karte i grafikoni.
2. Operator IAM-a mora da obezbedi da se operacije obavljaju u skladu sa svim ograničenjima na rutama ili područjima operacija koje je odredio nadležni organ.

**UAM.OP.VCA.145 Utvrđivanje minimalnih visina leta**

1. Za sve segmente rute koji će se leteti, IAM operator mora da utvrdi:
   1. minimalne visine leta koje obezbeđuju potrebnu vertikalnu udaljenost od terena i prepreka, uzimajući u obzir relevantne zahteve Pod-deo C ovog Aneksa i minimume koje je utvrdila država u kojoj se operacija odvija; i
   2. metod za pilota za određivanje visina navedenih u tački (1).
2. Metod za određivanje minimalnih visina leta odobriće nadležni organ.
3. Tamo gde se minimalne visine leta koje su utvrdili operater IAM i država u kojoj se operacija odvija razlikuju, primenjivaće se više vrednosti.

**UAM.OP.VCA.190 Šema goriva/energije – opšte**

1. Operator IAM-a mora da uspostavi, sprovede i održava šemu goriva/energije koja obuhvata politike i procedure za:
   1. planiranje goriva/energije i replaniranje goriva/energije tokom leta;
   2. izbor vertikalnih portova, lokacija za preusmeravanje ili operativnih mesta za VEMS; i
   3. upravljanje gorivom/energijom tokom leta.
2. Šema goriva/energije mora:
   1. biti prikladna za predviđenu operaciju; i
   2. odgovarati kapacitetu IAM operatera da podrži njegovu implementaciju.
3. Šema goriva/energije mora biti uključena u operativni priručnik.
4. Šema goriva/energije i sve njene izmene zahtevaju prethodno odobrenje nadležnog organa.

**UAM.OP.VCA.191 Šema goriva/energije – planiranje goriva/energije i replaniranje goriva/energije tokom leta**

Operator IAM obezbediće da:

1. VCA nosi dovoljnu količinu upotrebljivog goriva/energije i rezervi za bezbedno završetak planiranog leta i omogućavanje odstupanja od planirane operacije;
2. Planirana količina upotrebljivog goriva/energije za planirani let zasniva se na svemu sledećem:
   1. podaci o potrošnji goriva/energije dati u letnom priručniku aviona ili trenutni podaci specifični za vazduhoplov dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije;
   2. uslovi pod kojima će se let obaviti, uključujući, ali ne ograničavajući se na:
      1. performanse potrebne za planirani let do odredišta, uključujući vertikalne aerodrome, lokacije za preusmeravanje ili operativna mesta, izabrana duž rute;
      2. očekivane mase;
      3. NOTAM;
      4. očekivani meteorološki uslovi;
      5. efekti odloženih stavki održavanja u skladu sa MEL-om IAM operatera i/ili odstupanja od konfiguracije u skladu sa CDL-om IAM operatera;
      6. očekivana ruta polaska i dolaska, kao i očekivana kašnjenja;
   3. efikasnost i kapacitet uređaja za skladištenje energije za planirane uslove rada, uzimajući u obzir degradaciju tih uređaja za skladištenje energije, prema potrebi;
3. Pretletni proračun upotrebljivog goriva/energije i rezervi za let uključuje:
   1. gorivo/energija za rulanje koja ne sme biti manja od količine koja se očekuje da će se potrošiti pre poletanja;
   2. gorivo/energija za putovanje koja predstavlja količinu goriva/energije potrebnu da omogući vazduhoplovu da leti od poletanja ili od tačke preusmeravanja u letu do sletanja na odredišni vertiport, lokaciju preusmeravanja ili operativno mesto, uzimajući u obzir operativne uslove iz tačke (b)(2);
   3. gorivo/energija za nepredviđene situacije, što je količina goriva/energije potrebna za nadoknadu nepredviđenih faktora koji bi mogli uticati na potrošnju goriva/energije do odredišne aerodrome, lokacije preusmeravanja ili operativnog mesta;
   4. konačna rezerva goriva/energije koja se određuje na osnovu svega sledećeg:
      1. reprezentativno vreme dato u AFM-u za izvođenje odlaska u krug od tačke odluke o sletanju (LDP) i nazad do te LDP, uzimajući u obzir sertifikovane minimalne performanse (CMP) VCA;
      2. konzervativni uslovi okoline sa stanovišta potrošnje goriva/energije;
      3. odgovarajuća konfiguracija/brzina za izvođenje procedura za obilazak i prilaz;
      4. konzervativna potrošnja goriva/energije;
   5. dodatno gorivo/energija koja predstavlja količinu goriva/energije koja omogućava VCA da izvrši bezbedno sletanje na vertiportu, lokaciji preusmeravanja ili operativnom mestu, izabranom duž rute, uzimajući u obzir CMP VCA u bilo kojoj tački rute; ovo dodatno gorivo/energija je potrebno samo ako količina goriva/energije koja je izračunata prema tačkama (c)(2) i (c)(3) nije dovoljna za takav događaj;
   6. dodatno gorivo/energija kako bi se uzelo u obzir očekivano kašnjenje ili specifična operativna ograničenja; i
   7. diskreciono gorivo/energija, ako to zahteva KP;
4. Ako let mora da se nastavi duž rute ili do odredišnog vertiporta, lokacije preusmeravanja ili operativnog mesta koje nije prvobitno planirano, postupci ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje potrebnog upotrebljivog goriva/energije uključuju one navedene u tački (b)(2) i u tačkama (c)(2) do (6).

**UAM.OP.VCA.195 Šema goriva/energije – upravljanje gorivom/energijom tokom leta**

1. Operator IAM-a mora da uspostavi politike i procedure kojima se osigurava da se vrše provere goriva/energije tokom leta i upravljanje gorivom/energijom.
2. Komandant leta mora da prati količinu upotrebljivog goriva/energije koja je preostala u VCA kako bi se osiguralo da je zaštićena i da nije manja od goriva/energije potrebne za nastavak leta do izabranog odredišnog vertiporta, lokacije preusmeravanja ili operativnog mesta VEMS-a gde se može izvršiti bezbedno sletanje.
3. Kada promena dozvole za nastavak leta ka određenom vertiportu, lokaciji preusmeravanja ili operativnom mestu VEMS-a na koje se KP obavezao da sleti, može dovesti do sletanja sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije, isti mora da obavesti kontrolu letenja (ATC) o stanju „minimalne rezerve goriva/energije“ objavom „MINIMUM GORIVA“.
4. Komandni pilot će proglasiti situaciju „gorivo/energetska vanredna situacija“ emitovanjem signala „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ kada je upotrebljivo gorivo/energija za koju se izračuna da je dostupno po sletanju na najbliži vertikalni aerodrom, lokaciji za preusmeravanje ili operativnom mestu VEMS gde se može izvršiti bezbedno sletanje, manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

**UAM.OP.VCA.210 Piloti na svojim dodeljenim mestima**

1. Tokom poletanja i sletanja, pilot koji je na dužnosti mora biti na svom dodeljenom mestu.
2. Tokom svih ostalih faza leta, pilot koji je na dužnosti mora ostati na svom dodeljenom mestu, osim ako je odsustvo neophodno za obavljanje dužnosti u vezi sa operacijom ili zbog fizioloških potreba. Ukoliko je odsustvo neophodno iz gore navedenih razloga, upravljanje VCA će biti predato drugom odgovarajuće kvalifikovanom pilotu.
3. Tokom svih faza leta, pilot koji je na dužnosti mora ostati na oprezu. Ako pilot primeti nedostatak budnosti, preduzeće odgovarajuće protivmere.

**UAM.OP.VCA.245 Meteorološki uslovi**

Operator IAM-a mora da obezbedi da se vazduhoplov koristi u okviru vremenskih operativnih ograničenja za koja je sertifikovan, uzimajući u obzir trenutne i prognozirane vremenske uslove tokom celog leta.

**UAM.OP.VCA.250 Led i drugi zagađivači – procedure na zemlji**

1. Operator IAM-a mora da uspostavi procedure koje treba poštovati kada su tretman za odleđivanje i sprečavanje zaleđivanja sa tla i srodne inspekcije VCA neophodni za njegov bezbedan rad.
2. Komandni pilot može započeti poletanje samo ako je VCA očišćen od bilo kakvih naslaga koje bi mogle negativno uticati na njegove performanse ili upravljivost u skladu sa njegovim AFM-om.

**UAM.OP.VCA.255 Led i drugi zagađivači – procedure leta**

1. Operator IAM-a mora da uspostavi procedure za letove u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja.
2. KP će započeti let ili namerno leteti u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja samo ako je VCA sertifikovan i opremljen za rad u takvim uslovima.
3. Ako stvarno zaleđivanje prelazi intenzitet zaleđivanja za koji je vazduhoplov sertifikovan, ili ako vazduhoplov koji nije sertifikovan za let u poznatim uslovima zaleđivanja, naiđe na zaleđivanje, KP mora bez odlaganja da napusti uslove zaleđivanja i, ako je potrebno, da prijavi vanrednu situaciju službi za kontrolu vazduhoplovstva (ATS).

**UAM.OP.VCA.260 Snabdevanje naftom**

Gde je to primenljivo, komandant leta započinje let ili nastavlja let u slučaju preplaniranja tokom leta, samo kada se uveri da VCA nosi najmanje planiranu količinu ulja za bezbedan završetak leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uslove.

**UAM.OP.VCA.265 Uslovi poletanja**

Pre početka poletanja, komandant vazduhoplova mora da se uveri da:

1. meteorološki uslovi na vertiportu, lokaciji preusmeravanja ili operativnom mestu VEMS-a i stanje površine za poletanje koje se planira koristiti neće sprečiti KP da izvrši bezbedno poletanje i odlazak; i
2. Poštovaće se utvrđeni operativni minimumi za vertikalni port, lokaciju preusmeravanja ili operativno mesto VEMS-a, shodno slučaju.

**UAM.OP.VCA.270 Minimalne visine leta**

KP ne sme da leti ispod određenih minimalnih visina leta, osim:

1. kada je to neophodno za poletanje ili sletanje; ili
2. pri spuštanju u skladu sa procedurama koje je odobrio nadležni organ.

**UAM.OP.VCA.275 Simulirane abnormalne ili vanredne situacije u letu**

Prilikom prevoza putnika ili tereta, komandant vazduhoplova ne sme simulirati neuobičajene ili vanredne situacije koje zahtevaju primenu neuobičajenih ili vanrednih procedura.

**UAM.OP.VCA.290 Detekcija blizine**

Kada komandant leta ili sistem upozorenja na blizinu otkrije preteranu blizinu tla i/ili prepreka koje se nalaze horizontalno u odnosu na VCA, KP mora odmah preduzeti korektivne mere kako bi uspostavio bezbedne uslove leta.

**UAM.OP.VCA.300 Uslovi prilaza i sletanja**

Pre početka prilaza, komandant letelice mora da se uveri da:

1. meteorološki uslovi na vertiportu, lokaciji preusmeravanja ili operativnom mestu VEMS-a neće sprečiti zapovednika leta da izvrši bezbedan prilaz, sletanje ili odlazak u krug, uzimajući u obzir informacije o performansama sadržane u operativnom priručniku (OM); i
2. Moraju se poštovati utvrđeni operativni minimumi vertiporta, ili minimumi vidljivosti i udaljenosti od oblaka za letove koji se izvode u skladu sa VFR pravilima tokom dana.

**UAM.OP.VCA.315 Sati leta – izveštavanje**

Operator IAM-a mora nadležnom organu staviti na raspolaganje broj sati leta za svaki VCA koji je korišćen tokom prethodne kalendarske godine.

*ODELJAK 2*

***Vazduhoplov sposoban (MVCA) za VTOL sa posadom***

**UAM.OP.MVCA.050 Obim**

Ovaj Odeljak utvrđuje dodatne zahteve za operacije IAM-a sa vazduhoplovom sposobnim (MVCA) za VTOL sa posadom.

**UAM.OP.MVCA.100 Korišćenje službi vazdušnog saobraćaja (ATS)**

Operater IAM-a obezbeđuje da:

1. se koriste ATS koji odgovara vazdušnom prostoru u kome se operacija izvodi i važećim pravilima vazduha, kad god su dostupni;
2. su operativna uputstva tokom leta koja uključuju promenu plana leta ATS-a koordinisana sa odgovarajućom jedinicom ATS-a pre nego što se prenesu VCA-u;
3. se aranžmani službe traganja i spasavanja mogu održavati kad god upotreba ATS-a u vazdušnom prostoru u kojem se operacija sprovodi nije obavezna za VFR letove tokom dana;
4. za operacije u vazdušnom prostoru koji je nadležni organ odredio kao U-prostor vazdušni prostor i koji nije pružen uslugama kontrole vazdušnog saobraćaja (ATC) od strane pružaoca usluga vazdušne navigacije (ANSP), VCA se kontinuirano elektronski čini vidljivim pružaocima usluga U-prostora.

**UAM.OP. MVCA.107 Adekvatan vertiport i adekvatna lokacija skretanja (preusmeravanja)**

1. Operater IAM-a koristi adekvatne vertiporte za svoje normalne operacije i za preusmeravanje sa planirane rute po potrebi.
2. Bez obzira na tačku (a), operater IAM-a može koristiti jednu ili više adekvatnih lokacija za preusmeravanje tokom rute kako bi skrenuo sa planirane rute po potrebi.
3. Vertiport se smatra adekvatnim ako je u očekivano vreme upotrebe:
   1. kompatibilan sa dimenzijama i težinom VCA-a;
   2. kompatibilan sa VCA prilaznim i odlaznim putanjama;
   3. obezbeđen službama spasavanja i gašenja požara (RFFS) i drugim službama i objektima neophodnim za predviđeni rad; i
   4. dostupan.
4. Lokacija skretanja se smatra adekvatnom ako se u očekivano vreme upotrebe:
   1. njene karakteristike, uključujući dimenzije, prepreke i stanje površine, su kompatibilne sa VCA-om i omogućavaju sletanje u skladu sa odobrenim profilom sletanja;
   2. može se do nje doći do CMP VCA-a uzimajući u obzir ograničenja vetra;
   3. ima prihvatljiv nivo RFFS zaštite;
   4. prethodno istražena; i
   5. dostupna je.

**UAM.OP.MVCA.111 Vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka – VFR letovi**

1. Operater IAM-a utvrđuje minimume vidljivosti i rastojanje od minimuma oblaka za letove koji će se obavljati u skladu sa VFR-om po danu. Ovi minimumi ne smeju biti niži od onih navedenih u tački SERA.5001 Prilogaa (Deo-SERA) Uredbe (ACV) br. 01/2020 za klasu vazdušnog prostora kojom se leti, osim kada je dozvoljeno da se obavlja kao specijalni VFR let.
2. Po potrebi, operater IAM-a može u OM-u navesti dodatne uslove za primenljivost takvih minimuma uzimajući u obzir faktore kao što su radio pokrivenost, teren, priroda lokacija, uslovi leta i kapacitet ATS-a.
3. Letovi se izvode sa površinom na vidiku.

**UAM.OP.MVCA.127 Poletanje i sletanje – VFR letovi tokom dana**

1. Prilikom obavljanja leta u skladu sa VFR-om po danu, PIC ne bi trebalo da poleti ili sleti na vertiportu ili lokaciji skretanja, osim ako su prijavljeni vremenski uslovi na toj vertiportu ili lokaciji skretanja jednaki ili bolji od onih navedenih u tački SERA.5001 ili tački SERA.5005 Priloga (Deo-SERA) Uredbe (ACV) br. 01/2020 za klasu vazdušnog prostora kojom se leti.
2. Kada su prijavljeni vremenski uslovi ispod onih koji su potrebni za poletanje, poletanje se započinje samo ako PIC može utvrditi da su vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka duž područja poletanja jednaki ili bolji od potrebnog minimuma.
3. Kada nisu dostupni prijavljeni vremenski uslovi, poletanje se započinje samo ako PIC može utvrditi da su vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka duž područja poletanja jednaki ili bolji od potrebnog minimuma.

**UAM.OP.MVCA.155 Prevoz posebnih kategorija putnika (SCP-ovi)**

1. SCP-ovi se prevoze na ukrcaju pod takvim uslovima koji obezbeđuju bezbednost VCA-a i njenih putnika u skladu sa procedurama koje je utvrdio operater VCA-a.
2. SCP-ovi se ne dodeljuju, niti zauzimaju, sedišta koja omogućavaju direktan pristup izlazima u slučaju opasnosti ili gde bi njihovo prisustvo moglo:
   1. ometati dužnosti članova posade;
   2. ometati pristup opremi za hitne slučajeve; ili
   3. ometati hitnu evakuaciju putnika.
3. PIC se unapred obaveštava kada SCP-ovi treba da se nose na bordu.

**UAM.OP.MVCA.160 Smeštanje prtljaga i tereta**

Operater IAM-a uspostavlja procedure kako bi osigurao da:

1. u putnički prostor se unosi samo prtljag koji se može na odgovarajući i bezbedan način smestiti; i
2. da se sav prtljag i teret u avionu koji bi mogao prouzrokovati povrede ili oštećenje, ili da blokira prolaze i izlaze ako se pomeri, smesti kako bi se sprečilo njihovo kretanje.

**UAM.OP.MVCA.165 Sedenje putnika**

Što se tiče potencijalne hitne evakuacije, operater IAM-a uspostavlja procedure za sedenje putnika kako bi osigurao da putnici sede tamo gde će moći da pomognu u evakuaciji, a ne da je ometaju.

**UAM.OP.MVCA.170 Informisanje putnika**

Operater IAM-a obezbeđuje da se putnicima:

1. daju bezbednosni brifinzi (informisanje) i bezbednosna pokazivanja na način koji olakšava izvršenje primenljivih procedura u slučaju vanredne situacije; i
2. da im se obezbedi materijal za informisanje o bezbednosti na kojem uputstva tipa slike ukazuju na rad opreme za hitne slučajeve i izlaza za hitne slučajeve koje će verovatno koristiti putnici.

**UAM.OP.MVCA.175 Priprema letenja**

1. Operativni plan leta (OFP) se popunjava za svaki nameravani let, uzimajući u obzir vazdušni prostor u kojem će se let obavljati i važeća pravila vazduha, performanse vazduhoplova, operativna ograničenja i relevantne očekivane uslove duž rute kojom će se leteti i na vertiportu ili mestu skretanja koje će se koristiti.
2. Let se ne započinje ako se PIC ne uveri da:
   1. da se mogu poštovati sve stavke navedene u tački 2.c Priloga V Uredbe (ACV) br. 05/2020 koji se tiču plovidbenosti i registracije vazduhoplova, instrumenata i opreme, mase i položaja centra gravitacije (CG), prtljaga i tereta, kao i operativnih ograničenja vazduhoplova;
   2. se vazduhoplovom se ne upravlja u suprotnosti sa zahtevima liste odstupanja od konfiguracije (CDL);
   3. su delovi operativnog priručnika (OM) koji su potrebni za izvođenje planiranog leta dostupni;
   4. su dokumenti, dodatne informacije i obrasci koji moraju biti dostupni u skladu sa tačkom IAM.GEN.MVCA.110 u avionu, osim ako je dozvoljeno da se drže na zemlji u skladu sa tačkom IAM.GEN.MVCA.115;
   5. su postojeće mape, karte i povezana dokumentacija ili ekvivalentni podaci dostupni za planirani rad vazduhoplova, uključujući bilo koje preusmeravanje koje se razumno može očekivati;
   6. su objekti koji se nalaze u svemiru, zemaljski objekti i usluge potrebni za planirani let dostupni i adekvatni;
   7. se za planirani let mogu ispuniti važeći zahtevi navedeni u OM-u u pogledu goriva/energije, ulja, kiseonika, minimalnih visina leta, operativnih minimuma vertiporta, vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka za VFR letove tokom dana i izbor odgovarajućih vertiporta i lokacija za preusmeravanje;
   8. je Rezervisano;
   9. mogu biti ispoštovana sva dodatna operativna ograničenja;
   10. je bilo koji teret koji se prevozi pravilno raspoređen i bezbedno obezbeđen;
   11. je plan leta službe vazdušnog saobraćaja (ATS) odobren i da je odobrenje za let dato u skladu sa važećim pravilima vazduha i klasom(ama) vazdušnog prostora u kojima će se operacija izvoditi.

**UAM.OP.MVCA.177 Podnošenje plana leta službe vazdušnog saobraćaja (ATS)**

1. Operater IAM-a podnosi plan leta ATS-a kako je propisano važećim pravilima vazduha za klasu(e) vazdušnog prostora u kojima će se operacija izvoditi.
2. Ako se podnošenje plana leta ATS-a ne zahteva prema važećim pravilima vazduha za klasu(e) vazdušnog prostora u kome će se operacija izvoditi, operator IAM-a obezbeđuje da se odgovarajuće informacije deponuju kod odgovarajuće jedinice ATS-a kako bi se omogućilo aktiviranje službi upozorenja ako je potrebno.
3. Ako se zahteva dostavljanje plana leta ATS-a, ali ga nije moguće dostaviti sa lokacije na kojoj počinje operacija, plan leta ATS-a se šalje u najkraćem mogućem roku nakon poletanja od strane PIC-a ili operatera IAM-a.

**UAM.OP.MVCA.192 Šema goriva/energije – izbor vertiporta i lokacija za preusmeravanje**

1. PIC bira i navodi u operativnom planu leta i, ako je potrebno, u planu leta ATS-a, za normalne operacije, uključujući obuku, i u svrhu preusmeravanja:
   1. najmanje dve opcije bezbednog sletanja na odredište, do kojih se može doći od tačke obavezivanja za sletanje; i
   2. jedan ili više vertiporta ili lokacija za skretanje kako bi se osiguralo bezbedno sletanje u slučaju da je skretanje neophodno nakon CFP-a u bilo kom trenutku tokom leta.
2. U svrhu izbora vertiporta i lokacija za preusmeravanje u skladu sa tačkom (a), PIC razmatra da li:
   1. stvarni i prognozirani vremenski uslovi ukazuju na to da će u procenjeno vreme korišćenja uslovi na izabranim vertiportima i lokacijama za preusmeravanje biti na ili iznad važećih minimuma utvrđenih u skladu sa tačkom UAM.OP.MVCA.111;
   2. CMP VCA-a omogućava bezbedno sletanje na izabranim vertiportima ili lokacijama za skretanje;
   3. postoje bilo kakva potrebna dodatna operativna odobrenja.
3. PIC primenjuje odgovarajuće bezbednosne margine na planiranje leta kako bi se uzelo u obzir moguće pogoršanje meteoroloških uslova u procenjeno vreme sletanja u poređenju sa dostupnom prognozom.

**UAM.OP.MVCA.193 Opcije bezbednog sletanja na odredište**

PIC se obavezuje da sleti na jednu od opcija bezbednog sletanja u skladu sa tačkom UAM.OP.MVCA.192, kada trenutna procena meteoroloških uslova, saobraćaja i drugih operativnih uslova ukazuje na to da se bezbedno sletanje može izvršiti na obavezanom mestu sletanja u procenjeno vreme korišćenja.

**UAM.OP.MVCA.200 Specijalno punjenje ili pražnjenje goriva VCA-a**

1. Posebno punjenje ili pražnjenje goriva vrši se samo ako je operater IAM-a:
   1. razvio standardne operativne procedure na osnovu procene rizika; i
   2. uspostavio program obuke za svoje osoblje uključeno u takve operacije.
2. Posebno punjenje ili pražnjenje goriva odnosi se na:
   1. punjenje gorivom sa uključenim jedinicama za podizanje i potiskivanje;
   2. punjenje/pražnjenje goriva sa putnicima koji se ukrcavaju, u avionu ili iskrcavaju; i
   3. punjenje/pražnjenje gorivom široke upotrebe.
3. Za postupke punjenja gorivom sa uključenim jedinicama za podizanje i potiskivanje i za svaku promenu tih postupaka potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.

**UAM.OP.MVCA.205 Punjenje ili zamenjivanje VCA baterija dok se putnici ukrcavaju, nalaze u avionu ili iskrcavaju**

1. Punjenje ili zamena VCA baterija dok se putnici ukrcavaju, su u avionu ili iskrcavaju vrši se samo ako je operater IAM-a:
   1. razvio standardne operativne procedure na osnovu procene rizika; i
   2. uspostavio program obuke za svoje osoblje uključeno u takve operacije.

**UAM.OP.MVCA.216 Korišćenje slušalica**

1. Svaki pilot koji treba da bude na dužnosti u svojoj dodeljenoj stanici mora da nosi slušalice sa mikrofon na nosaču ili ekvivalentno. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za govornu komunikaciju sa jedinicama ATS-a.
2. Položaj mikrofona na nosaču ili ekvivalentno u pilotskoj kabini omogućava njegovu upotrebu za dvosmernu radio komunikaciju kada se VCA taksira (vozi) sopstvenom snagom i kad god to PIC smatra potrebnim.

**UAM.OP.MVCA.220 Sredstva za pomoć u hitnoj evakuaciji**

Operater IAM-a uspostavlja procedure kako bi osigurao da pre taksiranja ili kretanja na tlu, poletanja i sletanja, i kada je bezbedno i izvodljivo to učiniti, sva sredstva za pomoć u hitnoj evakuaciji koja se automatski raspoređuju budu naoružana.

**UAM.OP.MVCA.225 Sedišta, sigurnosni pojasevi i sistemi za vezivanje**

1. *Piloti*

Tokom poletanja i sletanja, i kad god to PIC smatra potrebnim u interesu bezbednosti, svaki pilot se pravilno osigurava svim sigurnosnim pojasevima i sistemima za vezivanje koji su obezbeđeni na njihovim sedištima.

1. *Putnici*
   1. Pre poletanja i sletanja, i tokom taksiranja ili kretanja na tlu, i kad god se to smatra potrebnim u interesu bezbednosti, PIC se uverava da svaki putnik u avionu zauzima sedište sa pravilno osiguranim sigurnosnim pojasom ili sistemom za vezivanje.
   2. Operater IAM-a obezbeđuje višestruku zauzetost vazduhoplovnih sedišta koja je dozvoljena samo na određenim sedištima. PIC se uverava da se sedišta u vazduhoplovu ne koriste za višestruku zauzetost osim za jednu odraslu osobu i jedni bebu, pri čemu se potonjo pravilno osigurava dodatnim pojasom ili drugim uređajem za vezivanje.

**UAM.OP.MVCA.230 Osiguravanje putničkog prostora**

1. Operater IAM-a uspostavlja procedure kako bi osigurao da pre taksiranja ili kretanja na tlu, poletanja i sletanja, svi izlazi i putevi za spasavanje budu neometani.
2. PIC se stara o tome da se pre poletanja i sletanja, i kad god se to smatra potrebnim u interesu bezbednosti, sva oprema i prtljag pravilno smesti i osiguraju.

**UAM.OP.MVCA.235 Prsluci za spasavanje**

Operater IAM-a uspostavlja procedure kako bi osigurao da se, prilikom upravljanja VCA-om iznad vode, trajanje leta i uslovi na koje se nailazi tokom leta propisno uzimaju u obzir prilikom odlučivanja da li će prsluke za spasavanje nositi svi putnici u vazduhoplovu.

**UAM.OP.MVCA.240 Pušenje u avionu**

PIC ni u jednom trenutku ne dozvoljava pušenje u avionu.

**UAM.OP.MVCA.245 Meteorološki uslovi**

1. PIC:
   1. počinje let; ili
   2. ako je primenljivo, nastavvlja let nakon tačke od koje se primenjuje revidirani plan leta ATS-a u slučaju preplaniranja u letu;
   3. nastavlja ka planiranom odredišnom vertiportu,

samo kada trenutni meteorološki izveštaji ili kombinacija trenutnih izveštaja i prognoza ukazuju da su očekivani meteorološki uslovi na polaznom vertiportu, duž rute kojom će se leteti, i na odredišnom vertiportu, u vreme dolaska, na ili iznad minimuma planiranja utvrđenih u skladu sa tačkom UAM.OP. MVCA.111.

**UAM.OP.MVCA.285 Korišćenje dodatnog kiseonika**

PIC se stara o tome da svi piloti koji obavljaju dužnosti od suštinskog značaja za bezbedan rad VCA-a tokom leta koriste dodatni kiseonik neprekidno kad god visina kabine prelazi 10 000 ft (stopa) u periodu dužem od 30 minuta i kad god visina kabine prelazi 13 000 ft (stopa).

**UAM.OP.MVCA.295 Upotreba sistema za izbegavanje sudara u vazduhu (ACAS)**

Operater IAM-a uspostavlja operativne procedure i programe obuke kada je ACAS instaliran i funkcionalan tako da je letačka posada adekvatno obučena za izbegavanje sudara i kompetentna za upotrebu opreme ACAS II.

PODDEO C

***PERFORMANSA I OPERATIVNA OGRANIČENJA VAZDUHOPLOVA SPOSOBNIH ZA VTOL (VCA)***

**UAM.POL.VCA.050 Obim**

Ovaj poddeo utvrđuje zahteve performansi i operativna ograničenja za operacije IAM-a sa vazduhoplovom sposobnim (VCA) za VTOL.

**UAM.POL.VCA.100 Vrsta operacije**

VCA se koristi u skladu sa važećim zahtevima za performanse za predviđenu vrstu operacije koja će se izvoditi.

**UAM.POL.VCA.105 Podaci o performansama vazduhoplova sposobnih (VCA) za VTOL**

VCA se koristi u skladu sa sertifikovanim podacima o performansama i ograničenjima sadržanim u AFM-u.

**UAM.POL.VCA.110 Opšti zahtevi za performanse**

1. Masa VCA:
   1. na početku poletanja; ili
   2. u slučaju preplaniranja u letu, u tački od koje se primenjuje revidirani operativni plan leta;

nije veća od mase pri kojoj se zahtevi iz ovog poddela mogu ispuniti za let koji će se sprovesti, uzimajući u obzir očekivana smanjenja mase kako let napreduje i, ako je primenljivo, izbacivanje goriva.

1. Odobreni podaci o performansama sadržani u AFM-u koriste se za utvrđivanje usklađenosti sa zahtevima iz ovog Poddela, po potrebi dopunjeni drugim podacima kako je propisano u relevantnom zahtevu. Operater IAM-a navodi takve druge podatke u operativnom priručniku (OM). Prilikom primene faktora propisanih u ovom Poddelu, svi operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansama sadržane u AFM-u smatraju se izbegavanjem dvostruke primene faktora.
2. Prilikom dokazivanja usklađenosti sa zahtevima iz ovog Poddela, uzimaju se u obzir sledeći parametri:
   1. masa VCA-a:
   2. konfiguracija VCA-a;
   3. uslovi okoline, naročito:
      1. gustina nadmorske visine;
      2. vetar:
         1. osim kako je predviđeno u tački (C), za poletanje, putanju poletnog leta i sletanje, korekcija za vetar ne sme biti veća od 50% bilo koje prijavljene stabilne komponente čeonog vetra od 5 kt ili više;
         2. kada je poletanje i sletanje sa komponentom vetra u leđa dozvoljeno u AFM-u, i u svim slučajevima za putanju leta pri poletanju, korekcija za vetar u leđa ne sme biti manja od 150% bilo koje prijavljene komponente vetra;
         3. kada precizna oprema za merenje vetra omogućava tačno merenje brzine vetra iznad tačke poletanja i sletanja, operator IAM-ma može uzeti u obzir komponente vetra veće od 50%, pod uslovom da operator IAM-a dokaže nadležnom organu da blizina FATO i poboljšanja tačnosti opreme za merenje vetra pružaju ekvivalentan nivo bezbednosti;
   4. operativne tehnike; i
   5. rad svih sistema koji imaju negativan uticaj na performanse VCA-a.

**UAM.POL.VCA.115 Davanje odgovornosti za prepreke**

Za operacije do/iz zona završnog prilaza i poletanja (FATO), IAM operator mora, tokom planiranja pre leta i za potrebe proračuna uklanjanja prepreka:

1. uzima u obzir prepreku koja se nalazi izvan FATO-a, na putanji leta pri poletanju ili putanji leta pri neuspelom prilazu, ako njena bočna udaljenost do najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sledećeg:
   1. za letove koji će se odvijati u skladu sa VFR-om:
      1. „0,75 × D“;
      2. plus veća od “0,25 × D” ili “3 m”;
      3. plus:
         1. 0,10 × rastojanje DR za operacije prema VFR-u po danu; ili
         2. je Rezervisano;
2. uzima u obzir prepreku koja se nalazi u rezervnom ili bočnom prelaznom području za poletanja korišćenjem rezervnog ili bočnog prelaznog postupka, ako njena bočna udaljenost od najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od:
   1. „0,75 × D“;
   2. plus veća od “0,25 × D” ili“3 m”;
   3. plus:
      1. 0,10 × rastojanje DR za operacije prema VFR-u po danu; ili
      2. je rezervisano;
3. zanemaruje prepreke koje se nalaze izvan FATO-a na putanji leta pri poletanju ili putanji leta pri neuspelom prilazu ako je njihova bočna udaljenost do najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta je veća od sledećeg:
   1. 3 × D za VFR dnevne operacije ako se osigura da se navigaciona tačnost može postići pozivanjem na odgovarajuće vizuelne znakove tokom penjanja;
   2. rezervisano.

**UAM.POL.VCA.120 Poletanje**

1. Masa poletanja VCA-a ne prelazi maksimalnu masu poletanja navedenu u AFM-u za sertifikovanu proceduru poletanja ili procedure koje će se koristiti.
2. Operater IAM-a uzima u obzir:
   1. odgovarajuće parametre tačke UAM.POL.VCA.110 (c); i
   2. prepreke identifikovane u skladu sa tačkom UAM.POL.VCA.115.
3. Pored toga, za VCA operacije sa FATO-a:
   1. masa pri poletanju je takva da:
      1. je moguće odbiti poletanje i sleteti na FATO ako je CFP prepoznat na ili pre tačke odluke o poletanju (TDP);
      2. zahtevana udaljenost odbijenog poletanja (RTODRV) ne prelazi dostupnu udaljenost odbijenog poletanja (RTODAV); i
      3. TODRV ne prelazi TODAV, osim ako VCA sa CFP priznatim na ili pre TDP-a može, prilikom nastavka poletanja, ukloniti sve prepreke do kraja TODRV-a za vertikalnu marginu ne manjom od 10,7 m (35 stopa).
   2. Taj deo poletanja do i uključujući TDP sprovodi se u vidnom polju površine tako da se odbijeno poletanje može bezbedno sprovesti.
4. Za poletanja korišćenjem rezervnog ili bočnog prelaznog postupka, sa CFP priznatim na ili pre TDP-a, sve prepreke u rezervnom ili bočnom prelaznom području moraju biti uklonjene adekvatnom marginom.

**UAM.POL.VCA.125 Putanja leta tokom poletanja**

1. Od kraja rastojanja poletanja potrebnog za VCA (TODRV), nakon što je CFP prepoznat na ili nakon tačke odluke o poletanju (TDP):
   1. masa pri poletanju je takva da putanja leta pri poletanju obezbeđuje vertikalni razmak, iznad svih prepreka koje se nalaze na putanji uspona, ne manji od 10,7 m (35 stopa) za operacije prema VFR-u tokom dana;
   2. kada se izvrši promena pravca za više od 15°, uzima se u obzir mogućnost održavanja gradijenta uspona kako bi se ispunili zahtevi za rastojanje od prepreka u skladu sa AFM-om; ova promena pravca se ne sme pokrenuti pre dostizanja visine od 61 m (200 ft) iznad površine poletanja, osim ako je deo odobrene procedure za poletanje u AFM-u.
2. Prilikom dokazivanja usklađenosti sa tačkom (a), relevantni parametri tačke UAM.POL.VCA.110(c) razmatraju se na vertiportu, lokaciji za preusmeravanje ili operativnom mestu polaska.

**UAM.POL.VCA.130 Na ruti**

1. Masa VCA-a i putanja leta u svim tačkama duž rute nakon kritičnog kvara na performansama (CFP), i uzimajući u obzir meteorološke uslove koji se očekuju za let, dozvoljavaju usklađenost sa sledećim:
   1. Rezervisano.
   2. Rezervisano.
   3. Masa VCA dozvoljava njegovo funkcionisanje na ili iznad minimalnog nivoa utvrđenog u skladu sa tačkom SERA.5005(f) Priloga (Deo-SERA) Uredbe (CAA) br. 01/2020 i spuštanje sa visine krstarenja na tačku odluke o sletanju (LDP) iznad vertiporta, lokacije za preusmeravanje ili operativne lokacije na kojoj se može izvršiti sletanje u skladu sa tačkom UAM.POL.VCA.135.
2. Prilikom dokazivanja usklađenosti sa tačkom (a), primenjuje se sve sledeće:
   1. pretpostavlja se da će se CFP pojaviti na najkritičnijoj tački duž rute;
   2. razmatraju se uticaji vetrova na putanju leta;
   3. planirano je da se izbacivanje goriva, ako je primenljivo, izvrši samo u meri u kojoj je to u skladu sa dolaskom na vertiport, lokaciju za preusmeravanje ili operativnu lokaciju sa potrebnim rezervama goriva/energije i korišćenjem bezbedne procedure; i
   4. izbacivanje goriva, ako je primenljivo, nije planirano ispod 300 m (1 000 ft) iznad terena.

**UAM.POL.VCA.135 Sletanje**

1. Masa sletanja VCA-a u procenjenom trenutku sletanja ne prelazi maksimalnu masu navedenu u AFM-u za sertifikovanu proceduru sletanja koja će se koristiti.
2. Operater IAM-a uzima u obzir:
   1. odgovarajuće parametre tačke UAM.POL.VCA.110 (c); i
   2. prepreke identifikovane u skladu sa tačkom UAM.POL.VCA.115.
3. Ako se u bilo kom trenutku na ili pre tačke odluke o sletanju (LDP) prepozna kritični kvar na performansama (CFP), moguće je ili sleteti i zaustaviti se unutar piste ili FATO-a, ili izvršiti blokirano sletanje uklanjanjem svih prepreka na putanji leta za vertikalnu marginu od 10,7 m (35 stopa).
4. Ako se CFP prepozna u bilo kom trenutku na ili nakon LDP-a, moguće je sleteti i zaustaviti se unutar piste ili FATO-a uklanjanjem svih prepreka na pristupnoj putanji.

**UAM.POL.VCA.140 Masa i ravnoteža i utovar**

1. Tokom bilo koje faze operacije, utovar, masa i centar težište (CG) VCA-a su u skladu sa ograničenjima navedenim u AFM-u ili operativnom priručniku (OM), ako su restriktivniji.
2. Operater IAM-a utvrđuje masu i CG svakog vazduhoplova kojim upravlja stvarnim vaganjem pre početnog puštanja u upotrebu i nakon toga u intervalima od 4 godine ako se koriste pojedinačne mase VCA, ili u intervalima od 9 godina ako se koriste mase flote. Akumulirani efekti izmena i popravki na masu i ravnotežu vazduhoplova razmatraju se i pravilno dokumentuju. VCA se ponovo meri ako efekat modifikacija na njegovu masu i ravnotežu nije tačno poznat.
3. Vaganje vrši proizvođač vazduhoplova ili odobrena organizacija za održavanje.
4. Operater IAM-a utvrđuje masu svih operativnih predmeta i članova posade (pilota i, ako je primenljivo, tehničkog osoblja), uključenih u suvu operativnu masu VCA-a, stvarnim vaganjem ili korišćenjem standardnih masa. Utvrđuje se uticaj njihovog položaja na CG vazduhoplova.
5. Operater IAM-a utvrđuje masu saobraćajnog tereta, uključujući svaki balast, stvarnim vaganjem ili određivanjem mase saobraćajnog tereta u skladu sa standardnim masama putnika i, ako je primenljivo, masama prtljaga.
6. Operater IAM-a može koristiti standardne mase za druge stavke utovara ako dokaže nadležnom organu da te stavke imaju istu masu ili da su njihove mase u okviru određenih tolerancija.
7. Operater IAM-a određuje masu tereta gorivom i/ili jedinice za skladištenje energije na sledeći način:
   1. za *teret goriva*, korišćenjem stvarnu gustinu ili, ako nije poznata, gustinu izračunatu u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku (OM);
   2. za *jedinicu za skladištenje energije*, vaganjem ili korišćenjem standardnih masa navedenih u OM.
8. Operater IAM-a obezbeđuje da se utovar:
   1. VCA vrši pod nadzorom kvalifikovanog osoblja; i
   2. da je saobraćajno opterećenje u skladu sa podacima koji se koriste za izračunavanje mase i ravnoteže vazduhoplova.
9. Operater IAM-a poštuje dodatna strukturna ograničenja kao što su ograničenja čvrstoće poda, maksimalno opterećenje po tekućem metru, maksimalna masa po tovarnom prostoru i maksimalno ograničenje sedišta.
10. Operater IAM-a navodi u OM principe i metode koji se primenjuju za utovar i u sistemu mase i ravnoteže koji ispunjavaju zahteve iz tačaka (a) do (i). Taj sistem pokriva sve vrste predviđenih operacija operatera.

**UAM.POL.VCA.145 Podaci o masi i ravnoteži i dokumentacija o masi i ravnoteži**

1. Operater IAM-a utvrđuje podatke o masi i ravnoteži i izrađuje dokumentaciju o masi i ravnoteži pre svakog leta, navodeći teret i njegovu raspodelu. Dokumentacija o masi i ravnoteži omogućava PIC-u da utvrdi da su teret i njegova raspodela takvi da se granice mase i ravnoteže vazduhoplova ne prekoračuju. Dokumentacija o masi i ravnoteži sadrži sledeće podatke:
   1. registraciju i tip VCA-a;
   2. identifikaciju leta, broj i datum;
   3. pun imeo PIC-a;
   4. puno ime lica koje je pripremilo dokumentaciju;
   5. suvu operativnu masu i odgovarajući CG vazduhoplova:
   6. masu jedinice za skladištenje goriva ili energije pri poletanju i masu putnog goriva;
   7. masu potrošnog materijala osim goriva, ako je primenljivo;
   8. komponente saobraćajnog opterećenja, uključujući putnike, prtljag, teret i balast;
   9. masu poletanja, masa sletanja i masu bez goriva;
   10. važeće pozicije CG-a vazduhoplova; i
   11. graničnu masu i vrednosti CG-a.

Gore navedene informacije su dostupne u dokumentima za planiranje leta ili u sistemima mase i ravnoteže.

1. Kada se podaci o masi i ravnoteži i dokumentacija o masi i ravnoteži generišu kompjuterizovanim sistemom za masu i ravnotežu, operater:
   1. proverava integritet izlaznih podataka kako bi osigurao da su podaci u okviru ograničenja AFM-a; i
   2. navede uputstva i procedure za njegovu upotrebu u svom operativnom priručniku (OM).
2. Lice koje nadgleda utovar vazduhoplova svojim potpisom ili ekvivalentom potvrđuje da su teret i njegova raspodela u skladu sa dokumentacijom o masi i ravnoteži koja se daje PIC-u. PIC navodi njihovo prihvatanje svojeručnim potpisom ili ekvivalentom.
3. Operater IAM-a navodi procedure za izmene tereta u poslednjem trenutku kako bi osigurao da:
   1. se svaka promena u poslednjem trenutku nakon završetka dokumentacije o masi i centrištu dovodi do znanja PIC-u i upisuje u dokumentaciju o planiranju leta koja sadrži dokumentaciju o masi i ravnoteži;
   2. je navedena maksimalna dozvoljena promena u broju putnika ili tereta u poslednjem trenutku; i
   3. i da se pripremi nova dokumentacija o masi i ravnoteži ako se prekorači maksimalni broj putnika.

PODDEO D

***INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA***

*ODELJAK 1*

***Vazduhoplov sposoban (VCA) za VTOL***

**UAM.IDE.VCA.050 Obim**

Ovaj Odeljak utvrđuje zahteve za operacije IAM-a sa vazduhoplovom sposobnim (VCA) za VTOL.

**UAM.IDE.VCA.100 Instrumenti i oprema**

1. Instrumenti, podaci i oprema koji se zahtevaju ovim poddelom, kao i zahtevi za sertifikaciju tipa i zahtevi za vazdušni prostor, instaliraju se ili prevoze u VCA u skladu sa uslovima pod kojima će se operacija izvoditi.

Instrumenti i oprema koji se zahtevaju ovim poddelom, kao i zahtevi za sertifikaciju tipa i zahtevi za vazdušni prostor, odobravaju se u skladu sa važećim zahtevima za plovidbenost, osim za sledeće stavke:

* 1. kompleti za prvu pomoc;́
  2. oprema za preživljavanje i signalizaciju;
  3. morska sidra i oprema za privezivanje; i
  4. uređaji za vezivanje dece.

1. Instrumenti i oprema koji se ne zahtevaju ovim Prilogom, kao i bilo koja druga oprema koja se ne zahteva u skladu sa ovom Propisom, ali se prevozi na letu, moraju biti u skladu sa sledećim:
   1. informacije koje pružaju ovi instrumenti, opremu ili pribor ne koristi pilot da bi se uskladio sa Prilogom II i sa tačkom 2.1 Aneksa IX Uredbe (CAA) br. 05/2020 ili sa tačkama UAM.IDE.MVCA.330,

UAM.IDE.MVCA.335 i UAM.IDE.MVCA.345 ovog Priloga; i

* 1. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost vazduhoplova, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.

1. Ako će pilot koristiti opremu na svojoj dodeljenoj stanici tokom leta, ona se instalira tako da se lako može upravljati iz te stanice. Kada će jedan komad opreme koristiti više od jednog lica na njihovim dodeljenim stanicama, on se instalira tako da se lako može upravljati iz bilo koje stanice.
2. Oni instrumenti koje koristi pilot se raspoređuju tako da omoguće pilotu da lako vidi indikacije sa njihove dodeljene stanice sa minimalnim praktičnim odstupanjem od položaja i linije vida koje pilot obično preuzima kada gleda napred duž putanje leta.
3. Sva potrebna oprema za hitne slučajeve je lako dostupna za trenutnu upotrebu.

**UAM.IDE.VCA.105 Minimalna oprema potrebna za let**

Let ne počinje kada bilo koji od instrumenata, delova opreme ili funkcija vazduhoplova potrebnih za planirani let ne radi ili nedostaje, osim ako:

1. vazduhoplov se koristi u skladu sa listom minimalne opreme operatera (MEL); ili
2. nadležni organ odobrava operateru da upravlja vazduhoplovom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa tačkom ORO.MLR.105(j) Priloga III.

*ODELJAK 2*

***Vazduhoplov sposoban (MVCA) za VTOL sa posadom***

**UAM.IDE.MVCA.050 Obim**

Ovaj Odeljak utvrđuje dodatne zahteve za operacije IAM-a sa vazduhoplovom sposobnim (MVCA) za VTOL sa posadom.

**UAM.IDE.MVCA.115 Radna svetla**

VCA koji se koristi prema VFR-u tokom dana opremljuje se svetlima protiv sudara.

**UAM.IDE.MVCA.125 Instrumenti leta i prateća oprema**

1. VCA opremljuje se instrumentima i opremom za letenje navedenim u njegovom odobrenju za sertifikaciju tipa za letove koji će se obavljati u skladu sa VFR-om po danu.
2. Dodatni instrumenti i oprema za letenje instaliraju se ili prevoze u VCA, po potrebi, u skladu sa očekivanim operativnim uslovima i radnim opterećenjem posade.

**UAM.IDE.MVCA.140 Oprema za merenje i prikazivanje goriva/energije**

1. VCA se opremljuje sredstvima za merenje i prikazivanje pilotu u letu preostale upotrebljive količine goriva/energije.
2. Konzervativna procena količine goriva/energije neophodne za završetak preostalog dela leta se prikazuje pilotu u letu, osim ako je predviđeno na drugi način prema tački UAM.OP.VCA.195 (a).

**UAM.IDE.MVCA.145 Oprema za određivanje visine**

1. VCA, za letove iznad vode, se opremlja sredstvom za određivanje visine vazduhoplova u odnosu na vodenu površinu, koje može da emituje audio upozorenje ispod unapred podešene vrednosti i vizuelno upozorenje na visini koju može da izabere pilot, kada upravlja:
   1. na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 3 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
   2. je rezervisano;
   3. je rezervisano;
   4. van vidokruga zemlje.

**UAM.IDE.MVCA.170 Sistem interfona za posadu**

Za operacije sa više od jednog člana posade, VCA se opremljuje interfonskim sistemom, uključujući slušalice i mikrofone, za upotrebu od strane svih članova posade.

**UAM.IDE.MVCA.180 Sistem javnog obraćanja (PAS)**

VCA se opremljuje PAS-om, osim ako IAM operater nijje u stanju da dokaže da je tokom leta pilotov glas čujan i razumljiv na svim putničkim sedištima.

**UAM.IDE.MVCA.185 Snimač glasa u kabini (CVR)**

1. VCA sa MCTOM većim od 5 700 kg se opremljuje CVR-om.
2. CVR je u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodna 2 sata.
3. CVR snima u odnosu na vremensku skalu na sredstvima koja nisu magnetna traka ili magnetna žica:
   1. glasovne komunikacije koje se prenose ili primaju u prostore pilotske kabine putem radija;
   2. glasovne komunikacije članova posade korišćenjem interfonskog sistema i sistema javnog obraćanja (SJO), ako je instaliran;
   3. zvučno okruženje prostora pilotske kabine, uključujući audio signale primljene sa mikrofona pilotske kabine;
   4. glasovne ili audio signale koji identifikuju navigaciona ili prilazna pomagala uvedeni u slušalice ili zvučnik.
4. CVR, u zavisnosti od dostupnosti električne energije, zabeležuje što je pre moguće tokom provera pilotske kabine na početku leta pre nego što se VCA može kretati sopstvenom snagom dok se kabina ne proveri odmah nakon isključivanja jedinica za podizanje i potiskivanje na kraju leta. U svakom slučaju, CVR automatski počinje da beleži (snimi) pre nego što se vazduhoplov kreće sopstvenom snagom i nastvlja da beleži do završetka leta.
5. Funkcija za izmenu snimaka CVR-a je na raspolaganju PIC-a tako da se snimci napravljeni pre rada te funkcije ne mogu preuzeti korišćenjem normalne tehnike ponavljanja ili kopiranja.
6. Ako se CVR ne može postaviti, on ima uređaj koji će mu pomoći u lociranju pod vodom sa minimalnim vremenom prenosa pod vodom od 90 dana. Ako se CVR može postaviti, on ima automatski predajnik lokatora za hitne slučajeve (ELT).

**UAM.IDE.MVCA.190 Snimač podataka o letu (FDR)**

1. VCA sa MCTOM većim od 5 700 kg se opremljuje FDR-om koji koristi digitalni način snimanja i čuvanja podataka, a za koji je dostupan način spremnog preuzimanja tih podataka sa medija za skladištenje.
2. FDR snima parametre potrebne za precizno određivanje putanje leta, brzine, položaja, snagu(e) motora, rada, konfiguracije i bilo kog parametra koji je utvrđen tokom sertifikacije tipa VCA i u stanju je da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 25 sati.
3. Podaci se dobijaju iz izvora VCA-a koji omogućavaju tačnu korelaciju sa informacijama prikazanim pilotu(ima).
4. FDR automatski počinje da snima (beleži) podatke najkasnije do trenutka kada se VCA može kretati sopstvenom snagom i automatski se zaustavlja nakon isključivanja jedinica za podizanje i potiskivanje na kraju leta.
5. Ako se CVR ne može postaviti, on ima uređaj koji će mu pomoći u lociranju pod vodom sa minimalnim vremenom prenosa pod vodom od 90 dana. Ako se FDR može postaviti, on ima automatski ELT.

**UAM.IDE.MVCA.191 Snimač letenja**

1. VCA sa MCTOM od 5 700 kg ili manje se opremljuje snimačem leta.
2. Snimač leta snima podatke o letu i/ili informacije o slikama koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova, kao i:
   1. zvuk iz prostora pilotske posade u operacijama sa više članova posade i VEMS-a; ili
   2. radio komunikacije sa jedinicama službe vazdušnog saobraćaja (ATS), gde je to primenljivo
3. Snimač leta je u stanju da zadrži podatke o letu i/ili slike, kao i zvuk, snimljene tokom najmanje prethodnih 5 sati.
4. Snimač leta automatski počinje da snima pre nego što se VCA može kretati sopstvenom snagom i automatski se zaustavlja nakon isključivanja jedinica za podizanje i potiskivanje na kraju leta.
5. Ako snimač leta snima slike ili zvuk prostora pilotske kabine, funkcija za izmenu slika i audio snimaka je na raspolaganju PIC-a, tako da se snimci napravljeni pre rada te funkcije ne mogu preuzeti korišćenjem normalne tehnike ponavljanja ili kopiranja.
6. Kao alternativa tačkama (b) i (c), neki podaci o letu, slike ili zvuk mogu se prenositi i snimati na daljinu ako su odobreni kao deo sertifikacije tipa vazduhoplova.

**UAM.IDE.MVCA.200 Kombinovani snimač podataka o letu i glasa u pilotskoj kabini**

Usklađenost sa zahtevima za CVR-a i FDR-a može se postići nošenjem jednog kombinovanog snimača.

**UAM.IDE.MVCA.205 Sedišta, sigurnosni pojasevi za sedište, sistemi za vezivanje i uređaji za vezivanje dece (CRD-ovi)**

1. VCA se opremljuje:
   1. sedištem ili ležajem za svaku osobu u avionu koja je stara 24 meseca ili više;
   2. sigurnosnim pojasom sa sistemom za vezivanje gornjeg dela trupa za upotrebu na svakom putničkom sedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom ležaju;
   3. uređajem za vezivanje dece (CRD) za svaku osobu u avionu koja je mlađa od 24 meseca; i
   4. sistemom za vezivanje gornjeg dela trupa sa četiri tačke koji uključuje sigurnosni pojas sa dva ramena kaiša, na svakom pilotskom sedištu.
2. Sigurnosni pojas sa sistemom za zadržavanje gornjeg dela trupa:
   1. ima otpuštanje u jednoj tački; i
   2. na pilotskom sedištu, ima ugrađen uređaj koji će automatski obuzdati trup putnika u slučaju naglog usporavanja.

**UAM.IDE.MVCA.210 Znakovi** „**VEŽITE SIGURNI POJAS” i** „**ZABRANJENO PUŠENJE”.**

VCA se opremljuje sredstvom za pokazivanje svim licima u avionu kada se vežu sigurnosni pojasevi i da pušenje ni u jednom trenutku nije dozvoljeno.

**UAM.IDE.MVCA.220 Pribori za prvu pomoć**

1. VCA se opremljuje najmanje jednim priborom za prvu pomoć.
2. Pribori za prvu pomoć su:
   1. lako dostupni za upotrebu;
   2. održavani ažurnim.

**UAM.IDE.MVCA.240 Dodatni kiseonik – avioni bez pritiska**

VCA bez pritiska koji se upravlja na nadmorskim visinama pritiska iznad 10 000 stopa opremljuje se dodatnom opremom za kiseonik koja može da skladišti i dozira kiseonik u skladu sa sledećom tabelom:

*Tabela*

**Minimalni zahtevi u vezi sa dodatnim kiseonikom u avionu bez pritiska**

|  |  |
| --- | --- |
| Snabdevanje za: | Trajanje leta i nadmosrska visina pritiska u kabini |
| lice(a) koje(ao) pilotira(ju) vazduhoplovom | Za celokupno vreme letenja na nadmorskim visinama pritiska iznad 13 000 stopa i za bilo koji period koji prelazi 30 minuta na nadmorskim visinama pritiska iznad 10 000 ftstopa, ali ne prelazi 13 000 stopa. |
| 100% putnika (1) | Za celokupno vreme letenja na nadmorskim visinama pritiska iznad 13 000 stopa. |
| 10 % putnika (1) | Za celokupno vreme letenja duže od 30 minuta na nadmorskim visinama pritiska iznad 10 000 stopa, ali ne preko 13.000 stopa. |

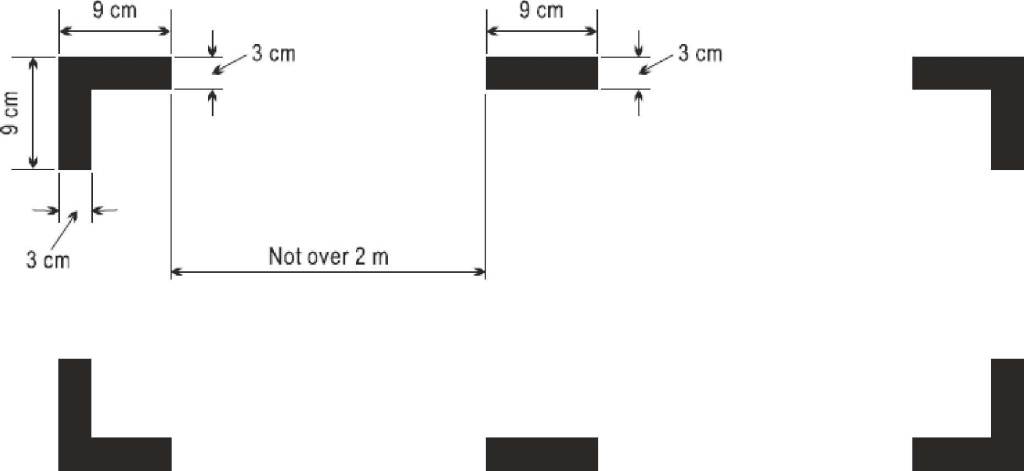
(1) Procenti putnika u ovoj tabeli odnose se na putnike koji se prevoze avionom, uključujući osobe mlađe od 24 meseca.

**UAM.IDE.MVCA.250 Ručni aparati za gašenje požara**

1. VCA se opremljuje najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u prostoru pilotske kabine, koji se lako pristupa za upotrebu.
2. Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara se nalazi u kabini u prostoru za putnike ako putnici ne mogu lako da pristupe ručnom aparatu za gašenje požara koji se nalazi u prostoru za letačku posadu.
3. Vrsta i količina sredstva za gašenje požara ručnih aparata za gašenje požara su pogodni za vrstu požara koji će se verovatno pojaviti u prostoru u kojem je predviđena upotreba ručnog aparata za gašenje požara i za minimiziranje opasnosti od koncentracije toksičnih gasova u prostorima u kojima se nalaze osobe.

**UAM.IDE.MVCA.260 Obeležavanje tačaka provale**

Ako su područja na trupu VCA koja su pogodna za provalu spasilačkih posada u hitnim slučajevima označena, takva područja se označavaju kao što je prikazano na slici ispod.



**UAM.IDE.MVCA.275 Osvetljenje i obeležavanje za hitne slučajeve**

VCA se opremljuje:

1. sistemom za osvetljenje za hitne slučajeve nezavisnim od normalnog napajanja električnom energijom VCA-a radi olakšavanja evakuacije putnika iz vazduhoplova; i
2. oznakom za izlaz u hitnim slučajevima i znakovima za lociranje vidljivim po danu, u mraku i u kabini punoj dima.

**UAM.IDE.MVCA.280 Predajnici lokatora za hitne slučajeve (ELTS)**

VCA se opremljuje najmanje jednim odobrenim automatskim ELT-om ili, alternativno, takvim drugim odobrenim automatskim uređajem za praćenje vazduhoplova u kombinaciji sa lokatorskim svetionikom koji omogućava da se službe za spasavanje upozore, da stignu do mesta nesreće i da precizno lociraju preživele.

**UAM.IDE.MVCA.300 Letovi preko vode**

1. VCA koji prevozi putnike se sertifikuje:
   1. za sletanje na vodu, kada se upravlja iznad vode u neprijateljskom moru na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
   2. za sletanje na vodu ili plutanje u hitnom slučaju, kada se upravlja iznad vode u moru koje nije neprijateljsko na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
   3. za ograničene nadvodna operacija, ako ne ispunjavaju kriterijume iz tačke (a)(1) ili (a)(2), i kada se primenjuje jedan ili više sledećih uslova:
      1. ukupno vreme letenja preko vode je duže od 3 minuta;
      2. sletanje ili poletanje vrši se preko vode.
2. VCA koji ne prevozi putnike se sertifikuje:
   1. za sletanje na vodu ili plutanje u hitnom slučaju, kada se upravlja iznad vode u moru koje nije neprijateljsko na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
   2. za ograničene nadvodne operacije, ako ne ispunjavaju kriterijume iz tačke (b)(1), i kada se primenjuje jedan ili više sledećih uslova:
      1. ukupno vreme letenja preko vode je duže od 3 minuta;
      2. sletanje ili poletanje vrši se preko vode.
3. VCA koji radi na vodi se sertifikuje za operacije na vodi pored ispunjavanja kriterijuma navedenih u tački (a) ili (b).
4. VCA koji radi na plutajućim površinama se sertifikuje za operacije na plutajućim površinama, pored ispunjavanja kriterijuma navedenih u tački (a) ili (b).
5. VCA nosi ELT (ELT(S)) za preživljavanje koji je plutajući i može se automatski aktivirati za letove iznad vode, osim za ograničene nadvodne operacije.

**UAM.IDE.MVCA.305 Prsluci za spasavanje i druga oprema**

1. Osim kako je navedeno u tački (c) za letove iznad vode kako je definisano u tački UAM.IDE.MVCA.300, VCA se opremljuje najmanje prslukom za spašavanje za svaku osobu u avionu, smeštenim u položaju koji je lako dostupan sa sedišta ili ležaja osobe za čiju je upotrebu obezbeđen, sa pričvršćenim sistemom za vezivanje. Ako nije moguće imati prsluke za spašavanje koji su lako dostupni sa pričvršćenim sistemom za vezivanje, svaka osoba nosi prsluk za spašavanje ili, ako je ta osoba mlađa od 24 meseca, ekvivalentni uređaj za plutanje.
2. Svaki prsluk za spašavanje ili ekvivalentni pojedinačni uređaj za plutanje opremljuje se sredstvom električnog osvetljenja radi lakšeg lociranja lica u vodi.
3. Za letove iznad vode u neprijateljskom moru na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, u svrhu podrške aktivnostima vezanim za neobnovljive i obnovljive izvore energije i podrške plovilima:
   1. svaka osoba u avionu nosi prsluk za spašavanje tokom cele operacije, osim ako se nose integrisana odela za preživljavanje koja ispunjavaju kombinovane zahteve odela za preživljavanje i prsluka za spašavanje;
   2. svako lice u avionu nosi odelo za preživljavanje prema potrebi u pogledu temperature vode i procenjenog vremena spasavanja; nivo obezbeđene izolacije je dovoljan za prevladavajuće uslove i ne preteran;
   3. svaka lice u avionu nosi sistem za disanje u hitnim slučajevima (EBS) i dobija uputstva za njegovu upotrebu.

**UAM.IDE.MVCA.310 Splavovi za spasavanje**

1. VCA se opremljuje jednim ili više splavova za spašavanje za letove iznad vode u neprijateljskom morskom području na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja ili nosi najmanje jedan splav za spašavanje smešten tako da olakša njegovu spremnu upotrebu u hitnom slučaju za letove iznad vode u moru koje nije neprijateljsko na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu letenja dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja. Splavi za spasavanje imaju dovoljan kapacitet, odvojeno ili zajedno, za smeštaj svih osoba koje se prevoze u avionu VCA.
2. Svi potrebni splavovi za spašavanje omogućavaju njihovu spremnu upotrebu u hitnim slučajevima.
3. Svaka potrebna splav za spašavanje sadrži najmanje jedan ELT(S).
4. Svaka potrebna splav za spašavanje je upotrebljiva u morskim uslovima u u koima su karakteristike spuštanja na vodu, plovnosti i trimovanja VCA procenjene u svrhu sertifikacije.
5. Svaka potrebna splav za spašavanje sadrži opremu za spašavanje, uključujući sredstva za održavanje života, prema potrebi za let koji se preduzima.

**UAM.IDE.MVCA.311 Oprema za preživljavanje**

1. VCA koji se upravlja (koristi) nad područjima u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško opremljuje se:
   1. signalnom opremom za davanje signala za pomoć;
   2. najmanje jedan ELT(S); i
   3. dodatnu opremu za preživljavanje za rutu kojom će se leteti uzimajući u obzir broj lica u avionu.

**UAM.IDE.MVCA.315 Oprema za operacije na vodi**

1. VCA sertifikovan za rad na vodi opremljuje se:
   1. morskim sidrom i drugom opremom neophodnom za olakšavanje privezivanja, usidravanja ili manevrisanja VCA-om na vodi, prikladno njegovoj veličini, težini i karakteristikama rukobanja; i
   2. opremom za davanje zvučnih signala propisanih u Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, gde je to primenljivo.

**UAM.IDE.MVCA.325 Slušalice**

VCA se oprema slušalicama sa mikrofonom na nosaču ili ekvivalentom i dugmetom za prenos na kontrolama leta za svakog pilota VCA-a na njihovoj dodeljenoj stanici.

**UAM.IDE.MVCA.330 Oprema za radio komunikaciju**

1. VCA se oprema najmanje jednim radio komunikacionim sistemom povezanim sa primarnim napajanjem vazduhoplova i onoliko sistema radio komunikacije koliko je potrebno za vrstu operacije koja će se izvoditi i klasu(e) vazdušnog prostora u kojem se operacija odvija.
2. Oprema za radio komunikaciju omogućava letačkim posadama u normalnim radnim uslovima da:
   1. komunicira sa odgovarajućim zemaljskim stanicama sa bilo koje tačke na ruti, uključujući preusmeravanja;
   2. komunicira sa odgovarajućim stanicama ATC-a sa bilo koje tačke u kontrolisanom vazdušnom prostoru u kome se planira da se obavljaju letovi; i
   3. primaju meteorološke informacije.
3. Oprema za radio komunikaciju omogućava komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji za hitne slučajeve od 121,5 MHz.

**UAM.IDE.MVCA.345 Oprema za navigaciju**

1. VCA se opremljuje navigacionom opremom za letove u skladu sa VFR-om po danu i u skladu sa važećim zahtevima za vazdušni prostor.
2. VCA se opremljuje dovoljnom navigacionom opremom kako bi se osiguralo da, u slučaju kvara jednog dela opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogući bezbednu navigaciju u skladu sa planom leta.

**UAM.IDE.MVCA.350 Transponderi**

Kada to zahteva klasa vazdušnog prostora koji se leti, VCA koji se upralja (koristi) prema VFR-u tokom dana opremljuje se transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim potrebnim mogućnostima.

**UAM.IDE.MVCA.355 Upravljanje aeronautičkim bazama podataka**

1. Operater IAM-a:
   1. obezbeđuje da vazduhoplovne baze podataka koje će se koristiti na sertifikovanim aplikacijama sistema vazduhoplova ispunjavaju zahteve kvaliteta podataka koji su adekvatni za predviđenu upotrebu podataka;
   2. obezbeđuje blagovremenu distribuciju i ažuriranje trenutnih i nepromenjenih vazduhoplovnih baza podataka svim vazduhoplovima kojima su potrebni;
   3. prijavljuje pružaoce baze podataka slučajeve pogrešnih, nedoslednih ili nedostajućih podataka za koje se može razumno očekivati da predstavljaju opasnost za let, bez obzira na bilo koje druge zahteve za izveštavanje o događajima kako je definisano u Uredbi (ACV) br. 09/2017. U takvim slučajevima, operater IAM-a obaveštava sve zainteresovano osoblje i obezbeđuje da se pogođeni podaci ne koriste.’

1. *Përqindjet e pasagjerëve të treguara në këtë tabelë i referohen të gjithë pasagjerëve në bord, duke përfshirë edhe ata më të vegjël se 24 muaj.* [↑](#footnote-ref-1)