URDHËR
Nr. 152, datë 10.10.2025

PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË URDHRIN NR. 80, DATË 30.6.2023, "PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE" [1]

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 7, shkronja "ç", nenit 22, të ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, "Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian",

URDHËROJ:

1. Në rregulloren e miratuar me urdhrin nr. 80, datë 30.6.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", bëhen shtesat dhe ndryshimet sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË RREGULLOREN "PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE"

1. Pas nenit 1 shtohet paragrafi 1a me këtë përmbajtje:

"1a. Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për operimet inovative të lëvizshmërisë ajrore në përputhje me rregullat e fluturimit vizual gjatë ditës të kryera me sipërfaqen në pamje, me avionë me ekuipazh me pilot të vetëm me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale të përmendura në shkronjën (b)(i) dhe (ii) të nenit 2(1), të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar.

2. Në nenin 2 bëhen shtesat dhe ndryshimet si vijon:

a) pika (1a) zëvendësohet si vijon:

---

[1] Ky urdhër përafron pjesërisht rregulloren e Komisionit (BE) 2024/1111 e datës 10 prill 2024 që ndryshon rregulloren (BE) nr. 1178/2011, rregulloren zbatuese (BE) nr. 923/2012, rregulloren (BE) nr. 965/2012 dhe rregulloren zbatuese (BE) nr. 2017/373, në lidhje me vendosjen e kërkesave për operimin e avionëve me ekuipazh me aftësi vertikale për ngritje dhe ulje, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 2024/1111, datë 23.5.2024 dhe pjesërisht rregulloren e Komisionit (BE) 2024/2076 e datës 24 korrik 2024 që ndryshon rregulloret (BE) nr. 1178/2011 dhe (BE) nr. 965/2012 në lidhje me sqarimin e kërkesave për bashkëpilotët zëvendësues në fluturim, përditësimet e kërkesave për licencat e ekuipazhit të fluturimit dhe certifikimin mjekësor, si dhe përmirësimet për aviacionin e përgjithshëm, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 2024/2076, datë 25.7.2024.

"1a) "Rotorcraft" nënkupton një avion me motor, më i rëndë se ajri, i cili mbështetjen e tij në fluturim e ka të varur kryesisht nga fuqia ngritëse e krijuar me një maksimum deri në dy rotorë"

b) shtohen pikat 1aa, 12, 13, 14, si vijon:

1aa) "Helikopter" nënkupton një lloj mjeti rrotullues i mbështetur në fluturim kryesisht nga reagimet e ajrit në një ose më shumë helika me fuqi shtytëse kryesisht në akset vertikale;'

12) "Operime inovative të lëvizshmërisë ajrore (IAM)" nënkupton çdo operim me avion me aftësi ngritjeje dhe uljeje vertikale (VTOL) në zona të mbipopulluara dhe jo të mbipopulluara;

13) "Aeroplan me aftësi për ngritje dhe ulje vertikale (VTOL)" (VCA) do të thotë një avion me fuqi shtytëse, më i rëndë se ajri, i ndryshëm nga avioni ose rotorkrafti, i aftë për të kryer ngritje dhe ulje vertikale me anë të ngritjes dhe njësitë shtytëse të përdorura për të siguruar ngritjen gjatë ngritjes dhe uljes;

14) "Fluturim VEMS" nënkupton një fluturim me një VCA që operon sipas një miratimi VEMS, ku transporti i menjëhershëm dhe i shpejtë është thelbësor dhe qëllimi i të cilit është ose:

a) të lehtësojë ndihmën mjekësore urgjente duke mbajtur një ose më shumë nga sa vijon:

i. personelin mjekësor;

ii. furnizime mjekësore (pajisje, gjak, organe, barna);

iii. personat e sëmurë ose të lënduar dhe personat e tjerë të përfshirë drejtpërdrejt,

ose

b) të kryejë çdo operim ku një person është në rrezik të afërt ose të parashikuar për shëndetin nga mjedisi dhe/ose:

i. duhet të shpëtohet ose të pajiset me furnizime; ose

ii. personat, kafshët ose pajisjet duhet të transportohen në/nga vendi i operimit VEMS.';

3. Në nenin 5 bëhen shtesat si më poshtë vijon:

a) Pas pikës 1a, shtohet paragrafi 1b me këtë përmbajtje

"1b. Operatorët do të operojnë VCA vetëm në kontekstin e operimeve të IAM-it siç specifikohet në anekset III dhe IX të kësaj rregulloreje."

b) në paragrafin 2 shtohet pika e mëposhtme:

'h) VCA të përdoret 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 shkronjave "a", "b" dhe "c" të nënparagrafit të parë, organizatat e trajnimit duhet të përmbushin kërkesat e përcaktuara në aneksin VII (pjesa-ORA) të urdhrit të ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar në vend të aneksit III (pjesa-ORO) të kësaj rregulloreje. Trajnimi për VCA-në do të ofrohet vetëm nga organizatat e miratuara të trajnimit.';

4. Në nenin 8 bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) paragrafi 1 zëvendësohet si vijon:

'1. Operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë do t'u nënshtrohen kërkesave të nënpjesës FTL të aneksit III.';

b) shtohet paragrafi i mëposhtëm:

'5. Një operator IAM, për sa u përket kufizimeve të kohës së fluturimit, duhet të jetë në përputhje me kërkesat e specifikuara në legjislacionin kombëtar, kur Shqipëria është shteti në të cilin operatori ka vendin kryesor të biznesit, ose, kur operatori nuk ka vendin kryesor të biznesit, Shqipëria është vendi ku operatori është vendosur ose banon.';

5. Në aneksin I bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin I të kësaj rregulloreje;

6. Në aneksin II bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin II të kësaj rregulloreje;

7. Në aneksin III bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin III të kësaj rregulloreje;

8. Në aneksin V bëhen ndryshimet në përputhje me aneksin IV të kësaj rregulloreje;

9. Aneksi IX shtohet siç përcaktohet në aneksin V të kësaj rregulloreje.

ANEKSI I

1. Titulli i aneksit I zëvendësohet me si më poshtë:

'Aneksi I – Përkufizimet për termat e përdorur në anekset II deri në IX';

2. Pika 16 zëvendësohet si vijon:

16) "Brezi i lirë" nënkupton një zonë të përcaktuar drejtkëndore në tokë ose në ujë nën kontrollin e autoritetit përkatës, e zgjedhur ose e përgatitur si një zonë e përshtatshme mbi të cilën një avion mund të bëjë një pjesë të ngjitjes së tij fillestare deri në një lartësi të caktuar;';

3. Pika 21 zëvendësohet si vijon:

21) "Karburanti/energjia rezervë" nënkupton karburantin/energjinë e nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar që mund të kenë një ndikim në konsumin e karburantit/energjisë në aerodromin ose vertiportin e destinacionit;';

4. Pika 26 zëvendësohet si vijon:

26) "Fazat kritike të fluturimit" nënkupton:

a) në rastin e helikopterëve, rulimin, varjen, ngritjen, afrimin final, procedurën e mos arritjes me sukses të afrimit final, uljen dhe çdo fazë tjetër të fluturimit siç mund të përcaktohet nga piloti në komandë;

b) në rastin e VCA-ve, rulimin në tokë me pasagjerë për qëllime fluturimi ose pas uljes, rulimin në ajër, varjen, ngritjen, afrimi final, procedurën e mos arritjes me sukses të afrimit final, uljen dhe çdo fazë tjetër të fluturimit siç mund të përcaktohet nga piloti në komandë';

5. Pika 33 zëvendësohet si vijon:

33) "Distanca DR" nënkupton distancën horizontale që helikopteri ose VCA ka përshkuar nga një pikë e fundit e distancës së disponueshme për ngritjen;';

6. Pika 43 zëvendësohet si vijon:

43) "Zona e afrimit final dhe e ngritjes (FATO)" nënkupton një zonë të përcaktuar për operimet e helikopterit ose VCA-së mbi të cilën përmbushen faza finale e manovrës së afrimit për varje ose ulje dhe nga e cila niset manovra e ngritjes; në rastin e helikopterëve që operojnë në klasin 1 të performancës dhe VCA-të që operojnë në kategorinë e përmirësuar ose ekuivalente, zona e përcaktuar përfshin zonën e disponueshme në rast të ngritjes së dështuar;';

7. Pika 45a zëvendësohet si vijon:

45a) "Koha e fluturimit" nënkupton:

a) për aeroplanët, kohën e plotë nga momenti kur një aeroplan lëviz për herë të parë me qëllim ngritjen deri në momentin kur aeroplani përfundon fluturimin;

b) për helikopterët, kohën e plotë ndërmjet momentit kur helikat e rotorit të helikopterit fillojnë të rrotullohen për qëllime të ngritjes deri në momentin kur helikopteri përfundon fluturimin dhe helikat e rotorit ndalojnë;

c) për VCA-të, kohën e plotë ndërmjet momentit kur njësitë e ngritjes dhe shtytjes janë ndezur me qëllim ngritjen deri në momentin kur avioni përfundon fluturimin dhe njësitë e ngritjes dhe shtytjes janë fikur;'

8. Pika 47 zëvendësohet si vijon:

47) "Personeli i shërbimit emergjent në tokë" nënkupton çdo personel të shërbimit emergjent në tokë, të tillë si oficerët e policisë, zjarrfikësit etj., të përfshirë në shërbimet mjekësore emergjente me helikopterë (HEMS) ose në shërbimet mjekësore emergjente me VCA (VEMS) dhe detyrat e të cilëve janë të çdo lloji, në lidhje me operimin;';

9. Në pikën 61, pika (ii) e shkronjës "a" zëvendësohet si vijon:

'ii) personat në bordin e helikopterit ose pasagjerët e VCA s'mund të mbrohen siç duhet nga elementet; ose';

10. Pika 62 zëvendësohet si vijon:

‘62) “Pika e vendimit për ulje (LDP)” nënkupton:

a) për helikopterët, pikën e përdorur për të përcaktuar performancën e uljes nga e cila, nëse vërehet një dështim i motorit në këtë pikë, ulja mund të vazhdohet e sigurt ose mund të nisë një kalim në rreth të dytë;

b) për VCA, pikën e përdorur për të përcaktuar performancën e uljes nga e cila mund të vazhdohet në mënyrë të sigurt ulja ose të nisë një kalim në rreth të dytë, pas një CFP;’;

11. Pika 63 zëvendësohet si vijon:

63) “Distanca e disponueshme për ulje” nënkupton:

a) për aeroplanët (LDAA), gjatësinë e pistës e cila është deklaruar e disponueshme nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme për vrullin në tokë të një aeroplani që ulet;

b) për helikopterët (LDAH), gjatësinë e FATO-s plus çdo zonë shtesë e deklaruar e disponueshme nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme që helikopteri të përfundojë manovrën e uljes nga një lartësi e përcaktuar; dhe

c) për VCA-të (LDAV), gjatësinë e FATO-s plus çdo zonë shtesë e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për VCA për të përfunduar manovrën e uljes nga një lartësi e përcaktuar;’;

12. Shtohet pika 63a e mëposhtme:

63a)”Distanca e kërkuar e uljes (LDR)” nënkupton:

a) për helikopterët (LDRH), distancën horizontale të nevojshme për t’u ulur dhe për të ndalur plotësisht nga një pikë prej 15 m (50 ft) mbi sipërfaqen e uljes; dhe

b) për VCA-të (LDRV), distancën horizontale të nevojshme për t’u ulur dhe për të ndalur plotësisht nga një pikë prej 15 m (50 ft) mbi sipërfaqen e uljes;’;

13. Pika 70 zëvendësohet si vijon:

70) “Pasagjer mjekësor” do të thotë 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 te mjekët, infermierët dhe ndihmësmjekët;’;

14. Në pikën 74, shkronja “b” zëvendësohet si vijon:

b) personat në bordin e helikopterit ose pasagjerët e VCA-së mund të mbrohen nga elementet atmosferike; dhe’;

15. Pika 86 zëvendësohet si vijon:

86) “Pilot në komandë (PIC)” nënkupton pilotin e caktuar në komandë dhe përgjegjës për kryerjen e sigurt të fluturimit; për qëllime të operimeve të transportit ajror tregtar me aeroplanë dhe helikopterë, “piloti në komandë” mund të quhet “komandant”;’;

16. pika 92 zëvendësohet si vijon:

92) “Distanca e disponueshme për ngritje të dështuar (RTODA)” nënkupton:

a) për helikopterët (RTODAH), gjatësinë e zonës së afrimit dhe ngritjes finale e deklaruar si e disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterët që operojnë në klasin 1 të performancës për të përfunduar një ndalim të ngritjes; ose

b) për VCA-të (RTODAV), gjatësinë e afrimit përfundimtar dhe zonën e ngritjes e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për VCA për të përfunduar një ndalim të ngritjes në përputhje me kategorinë në të cilën ato operohen;’;

17. Pika 93 zëvendësohet si vijon:

93) “Distanca e kërkuar për ngritje të dështuar (RTODR)” nënkupton:

a) për helikopterët (RTODRH), distancën horizontale të kërkuar nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku helikopteri ndalon plotësisht pas një dështimi të motorit dhe dështimi të ngritjes në pikën e vendimit të ngritjes;

b) për VCA-të (RTODRV), distancën horizontale të kërkuar nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku VCA ndalon plotësisht duke përfunduar një ngritje të refuzuar pas njohjes së një CFP në pikën e vendimit për ngritje’;

18. Pika 94a zëvendësohet si vijon:

94a) “Ulje e sigurt” nënkupton, në kontekstin e politikës së karburantit/energjisë ose skemave të karburantit/energjisë, një ulje në një aerodrom të përshtatshëm ose në një vend operimi ose në

një vertiport të përshtatshëm ose vendndodhje devijimi me jo më pak se karburantin/energjinë rezervë përfundimtare të mbetur dhe në përputhje me procedurat operative të zbatueshme dhe minimumin e operimit të aerodromit;'

19. Pika 101 zëvendësohet si vijon:

101) "Pika e vendimit për ngritje (TDP)" nënkupton:

a) për helikopterët, pikën e përdorur për të përcaktuar performancën e ngritjes nga e cila, kur vërehet një dështim motori, të mund të kryhet një ngritje e refuzuar ose të mund të vazhdohet ngritja në mënyrë të sigurt;

b) për VCA-të, pikën e parë të përcaktuar nga kombinimi i shpejtësisë dhe lartësisë nga e cila mund të kryhet një ngritje e vazhdueshme duke përmbushur performancën minimale të certifikuar (CMP) pas një CFP dhe është pika e fundit në rrugën e ngritjes nga e cila një refuzim ngritjeje është i siguruar;

20. Pika 102 zëvendësohet si vijon:

102) "Distanca e disponueshme e ngritjes (TODA)" nënkupton:

a) për helikopterët (TODAH), gjatësinë e zonës së afrimit dhe ngritjes përfundimtare plus, nëse sigurohet, gjatësinë e rrugës së lirë të helikopterit e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterin për të përfunduar ngritjen;

b) për VCA-të (TODAV), gjatësinë e afrimit përfundimtar dhe zonës së ngritjes plus, nëse sigurohet, gjatësinë e rrugës së lirë të deklaruar të disponueshme dhe të përshtatshme për VCA për të përfunduar ngritjen;';

21. Pika 104 zëvendësohet si vijon:

104) "Distanca e kërkuar e ngritjes (TODR)" nënkupton:

a) për helikopterët (TODRH), distancën horizontale të kërkuar nga fillimi i ngritjes, deri sa arrihet një pikë për një shpejtësi të sigurisë në operim për ngritjen (VTOSS), një lartësi e zgjedhur dhe këndi i llogaritur pozitiv i marrjes së lartësisë, pas fikjes së një motori kritik që vihet re në TDP, kur motorët e mbetur funksionalë operojnë brenda limiteve të miratuara;

b) për VCA-të (TODRV), distancën horizontale të kërkuar nga fillimi i ngritjes, deri në pikën në të cilën arrihet largimi i sigurt i pengesave dhe këndi i llogaritur pozitiv i marrjes së lartësisë, pas një dështimi kritik për performancën (CFP) të njohur në TDP;';

22. Pika 105 zëvendësohet si vijon:

105) "Trajektorja e ngritjes" nënkupton:

a) trajektoren vertikale dhe horizontale, me një motor kritik jofunksional, nga një pikë e specifikuar në ngritjen e aeroplanëve deri në 1500 ft mbi sipërfaqen dhe për helikopterët deri në 1000 ft mbi sipërfaqen;

b) për VCA-të, trajektoren vertikale dhe horizontale me një dështim kritik për performancën (CFP), e cila shtrihet nga pika e ngritjes në një pikë në të cilën VCA është në një lartësi mbi lartësinë e ngritjes që është në përputhje me profilin e rrugëtimit dhe jo më i lartë se 305 m (1 000 ft);';

23. Pika 106 zëvendësohet si vijon:

106) "Masa e ngritjes" nënkupton masën përfshirë çdo pajisje dhe çdo person në bord në fillim të ngritjes për helikopterët ose për VCA-të, dhe të vrapimit për ngritje për aeroplanët;';

24. Pika 108 zëvendësohet si vijon:

108) "Anëtar teknik i ekuipazhit" nënkupton një anëtar ekuipazhi në operime të transportit ajror tregtar HEMS, VEMS, HHO ose NVIS, përveç një anëtari të ekuipazhit të fluturimit ose kabinës, i caktuar nga operatori për detyra në avion ose në tokë me qëllim të ndihmojë pilotin gjatë operimeve HEMS, VEMS, HHO ose NVIS, të cilat mund të kërkojnë vënien në funksion të pajisjeve speciale në bord;

25. shtohen pikat 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132 dhe 133:

120) "Lëvizja në tokë" nënkupton lëvizjen e një avioni në zonën e lëvizjes së një aerodromi ose një vertiporti me ndihmën e pajisjeve ose aksesorëve të jashtëm që nuk mundësohen nga avioni;

121) “Personeli në tokë” nënkupton personelin, të ndryshëm nga anëtarët e ekuipazhit të fluturimit ose anëtarët e ekuipazhit teknik, të cilët janë caktuar për detyra që lidhen me lëvizjen në tokë të VCA-së ose çdo ndihmë tjetër në tokë që i ofrohet avionit, dhe që kanë marrë trajnime për procedurat përkatëse operacionale dhe të sigurisë në operim;

122) “Kategoria e përmirësuar” nënkupton një kategori për certifikimin dhe funksionimin e VCA-së, sipas së cilës avioni plotëson kërkesat për vazhdimin e fluturimit dhe uljes së sigurt pas një dështimi kritik për performancën (CFP);

123) “Performanca minimale e certifikuar (CMP)” nënkupton, në lidhje me VCA-në, tërësinë e të dhënave të performancës të marra duke marrë parasysh efektin e dështimeve të vetme dhe kombinimet e dështimeve që nuk janë jashtëzakonisht të pamundura në parametrat nominal të performancës;

124) “Fluturim dhe ulje e vazhdueshme e sigurt (CSFL)” nënkupton, në lidhje me një VCA që operohet në kategorinë e përmirësuar, që avioni është në gjendje të vazhdojë fluturimin e kontrolluar dhe të ulet në një vertiport, ndoshta duke përdorur procedura emergjente, pa kërkuar aftësi apo forcë të jashtëzakonshme pilotuese;

125) “Dështim kritik për performancën (CFP)” nënkupton, në lidhje me VCA-në, një dështim ose një kombinim dështimesh që rezulton në degradimin maksimal për një fazë të caktuar fluturimi dhe parametrave të performancës; tërësia e dështimeve kritike për performancën përdoret për të vendosur performancën minimale të certifikuar (CMP);

126) “Operim i kufizuar mbi ujë” nënkupton një operim IAM me një VCA që kryhet për një kohë të kufizuar fluturimi mbi ujë;

127) “Anëtar i ekuipazhit teknik VEMS” do të thotë një anëtar i ekuipazhit teknik (TCM) që është caktuar në një fluturim VEMS me qëllim të asistimit të pilotit gjatë operimit të fluturimit dhe kujdesit ndaj çdo personi që ka nevojë për ndihmë mjekësore;

128) “Baza operative VEMS” nënkupton një vertiport në të cilin VCA, ekuipazhi i saj i fluturimit dhe anëtarët e ekuipazhit VEMS janë në gatishmëri për operimet VEMS;

129) “Vendi operativ VEMS” nënkupton një vend operimi të zgjedhur nga piloti në komandë për operimet, uljet dhe ngritjet e VEMS-it;

130) “Vertiport” nënkupton një zonë toke, uji ose strukture që përdoret ose synohet të përdoret për uljen dhe ngritjen e VCA-së dhe për lëvizjen e VCA-së;

131) “Vertiport i përshtatshëm “ nënkupton një vertiport në të cilin VCA mund të operohet, duke marrë parasysh përmasat e avionit, peshën, shtigjet e afrimit dhe nisjes, dhe i cili është i pajisur me shërbime dhe struktura të nevojshme për operimin e synuar dhe është i disponueshëm në kohën e pritshme të përdorimit;

132) “Shpejtësia e sigurisë së ngritjes VTOL (V TOSS)” nënkupton shpejtësinë minimale me të cilën do të arrihet ngjitja me një CFP të njohur në TDP në rastin e VCA që operohet në kategorinë e përmirësuar;

133) “VCA me pilot” nënkupton një VCA të pilotuar nga të paktën një pilot në bord;’.

ANEKSI II

1. Në aneksin II, titulli i seksionit I të nënpjesës OPS “Operimet ajrore” zëvendësohet me sa vijon:

SEKSIONI I

Certifikimin e operatorëve të transportit ajror tregtar (CAT) dhe operatorëve inovativë të lëvizshmërisë ajrore (IAM)

2. në pikën ARO.OPS.200 shkronja “b”, pika 1 zëvendësohet si vijon:

‘1) specifikimet e operimeve, siç përcaktohet në shtojcën II, për operimet e transportit ajror tregtar me aeroplanë dhe helikopterë dhe për operimet inovative të lëvizshmërisë ajrore (IAM) me VCA; ose’;

3. pas pikës ARO.OPS.220, shtohet pika e mëposhtme ARO.OPS.224:

"ARO.OPS.224 Miratimi i skemave të karburantit/energjisë për operimet e IAM

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të miratojë skemën e karburantit/energjisë të propozuar nga një operator IAM nëse ai operator demonstron përputhje me kërkesat e pikave UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 dhe UAM.OP.VCA.195 të aneksit IX.

b) Përveç kësaj, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të:

1) vlerësojë nëse sistemi i menaxhimit të operatorit IAM dhe procesi i menaxhimit të rrezikut të sigurisë në operim mund të mbështesin zbatimin e skemës së propozuar individuale të karburantit/energjisë; dhe

2) krijojë një plan mbikëqyrës për të kryer vlerësime periodike të skemës aktuale të karburantit/energjisë së operatorit IAM për të verifikuar përputhjen e skemës me kërkesat e zbatueshme ose për të vendosur nëse skema duhet të ndryshohet apo revokohet.';

4. titulli i pikës ARO.OPS.225 zëvendësohet si më poshtë:

'ARO.OPS.225 Miratimi i skemave të karburantit/energjisë – aeroplanët dhe helikopterët ';

5. Shtojca I e aneksit II (Pjesa-ARO) zëvendësohet me sa vijon:

'Shtojca I

<table>
<tr><td colspan="3">CERTIFIKATA E OPERATORIT AJROR
(Plani i miratimit për operatorët e transportit ajror)
Llojet e operimeve:
Transporti ajror tregtar (CAT) □ Pasagjerët; □ Mallrat; □ Të tjerat ([1]): …
Lëvizshmëria inovative ajrore (IAM) □ Pasagjerët; □ Mallrat; □ Të tjerat ([1]): …</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Shteti i operatorit ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Autoriteti lëshues ([3])</td></tr>
<tr><td>AOC # ([6]):</td><td rowspan="2">Emri i operatorit ([7])
Emri tregtar i operatorit Dba ([8])
Adresa postare e operatorit ([10]):
Telefoni ([11]):
Faks
Email:</td><td rowspan="2">Pikat e kontaktit të operimit: ([9])
Detajet e kontaktit ku mund të kontaktohen drejtuesit operacionalë pa vonesa, janë listuar tek… ([12]).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">□ Kjo vërteton që … ([13]) është i autorizuar të kryejë operime të transportit tregtar ajror (CAT), siç përcaktohet në specifikimet e operimeve bashkëngjitur, në përputhje me manualin e operimeve dhe me aneksin V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese.
□ Kjo vërteton që … ([13]) është i autorizuar të kryejë operime inovative të lëvizshmërisë ajrore (IAM), siç përcaktohet në specifikimet e operimeve bashkëngjitur, në përputhje me manualin e operimeve dhe me aneksin V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar që përafron rregulloren (BE) 2018/1139 dhe aktet e saj të deleguara dhe zbatuese.</td></tr>
</table>

Data e lëshimit ([14]):	Emri dhe nënshkrimi ([15]): Titulli:
Forma e 138 e RSH-ë, sipas modelit të EASA-s – Lëshimi 3	

6. Shtojca II e aneksit II (pjesa-ARO) zëvendësohet me sa vijon:

'Shtojca II

SPECIFIKIMET E OPERIMEVE **(në varësi të kushteve të miratuara në manualin e operimeve)**				
Detaje të kontaktit të autoritetit lëshues Telefoni ([1]): _____; Faks _____; Email: _____				
AOC ([2]):	Emri i operatorit ([3]):	Data ([4]):	Nënshkrimi:	
	Emri tregtar DBA			
Specifikimet e operimeve #:				
Modeli i avionit ([5]): Shenjat e regjistrimit ([6]):				
Tipi i operimit: Transporti tregtar ajror (CAT) □ Pasagjerë □ Ngarkesë □ Të tjera ([7]): _____ Lëvizshmëria inovative ajrore (IAM) □ Pasagjerë □ Ngarkesë □ Të tjera ([7]): _____				
Fusha e operimit ([9]):				

Kufizime të veçanta ([9]):					
Miratime specifike:		po	jo	Specifikime ([10])	Vërejtje
Mallra të rrezikshme		□	□		
Operime me shikueshmëri të ulët					
Ngritjet		□	□	RVR ([11]): ... m	
Afrimi dhe ulja		□	□	CAT ([12]) .... DA/H: ...ft, RVR: ...m	
Kreditet operative		□	□	CAT ([13]) …. DA/H: ...ft, RVR: ...m	
RVSM ([14])	□ N/A	□	□		
ETOPS ([15])	□ N/A	□	□	Koha maksimale e devijimit ([16]):… minuta	
Specifikime të lundrimeve komplekse për operimet PBN ([17])		□	□		([18])
Specifikimet e performancës minimale të lundrimit		□	□		

Operimet e aeroplanëve me turbinë me një motor natën ose në IMC (SET-IMC)	□	□	([19])	
Operimet e helikopterëve me ndihmën e sistemeve për shikimin e pamjeve natën	□	□		
Operimet e ngritjes së helikopterit	□	□		
Operimet e shërbimit të emergjencës mjekësore e helikopterëve	□	□		
Operimet në det të hapur të helikopterëve	□	□		
Operimet e shërbimit mjekësor emergjent të avionëve me aftësi VTOL (VEMS)	□	□		
Trajnimi i ekuipazhit të kabinës ([20])	□	□		
Lëshimi i vërtetimit të CC-së ([21])	□	□		
Përdorimi i aplikacioneve të tipit B EFB	□	□	([22])	
Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore	□	□	([23])	
Të tjera ([24])				
Forma 139 e RSH-së sipas modelit të EASA-s – Lëshimi 8				

([1]) Lloji tjetër i transportit që do 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, e lëshuar nga autoriteti kompetent.

([7]) Zëvendësohet me emrin e regjistruar të operatorit.

([8]) Emri tregtar i operatorit, nëse është i ndryshëm. Vendosni "Dba" përpara emrit tregtar (për "Të bërit biznes si").

([9]) Detajet e kontaktit përfshijnë numrat e telefonit dhe faksit, duke përfshirë kodin e shtetit dhe adresën e emailit (nëse është e disponueshme) në të cilën menaxhmenti operacional mund të kontaktohet pa vonesa të panevojshme për çështje që lidhen me operimet e fluturimit, vlefshmërinë ajrore, fluturimin dhe kompetencat e anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, mallrat e rrezikshme dhe çështje të tjera sipas rastit.

([10]) Adresa e operatorit të vendit kryesor të biznesit.

([11]) Vendi kryesor i biznesit të operatorit, detajet e telefonit dhe faksit, duke përfshirë kodin e shtetit. Email-i të jepet nëse është i disponueshëm.

([12]) Futja e dokumentit të kontrolluar, të mbajtur në bord, në të cilin janë shënuar të dhënat e kontaktit, me paragrafin ose referencën e faqes përkatëse. P.sh.: "Detajet e kontaktit … janë të listuara në manualin e operimeve, gjener/bazë, Kapitulli 1, 1.1"; ose "… janë të listuara në specifikimet e operimeve, faqe 1"; ose "… janë të listuara në një bashkëlidhje të këtij dokumenti".

([13]) Emri i regjistruar i operatorit.

([14]) Data e lëshimit të AOC (dd-mm-vvvv).

([15]) Titulli, emri dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent. Përveç kësaj, një vulë zyrtare mund të aplikohet në AOC.

([16]) Të dhënat e kontaktit telefonik të autoritetit kompetent, duke përfshirë kodin e shtetit. Duhet të jepet adresa e emailit, si dhe faksi nëse është i disponueshëm.

([17]) Futja e numrit të certifikatës së operatorit ajror shoqërues (AOC).

([18]) Futja e emrit të regjistruar të operatorit dhe emrit tregtar të operatorit, nëse janë të ndryshëm. Vendosni "Dba" përpara emrit tregtar (për "Të bërit biznes si").

([19]) Data e lëshimit të specifikimeve të operimit (dd-mm-vvvv) dhe nënshkrimi i përfaqësuesit të autoritetit kompetent.

([20]) Futja e përcaktimit të ICAO-s të markës, modelit dhe serisë së avionit, ose serisë kryesore, nëse është caktuar një seri (p.sh. Boeing-737-3K2 ose Boeing-777-232) ose futja e markës së avionit të aftë për VTOL, modeli dhe seria, sipas rastit.

([21]) Shenjat e regjistrimit renditen ose në specifikimet e operimit ose në manualin e operimit. Në rastin e fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet t'i referohen faqes përkatëse në manualin e operimeve. Në rast se nuk zbatohen të gjitha miratimet specifike për modelin e avionit, shenjat e regjistrimit të avionit mund të futen në kolonën "Vërejtje" të miratimit specifik përkatës.

([22]) Lloji tjetër i transportit (p.sh. shërbimi mjekësor emergjent) të specifikohet.

([23]) Lista e zonave gjeografike të operimit të autorizuar (sipas koordinatave gjeografike ose rrugëve specifike, rajonit të informacionit të fluturimit ose kufijve kombëtarë ose rajonalë).

([24]) Lista e kufizimeve të veçanta të zbatueshme (p.sh. vetëm VFR, vetëm ditën etj.).

([25]) Futja në këtë kolonë e kritereve më lejuese për çdo miratim ose llojin e miratimit (me kriteret e duhura).

([26]) Futja e RVR minimale të miratuar për ngritje në metra. Një linjë për miratim mund të përdoret nëse jepen miratime të ndryshme.

([27]) Futja e kategorisë së aplikueshme të afrimit me saktësi: CAT II ose CAT III. Futja e RVR minimale në metra dhe DH në këmbë. Një rresht përdoret për kategorinë e qasjes së listuar.

([28]) Futja e krediteve operative të aplikueshme: SA CAT I, SA CAT II, EFVS etj. Futja e RVR minimale në metra dhe DH në këmbë. Një linjë përdoret për kreditet operacionale të listuara.

([29]) Kutia "Nuk zbatohet" (N/A) mund të kontrollohet vetëm nëse tavani maksimal i avionit është nën FL290.

([30]) Operimet me rreze të zgjeruar (ETOPS) aktualisht zbatohen vetëm për avionët me dy motorë. Prandaj, kutia "Nuk zbatohet" (N/A) mund të kontrollohet nëse modeli i avionit ka më pak ose më shumë se dy motorë.

([31]) Mund të renditet edhe distanca e pragut (në NM), si dhe lloji i motorit.

([32]) Navigacion i bazuar në performancë (PBN): përdoret një linjë për çdo miratim kompleks specifik të PBN (p.sh. RNP AR APCH), me kufizimet e duhura të listuara në kolonat "Specifikimet" ose "Vërejtje", ose në të dyja. Aprovimet specifike për procedurat e procedurave specifike të RNP AR APCH mund të renditen në specifikimet e operimeve ose në manualin e operimeve. Në rastin e fundit, specifikimet përkatëse të operimeve duhet të kenë një referencë në faqen përkatëse në manualin e operimeve.

([33]) Specifikoni nëse miratimi specifik kufizohet në skaje të caktuara të pistës ose aerodrome, ose të dyja.

([34]) Futja e strukturës së veçantë ose kombinimit të motorit.

([35]) Miratimi për të kryer kursin e trajnimit dhe provimin që duhet të plotësojnë aplikantët për një vërtetim të ekuipazhit të kabinës siç specifikohet në aneksin V (pjesa-CC) të urdhrit të ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar.

([36]) Miratimi për lëshimin e vërtetimeve të ekuipazhit të kabinës siç specifikohet në aneksin V (pjesa-CC) të urdhrit të ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar.

([37]) Futja e listës së aplikacioneve EFB të tipit B së bashku me referencën e harduerit EFB (për EFB-të portative). Kjo listë gjendet 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.

([38]) Referenca e miratimit të organizatës përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të avionit dhe një referencë në rregulloren përkatëse (p.sh. aneksi Vc (pjesa-CAMO) i urdhrit të ministrit nr. 79, datë 15.4.2024, "Për miratimin e rregullores "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra".

([39]) Miratimet ose të dhënat e tjera mund të futen këtu, duke përdorur një linjë (ose një bllok me shumë linja) për autorizim (p.sh. operimet e uljes së shkurtër, operime me afrim të pjerrët, distanca e reduktuar e kërkuar e uljes, operimet e helikopterit drejt ose nga një vend me interes publik, operimet e helikopterit mbi një mjedis armiqësor të vendosur jashtë një zone të mbingarkuar, operimet e helikopterëve pa aftësi të sigurt uljeje të detyruar, operimet me kënde përkuljeje të rritura, distanca maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm për aeroplanët me dy motorë pa një miratim ETOPS).

ANEKSI III

1. Në aneksin III, pika ORO.GEN.005 zëvendësohet si vijon:

'ORO.GEN.005 Qëllimi

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

a) operimet e transportit ajror tregtar (CAT);

b) operimet e specializuara tregtare;

c) operimet jotregtare me avionë kompleksë me motor;

d) operimet e specializuara jotregtare me avionë kompleks me motor;

e) operimet inovative të lëvizshmërisë ajrore (IAM).';

2. në pikën ORO.GEN.140, shkronja "b" zëvendësohet si vijon:

b) Hyrja tek avioni i përmendur në shkronjën "a", duhet:

i. për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, të përfshijë mundësinë për të hyrë dhe qëndruar në avion gjatë fluturimit, përveç rasteve kur vendoset ndryshe nga komandanti për kabinën e pilotimit në përputhje me pikën CAT.GEN.MPA.135 në interes të sigurisë në operim;

ii. për operimet IAM me VCA, të përfshijë mundësinë për të hyrë dhe qëndruar në avion gjatë fluturimit, përveç nëse vendoset ndryshe nga piloti në komandë në përputhje me pikën IAM.GEN.MVCA.135 në interes të sigurisë në operim;

3. Pika ORO.GEN.310 zëvendësohet si vijon:

"ORO.GEN.310 Përdorimi i avionëve ose i helikopterëve të listuar në një AOC për operimet jotregtare dhe operimet e specializuara

a) Një avion ose një helikopter i listuar në AOC-në e një operatori mund të qëndrojë në AOC nëse operohet në ndonjë nga situatat e mëposhtme:

1) nga vetë mbajtësi i AOC-së, për operimet e specializuara në përputhje me aneksin VIII (pjesa-SPO);

2) nga operatorë të tjerë, për operime jotregtare me avionë me motor ose për operime të specializuara të kryera në përputhje me aneksin VI (pjesa-NCC), aneksin VII (pjesa-NCO) ose aneksin VIII (pjesa-SPO), me kusht që avioni të përdoret për një periudhë të vazhdueshme jo më shumë se 30 ditë.

b) Kur një avion ose një helikopter përdoret në përputhje me shkronjën (a)(2), mbajtësi i AOC-së që mundëson avionin ose helikopterin dhe operatori që e përdor avionin ose helikopterin duhet të vendosin një procedurë e cila, do të:

1) identifikojë qartë se cili operator është përgjegjës për kontrollin operacional të çdo fluturimi, dhe të përshkruajë se si kontrolli operacional transferohet ndërmjet tyre;

2) përshkruajë procedurën e dorëzimit të avionit ose helikopterit pasi t'i jetë kthyer mbajtësit të AOC-së.

Kjo procedurë do të përfshihet në manualin e operimeve të çdo operatori ose në një kontratë të lidhur ndërmjet mbajtësit të AOC-së dhe operatorit që përdor avionin ose helikopterin në përputhje me shkronjën (a)(2). Mbajtësi i AOC-së do të krijojë një model për një kontratë të tillë. Për këto kontrata do të zbatohet pika ORO.GEN.220.

Mbajtësi i AOC-së dhe operatori që përdorin avionin ose helikopterin në përputhje me shkronjën (a)(2) duhet të sigurojnë që procedura t'i komunikohet personelit përkatës.

c) Mbajtësi i AOC-së duhet t'i paraqesë AAC-së procedurën e përmendur në shkronjën "b" për miratim paraprak. Mbajtësi i AOC-së bie dakord me AAC-në për mjetet dhe shpeshtësinë e dhënies së informacionit rreth transferimeve të operacioneve të kontrollit në përputhje me pikën ORO.GEN.130(c).

d) Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e avionit ose e helikopterit të përdorur në përputhje me shkronjën "a" do të menaxhohet nga organizata përgjegjëse për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit ose helikopterit të përfshirë në AOC, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 79, datë 15.4.2024, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra".

e) Mbajtësi i AOC-së që vë në dispozicion avionin ose helikopterin në përputhje me shkronjën "a", duhet:

1) të tregojë në manualin e tij të operimit shenjat e regjistrimit të avionit ose helikopterit të dhënë në përdorim dhe llojin e operimeve të kryera me atë avion ose helikopter;

2) të qëndrojë i informuar gjatë gjithë kohës dhe mbajë shënime për çdo operator që mban kontrollin operacional të avionit ose helikopterit në çdo moment të caktuar derisa avioni ose helikopteri t'i kthehet mbajtësit të AOC-së;

3) të sigurojë që masat e identifikimit, vlerësimit të rrezikut dhe zbutjes së rrezikut që ka vendosur të adresojnë të gjitha operimet e kryera me atë avion ose helikopter.

f) Për operimet e kryera sipas aneksit VI (pjesa-NCC) dhe aneksit VIII (pjesa-SPO), operatori që përdor avionin ose helikopterin në përputhje me shkronjën "a" duhet të sigurojë të gjitha sa vijon:

1) që çdo fluturim i kryer nën kontrollin e tij operacional të regjistrohet në sistemin e regjistrit teknik të avionit ose helikopterit;

2) se nuk janë bërë ndryshime në sistemet e avionit ose helikopterit ose në konfigurimin e tij;

3) që çdo defekt ose mosfunksionim teknik që ndodh gjatë kohës që avioni ose helikopteri është nën kontrollin e tij operacional i raportohet organizatës së përmendur në shkronjën "d";

4) që mbajtësi i AOC-së të marrë një kopje të çdo raporti të ngjarjeve në lidhje me fluturimet e kryera me avion ose helikopter, të përfunduar në përputhje me urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e BE-së nr. 376/2014 dhe rregulloren zbatuese të Komisionit BE 2015/1018.

4. Pika ORO.AOC.100 zëvendësohet si vijon:

"ORO.AOC.100 Aplikimi për një certifikatë operatori ajror (AOC)

a) Pa cenuar VKM-në nr. 802, datë 28.12.2023, "Për miratimin e kërkesave për dhënien e licencës së operimit për ofrimin e shërbimeve ajrore, procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo revokimin e licencës së operimit", që përafron rregulloren BE nr. 1008/2008, përpara fillimit të operimeve CAT me avionë ose helikopterë ose operimeve IAM me VCA, operatori duhet të aplikojë dhe të marrë një AOC të lëshuar nga AAC-ja.

b) Operatori duhet t'i japë AAC-së informacionin e mëposhtëm:

1) emrin zyrtar dhe emrin e biznesit, adresën dhe adresën postare të aplikantit;

2) një përshkrim të operimit që propozohet, duke përfshirë tipin/at dhe numrin e avionit që do të operojë;

3) një përshkrim të 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 eksperiencën e tyre;

6) një kopje të manualit të operimeve sipas kërkesave në pikën ORO.MLR.100;

7) një deklaratë se i gjithë dokumentacioni i dorëzuar pranë AAC-së është verifikuar nga aplikanti dhe është konstatuar se është në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

c) Aplikantët duhet t'i tregojnë Autoritetit të Aviacionit Civil, se:

1) operimet CAT me avionë dhe helikopterë janë në përputhje me kërkesat thelbësore të aneksit V të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar, këtij aneksi (pjesa-ORO), aneksit IV (pjesa-CAT) dhe aneksit V (pjesa-SPA) të kësaj rregulloreje, dhe aneksit I (pjesa-26) të urdhrit të ministrit nr. 61, datë 18.3.2024, "Për miratimin e rregullores 'Për specifikimet shtesë të vlefshmërisë ajrore për një tip të caktuar të operimeve'";

1a) për operimet e IAM me VCA, ato përputhen me kërkesat thelbësore të aneksit V të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar këtij aneksi III (pjesa-ORO), aneksit V (pjesa-SPA) dhe aneksit IX (pjesa-IAM) të kësaj rregulloreje, dhe me aneksin I (pjesa-26) të urdhrit të ministrit nr. 61, datë 18.3.2024, "Për miratimin e rregullores 'Për specifikimet shtesë të vlefshmërisë ajrore për një tip të caktuar të operimeve'";

2) të gjithë avionët që operojnë kanë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore (CofA) në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, "Për miratimin e rregullores 'Për përcaktimin e

rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit" ose janë marrë me qira të thatë në përputhje me pikën ORO.AOC.110(d); dhe

3) organizimi dhe menaxhimi i tyre është i përshtatshëm dhe përputhet siç duhet me shkallën dhe fushëveprimin e operimit të synuar.

5. Pika ORO.AOC.125 zëvendësohet si vijon:

ORO.AOC.125 Operimet jotregtare të një mbajtësi AOC me avionë ose helikopterë të listuar në AOC-në e tij

a) Mbajtësi i AOC-je mund të kryejë operime jotregtare në përputhje me aneksin VI (pjesa-NCC) ose aneksin VII (pjesa-NCO) me avionë ose helikopterë të listuar në specifikimet e operimeve të AOC-së ose në manualin e tij të operimit, me kusht që mbajtësi i AOC-së të bëjë një përshkrim të detajuar të këtyre operimeve në detaje në manualin e operimeve, duke përfshirë këtu:

1) identifikimin e kërkesave të aplikueshme;

2) një përshkrim të çdo ndryshimi midis procedurave të operimit që përdoren gjatë kryerjes së operimeve CAT dhe operimeve jotregtare;

3) mjetet që do të mundësojnë që i gjithë personeli i përfshirë në operime të ketë plotësisht njohuri mbi procedurat përkatëse.

b) Mbajtësi i një AOC-je respekton kriteret e:

1) Aneksit VIII (pjesa-SPO) për kryerjen e fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes me avionë kompleks me motorë;

2) Aneksit VII (pjesa-NCO) për kryerjen e fluturimeve për kontrollin e mirëmbajtjes me avionë të ndryshëm nga ato komplekse me motorë.

c) Mbajtësit të një AOC-je që kryen operime të cilat janë përmendur në shkronjat "a" dhe "b" nuk do t'i kërkohet të paraqesë një deklaratë në përputhje me këtë aneks.

d) Mbajtësi i AOC-së specifikon llojin e fluturimit, siç është listuar në manualin e tij të operimit, në dokumentet që lidhen me fluturimin (plani operacional i fluturimit, fletët e ngarkesave dhe dokumente të tjera të vlefshme).';

6. në pikën ORO.MLR.100, shkronja "b" zëvendësohet si vijon:

'(b) Përmbajtja e OM-së 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 bie ndesh me kushtet që ekzistojnë në specifikimet e operimeve të certifikatës së operatorit ajror (AOC), autorizimin e SPO-së ose deklaratën dhe listën e miratimet specifike, sipas rastit.';

7. Pika ORO.MLR.101 zëvendësohet si vijon:

'ORO.MLR.101 Manuali i operimeve– struktura për operimet CAT dhe IAM

Me përjashtim të operimeve me aeroplanë me helikë me një motor me një MOPSC prej 5 ose më pak ose me helikopterë me një motor jokompleks me një MOPSC prej 5 ose më pak, që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom ose vend operimi, nën VFR gjatë ditës, struktura kryesore e manualit të operimeve (OM) do të jetë si më poshtë:

a) Pjesa A: Të përgjithshme/bazat që përfshin të gjitha politikat, instruksionet dhe procedurat operative që nuk kanë lidhje me tipin;

b) Pjesa B: Çështjet e operimit të avionit, që përfshijnë të gjitha instruksionet dhe procedurat që lidhen me tipin, duke marrë parasysh dallimet ndërmjet tipave/klasave, varianteve ose avionëve individualë të përdorur nga operatori;

c) Pjesa C: Operime CAT me aeroplanë dhe helikopterë, që përfshin instruksionet dhe informacionin e itinerarit/rolit/zonës dhe aerodromit/vendit operativ ose, operimet e IAM me VCA, që përfshin itinerarin/rolin/zonën dhe vertiportin/ vendndodhjen e devijimit / instruksionet dhe informacionin e vendndodhjes së operimit;

d) Pjesa D: Trajnimi, që përfshin të gjitha instruksionet e trajnimit për personelin e nevojshëm për të siguruar operime të sigurta.';

8. në pikën ORO.MLR.115, shkronja "a" zëvendësohet si vijon:

a) Të dhënat e mëposhtme duhet të ruhen për të paktën 5 vjet:

1) për operatorët CAT të avionëve dhe helikopterëve dhe operatorët IAM të VCA, të dhënat e aktiviteteve të përmendura në pikën ORO.GEN.200;

2) për operatorët e deklaruar, një kopje të deklaratës së operatorit, detajet e miratimeve të mbajtura dhe manuali i operimit;

3) për mbajtësit e autorizimit të SPO-së, përveç shkronjës (a)(2), të dhënat në lidhje me vlerësimin e rrezikut të kryer në përputhje me pikën SPO.OP.230 dhe procedurat standarde të funksionimit përkatës.';

9. Pika ORO.FC.005 zëvendësohet si vijon:

'ORO.FC.005 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat për trajnimin, eksperiencën dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit që duhet të përmbushë një operator ajror dhe përfshin:

a) SEKSIONI 1, specifikon kërkesat e përbashkëta.

b) SEKSIONI 2, specifikon kërkesat shtesë të zbatueshme për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, me përjashtim të operimeve CAT me pasagjerë të kryera nën VFR gjatë ditës, duke filluar dhe mbaruar në të njëjtin aerodrom ose vend operimi dhe brenda një zone lokale të përcaktuar nga AAC-ja, me:

1) aeroplanë me një motor me helikë që kanë maksimumin e certifikuar të masës për ngritje prej 5 700 kg ose më pak dhe një MOPSC prej 5 pasagjerësh ose më pak; ose

2) helikopterë me një motor ndryshe nga ata kompleks me fuqi motorike, me një MOPSC prej 5 pasagjerësh ose më pak.

c) SEKSIONI 3, specifikon kërkesat shtesë për operimet tregtare të specializuara dhe për ato operime të përmendura në shkronjën (b)(1) dhe (2).

d) SEKSIONI 4, specifikon kërkesat shtesë për operimet e IAM me avionë të drejtuar me aftësi VTOL (VCA).';

10. Pika ORO.FC.105 zëvendësohet si vijon:

'ORO.FC.105 Emërimi si pilot në komandë/komandant

a) Në përputhje me pikën 8.6 të aneksit V të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar që përafron rregulloren (BE) 2018/1139, një pilot nga ekuipazhi i fluturimit, i kualifikuar si pilot në komandë në përputhje me aneksin I (pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar do të emërohet nga operatori si pilot në komandë ose, për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, si komandant.

b) Operatori duhet të caktojë një anëtar të ekuipazhit të fluturimit për të vepruar si pilot në komandë ose komandant nëse zbatohen të gjitha sa vijon:

1) anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka nivelin minimal të përvojës të specifikuar 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, pikat vertikale, pajisjet dhe procedurat që do të përdoren;

3) për operimet me shumë ekuipazhe, anëtari i ekuipazhit të fluturimit ka përfunduar kursin e komandës së një operatori nëse ngrihet në detyrë nga një bashkëpilot në pilot në komandë/komandant.

c) Si për operimet tregtare me aeroplanë dhe helikopterë, ashtu edhe për operimet e IAM me VCA-në, piloti ose komandanti ose piloti të cilit mund t'i delegohet kryerja e fluturimit duhet të ketë marrë trajnim fillestar në lundrim për familjarizimin e rrugëkalimit ose zonës së fluturimit,

aerodromeve, vertiporteve, vendeve të devijimit, objekteve dhe procedurave që do të përdoren, dhe duhet të ruajë njohuritë si më poshtë:

1) njohuritë për aerodromin ose vertiportin duhet të ruhen duke operuar të paktën një herë në një aerodrom ose në një vertiport brenda një periudhe 12-mujore kalendarike;

2) njohuritë për rrugën ose zonën ose vendndodhjen e devijimit duhet të ruhen duke operuar të paktën një herë në një itinerar ose një zonë ose në një vendndodhje devijimi brenda një periudhe 36-mujore kalendarike; përveç kësaj, kërkohet trajnim rifreskues në lidhje me njohuritë e rrugës ose zonës nëse nuk kryhet një operim në një rrugë ose një zonë për 12 muaj brenda periudhës 36-mujore kalendarike.

d) Pavarësisht shkronjës "c", për operimet e kryera nën VFR gjatë ditës me aeroplanë dhe helikopterë të kategorisë të performancës B dhe C, trajnimi i familjarizimit për njohjen e rrugës dhe në aerodrome mund të zëvendësohet nga trajnimi për njohjen e zonës.';

11. Në pikën ORO.FC.120, shkronja "a" zëvendësohet me sa vijon:

a) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë kursin e trajnimit për konvertimin nga operatori para se të fillojë një fluturim linje pa mbikëqyrje:

1) kur kalon në një avion për të cilin kërkohet një vlerësim i ri i tipit ose i klasit;

2) sa herë që anëtari i ekuipazhit të fluturimit i bashkohet një operatori.';

12. në pikën ORO.FC.140, shkronja "d" zëvendësohet si vijon:

d) Për operimet me më shumë se një tip ose variant helikopteri ose tip ose variant VCA të përdorur për kryerjen e operimeve mjaft të ngjashme, nëse kontrollet e linjës kombinohen midis tipave ose varianteve, çdo kontroll linje do të rivlerësojë kontrollin e linjës për llojet ose variantet e tjera të helikopterit ose llojet apo variantet e VCA-së.';

13. Në pikën ORO.FC.145, shkronja "c" zëvendësohet si vijon:

c) Si për operimet CAT me aeroplanë dhe helikopterë, ashtu edhe për operimet IAM me VCA, programet e trajnimit dhe kontrollit, duke përfshirë planprogramet dhe mjetet për të ofruar programin, si pajisjet individuale të trajnimit të simulimit të fluturimit (FSTD) zgjidhje të tjera për trajnime, do të miratohen nga AAC-ja.';

14. Në pikën ORO.FC.146, shkronja "e" zëvendësohet si vijon:

e) Pavarësisht shkronjës "b", trajnimi i avionit/FSTD dhe kontrolli i aftësisë së operatorit mund të kryhen nga një komandant i kualifikuar ose pilot në komandë për operimet e IAM, që ka një certifikatë FI/TRI/SFI dhe është emëruar nga operatori për cilindo nga operimet e mëposhtme:

1) Operimet CAT me helikopterë që plotësojnë kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(2);

2) Operimet CAT për helikopterët të ndryshëm me motorë kompleksë që përdoren gjatë ditës dhe përgjatë rrugëve të përshkuara që i referohen pikave vizuale;

3) Operimet CAT me aeroplanë të kategorisë së performancës B që nuk plotësojnë kriteret e përcaktuara në pikën ORO.FC.005(b)(1);

4) Operimet e IAM me VCA-në gjatë ditës dhe përgjatë rrugëve të përshkuara duke iu referuar pikave vizuale.';

15. Në pikën ORO.FC.A.201(b)(2), pika (iii) zëvendësohet me sa vijon:

iii) trajnime dhe kontrolle të përsëritura në përputhje me pikën ORO.FC.230, në varësi të kushteve të mëposhtme:

A) kontrolli nuk përfshin manovrat e ngritjes;

B) kontrolli do të përfshijë manovra uljeje të paktën në rolin e monitorimit pilot;'.

16. Në nënpjesën FC "Ekuipazhi i fluturimit", [seksioni 4] shtohet si më poshtë:

"SEKSIONI 4

Kërkesa shtesë për operimet IAM me avionë me pilot me aftësi për VTOL (VCA)

ORO.FC.400 Përbërja e ekuipazhit të fluturimit

Përbërja minimale e ekuipazhit të fluturimit për operimet IAM me avionë me pilot me aftësi për VTOL (VCA) do të korrespondojë me atë të specifikuar në manualin e operimeve, duke marrë parasysh numrin minimal të specifikuar në manualin e fluturimit ose në dokumente të tjera që lidhen me certifikatën vlefshmërisë ajrore (CofA) të avionit të caktuar.

ORO.FC.415 Trajnimi fillestar i menaxhimit të burimeve të ekuipazhit të operatorit (CRM).

a) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë një kurs trajnimi fillestar CRM përpara se të fillojë fluturimin në linjë të pambikëqyrur.

b) Kursi fillestar i trajnimit CRM do të kryhet nga të paktën një trajner i kualifikuar për CRM, i cili mund të asistohet nga ekspertë për të trajtuar fusha specifike të trajnimit.

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

a) Trajnimi CRM do të integrohet në kursin e trajnimit për konvertimin e operatorëve.

b) Pasi të fillojë një kurs trajnimi për konvertimin e operatorit IAM, anëtari i ekuipazhit të fluturimit nuk do të caktohet në detyra fluturimi në një lloj ose klasë tjetër avioni derisa kursi i trajnimit të përfundojë ose përmbyllur.

c) Sasia e trajnimit të kërkuar nga anëtari i ekuipazhit të fluturimit për kursin e konvertimit të operatorit IAM do të përcaktohet në përputhje me standardet e kualifikimit dhe përvojës të specifikuara në manualin e operimeve, duke marrë parasysh trajnimin dhe përvojën e mëparshme të anëtarit të ekuipazhit të fluturimit.

d) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë:

1) kontrollin e aftësisë së operatorit IAM dhe trajnimin dhe kontrollin e pajisjeve emergjente dhe të sigurisë në operim, përpara fillimit të fluturimit në linjë nën mbikëqyrje (LIFUS); dhe

2) kontrollin e linjës pas përfundimit të LIFUS.

e) Nëse rrethanat operacionale, të tilla si aplikimi për një AOC të re ose shtimi i një lloji ose klase të re avioni në flotë, nuk e lejojnë operatorin IAM të përmbushë kërkesat në shkronjën "d", ai operator mund të zhvillojë një kurs specifik konvertimi për t'u përdorur përkohësisht për një numër të kufizuar anëtarësh të ekuipazhit të fluturimit.

ORO.FC.430 Trajnimi dhe kontrolli periodik

a) Secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë trajnime dhe kontrolle të periodike në lidhje me llojin ose variantin e VCA-së në të cilën ata operojnë, dhe me pajisjet përkatëse.

b) Kontrolli i aftësisë së operatorit IAM.

1) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë kontrollet e aftësisë së operatorit IAM si pjesë e plotësimit normal të ekuipazhit për të demonstruar kompetencën e tij në zbatimin e procedurave normale, jonormale dhe emergjente, duke mbuluar aspektet përkatëse që lidhen me detyrat e përshkruara në manualin e operimit.

2) Qëllimisht e lënë bosh.

3) Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të aftësisë së operatorit IAM do të jetë 6 muaj kalendarikë.

c) Kontrolli i linjës

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë një kontroll të linjës në VCA. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të linjës do të jetë 12 muaj kalendarikë.

d) Trajnimi dhe kontrolli i pajisjeve emergjente dhe të sigurisë në operim

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kryejë trajnime dhe kontrolle periodike në lidhje me vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë në operim që mbahen në avion. Periudha e vlefshmërisë së një kontrolli të pajisjeve emergjente dhe të sigurisë në operim do të jetë 12 muaj kalendarikë.

e) Trajnimi CRM

1) Elementet e trajnimit CRM do të integrohen në të gjitha fazat e duhura të trajnimit periodik.

2) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të marrë trajnim specifik modular CRM. Të gjitha temat kryesore të trajnimit CRM do të mbulohen duke shpërndarë sesione trajnimi modulare në mënyrë sa më të barabartë gjatë çdo periudhe 3-vjeçare.

f) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të marrë trajnimin në tokë dhe trajnimin e fluturimit në një FSTD ose një VCA, ose një kombinim të trajnimit FSTD dhe VCA, të paktën çdo 12 muaj kalendarik.

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

a) Procedurat ose kufizimet operacionale për kryerjen e operimeve në më shumë se një lloj ose variant të përcaktuara në manualin e operimeve dhe të miratuara nga AAC-ja, duhet të mbulojnë:

1) eksperiencën minimale të kërkuar të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

2) eksperiencën minimale të kërkuar për një lloj ose variant të caktuar përpara fillimit të trajnimit dhe operimit në një lloj ose variant tjetër;

3) procesin ku anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të kualifikuar për një lloj ose variant do të trajnohen dhe kualifikohen për një lloj ose variant tjetër; dhe

4) të gjitha kërkesat e aplikueshme për eksperiencën e fundit për çdo lloj ose variant.

b) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit nuk duhet të operojnë më shumë se tri lloje avionësh ose grupe tipash, duke përfshirë të paktën një VCA.';

17. Pika ORO.TC.100 zëvendësohet si vijon:

'ORO.TC.100 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhen përmbushur nga një operator ajror kur operon një avion me anëtarë të ekuipazhit teknik në operimet tregtare të helikopterëve të transportit ajror të shërbimit mjekësor emergjent (HEMS), operimet e shërbimit mjekësor emergjent me VCA (VEMS), operimet e sistemit të shikimit të pamjeve natën (NVIS) ose operimet me ngarkesa të jashtme (të varura) me helikopter (HHO).';

18. Në pikën ORO.TC.105, shkronja "a" zëvendësohet si vijon:

a) Anëtarëve të ekuipazhit teknik të përfshirë në operimet e transportit ajror tregtar HEMS, VEMS, HHO ose NVIS do t'u caktohen detyra 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 e zbatueshëm të kërkuar nga kjo nënpjesë për të kryer detyrat e tyre të caktuara;

4) janë kontrolluar dhe janë konstatuar se janë të aftë për të kryer të gjitha detyrat e tyre të caktuara në përputhje me procedurat e specifikuara në manualin e operimeve.';

19. Në pikën ORO.TC.110, shkronja "d" zëvendësohet si vijon:

d) Kontrollet që pasojnë trajnimin e konvertimit të operatorit dhe çdo fluturim familjarizimi i kërkuar do të kryhen përpara se të operohet si anëtar i ekuipazhit teknik i kërkuar në operimet HEMS, VEMS, HHO ose NVIS.';

20. Në pikën ORO.TC.120, shkronja "b" zëvendësohet si vijon:

b) Trajnimi i konvertimit nga operatori do të përfshijë:

1) vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë në operim dhe mbijetesës që ndodhen në avion;

2) të gjitha procedurat normale dhe emergjente;

3) pajisjet në bord të përdorura për të kryer detyra në avion ose në tokë me qëllim që të ndihmojë pilotin gjatë operimeve HEMS, VEMS, HHO ose NVIS.';

21. Pika ORO.FTL.100 zëvendësohet si vijon:

'ORO.FTL.100 Fushëveprimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhen plotësuar nga një operator ajror dhe anëtarët e tij të fluturimit dhe ekuipazhit të kabinës (ekuipazhit ajror) në lidhje me kufizimet e kohës së fluturimit dhe detyrës gjithashtu, dhe me kërkesat e çlodhjes (pushimit) për anëtarët e ekuipazhit ajror të caktuar në operimet e transportit ajror tregtar (CAT) me aeroplanë.

ANEKSI IV

1. Në aneksin V pika SPA.GEN.100 zëvendësohet si vijon:

‘SPA.GEN.100 Autoriteti kompetent

a) Autoriteti kompetent për lëshimin e një miratimi specifik, do të jetë:

1) Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), për operatorin tregtar të avionëve dhe helikopterëve, kur operatori ka qendrën e tij kryesore të biznesit në Republikën e Shqipërisë;

2) Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), për operatorin jotregtar të avionëve ose helikopterëve, kur operatori ka vendin kryesor të biznesit, është vendosur ose banon në Republikën e Shqipërisë;

3) për një operator IAM të avionëve të aftë për VTOL (VCA), Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), kur operatori ka vendin kryesor të biznesit ose banon në Republikën e Shqipërisë.

b) Pavarësisht pikës (a)(2), për operatorët jotregtarë që përdorin avionë ose helikopterë të regjistruar në një vend të tjetër, kërkesat e aplikueshme sipas këtij aneksi për miratimin e operimeve që vijojnë, nuk do të zbatohen nëse ai miratim është dhënë nga shteti i regjistrit i një vendi tjetër:

1) Navigimi i bazuar në performancë (PBN);

2) Specifikimet minimale të performancës së navigimit (MNPS);

3) Hapësira ajrore ku aplikohet ndarja minimale e (lartësisë) vertikale e reduktuar (RVSM);

4) Operimet me shikueshmëri të ulët (LVO).’;

2. Pika SPA.MNPS.100 zëvendësohet si vijon:

‘SPA.MNPS.100 Operimet MNPS

Avionët dhe helikopterët duhet të operojnë vetëm në hapësirën ajrore të përcaktuar me specifikimet minimale të performancës së lundrimit (MNPS) në përputhje me procedurat shtesë rajonale, ku janë krijuar MNPS, nëse operatorit i është dhënë miratimi nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të kryer operime të tilla.’;

3. Pika SPA.RVSM.100 zëvendësohet si vijon:

‘SPA.RVSM.100 Operimet RVSM

Avionët dhe helikopterët do të operohen vetëm në hapësirën ajrore të caktuar ku zbatohet një ndarje vertikale e reduktuar minimalisht prej 300 m (1 000 ft) ndërmjet nivelit të fluturimit (FL) 290 dhe FL 410 të përfshirë, vetëm n.q.s. operatorit i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të kryer operime të tilla.’;

4. Pika SPA.LVO.100 zëvendësohet si vijon:

‘SPA.LVO.100 Operime me shikueshmëri të ulët dhe operimet me kredite operative

Një operator avionësh ose helikopterësh do të kryejë operimet e mëposhtme vetëm nëse ato miratohen nga AAC-ja:

a) operimet e ngritjes me kushte shikueshmërie më pak se 400 m RVR;

b) operimet e afrimit me instrumente në kushte me shikueshmëri të ulët; dhe

c) operimet me kredite operative, me përjashtim të operimeve EFVS 200, të cilat nuk do t’i nënshtrohen një miratimi specifik.’;

5. Pika SPA.DG.100 zëvendësohet si vijon:

‘SPA.DG.100 Transporti i mallrave të rrezikshme

Me përjashtim të kërkesave që përcaktohen 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 mund të kryejë transportin e mallrave të rrezikshme në rrugë ajrore vetëm nëse është miratuar nga AAC-ja.’;

6. Në pikën SPA.HEMS.130, shtohet shkronja “g” e mëposhtme:

g) *Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që kanë mbushur moshën 60 vjeç dhe që kryejnë operacione HEMS me një pilot të vetëm në përputhje me pikën FCL.065(a) të aneksit I (Pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 178,*

datë 20.12.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar.

1) Për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që kanë mbushur moshën 60 vjeç dhe që kryejnë operacione HEMS me një pilot të vetëm në përputhje me pikën FCL.065(a) të aneksit I (pjesa-FCL) të urdhrit të ministrit nr. 178, datë 20.12.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", i ndryshuar operatori do të marrë parasysh në vlerësimin e tij të rrezikut të kryer në përputhje me ORO.GEN.200 rritjen e rrezikut të paaftësisë për shkak të sëmundjeve kardiovaskulare dhe faktorët cerebrovaskularë të lidhur me rrethanat operacionale.

2) Trajnimi dhe kontrolli për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, të përmendur në pikën 1, do të kryhet nga personeli që ka marrë trajnimin e duhur për t'i ndihmuar ata të zbulojnë një rënie të lehtë njohëse dhe të kërkojnë vlerësim mjekësor të anëtarit të ekuipazhit kur është e nevojshme.

7. Në pikën SPA.EFB.100, shkronja "a" zëvendësohet si vijon:

a) Një operator i transportit tregtar ajror i avionëve ose helikopterëve ose një operator IAM do të përdorë një aplikim të tipit B ÇEF vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim nga autoriteti kompetent për këtë lloj përdorimi.';

8. Shtohet [nënpjesa O] e mëposhtme:

'NËNPJESA O

OPERIMET E SHËRBIMIT MJEKËSOR TË EMERGJENCËS ME AVIONË ME PILOT TË AFTË PËR VTOL (VEMS)

SPA.VEMS.100 Operimet e shërbimit mjekësor emergjent me avionë me pilot të aftë për VTOL (VEMS)

a) Një operator IAM do të kryejë operime të shërbimit mjekësor të emergjencës me avionë me pilot të aftë për VTOL (VEMS) vetëm nëse operatorit i është dhënë miratimi nga AAC-ja për operime të tilla.

b) Për të marrë një miratim të tillë nga AAC-ja, operatori IAM, duhet:

1) të mbajë një AOC në përputhje me aneksin III (pjesa-ORO);

2) kryejë operime në përputhje me kërkesat përkatëse të aneksit IX (pjesa-IAM); dhe

3) t'i demonstrojë AAC-së pajtueshmërinë me kërkesat e përfshira në këtë nënpjesë.

c) Operatori IAM do të përdorë vertiportet e përshtatshëm për bazën e tij operative VEMS dhe vendet e spitalit, përveç rasteve kur miratohet nga AAC-ja për të përdorur një vend me interes publik (PIS) pranë një vendi spitalor.

d) Operatori IAM mund të përdorë vende të përshtatshme operimi për qëllime të misioneve VEMS ose fluturimeve të trajnimit VEMS duke marrë parasysh:

1) kërkesat e performancës së avionit të zbatueshme për ngritje dhe ulje;

2) karakteristikat e vendit operativ, duke përfshirë përmasat, pengesat dhe gjendjen e sipërfaqes;

3) ndarjen e sigurt të avionëve të aftë për VTOL (VCA) nga njerëzit në tokë; dhe

4) kërkesat e privatësisë, mbrojtjes së të dhënave, përgjegjësisë, siguracionit, sigurisë dhe mbrojtjes së mjedisit.

SPA.VEMS.110 Kërkesat e pajisjeve për operimet VEMS

a) Instalimi në një avion të aftë për VTOL (VCA) i të gjitha pajisjeve mjekësore të dedikuara dhe çdo modifikim i mëpasshëm i atij instalimi dhe, kur është e përshtatshme, operimi i tij, do të miratohen në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe çertifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit".

b) Për fluturimet VFR gjatë ditës mbi rrugë ose zona të lundruara duke iu referuar pikave vizuale, VCA-ja do të pajiset me mjete që ofrojnë pozicionin e mjetit dhe pengesave në një ekran të lëvizshëm të hartës. Baza e të dhënave të hartave dhe pengesave duhet të mbahet e përditësuar.

c) Për fluturimet VFR gjatë ditës, VCA-ja duhet të pajiset me një mjet për të matur dhe për t'i shfaqur pilotit qëndrimin dhe drejtimin e stabilizuar ose me mjete të tjera ekuivalente për të zbutur çorientimin e pilotit në rast të reduktimit të sinjaleve vizuale.

d) Çdo VCA e përdorur në misionet VEMS do të pajiset me mjete që kanë një aftësi ADS-B Out.

e) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara sipas shkronjës "f" do të certifikohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore.

f) Operatori IAM do të sigurojë që të gjitha informacionet përkatëse të dokumentohen në listën minimale të pajisjeve (MEL).

SPA.VEMS.115 Komunikimi

Përveç kërkesave për instrumentet dhe pajisjet e zbatueshme për VCA-në në konfigurimin e personelit, VCA e përdorur për fluturimet VEMS duhet të ketë pajisje komunikimi të afta për të kryer komunikim të dyanshëm me organizatën për të cilën kryhet fluturimi VEMS dhe, kur është e mundur, për të komunikuar me personelin e shërbimit emergjent në tokë në vendin e operimit.

SPA.VEMS.120 Shikueshmëria dhe largësia nga minimumi i resë

Minimumet për fazën e nisjes dhe të rrugëkalimit të fluturimit VEMS do të jenë ato të përcaktuara në përputhje me pikën SERA.5001. Nëse gjatë fazës së rrugëkalimit kushtet e motit bien nën minimumin e aplikueshëm:

a) VCA-ja e certifikuar për fluturime vetëm nën VFR gjatë ditës do të ulet sa më shpejt që të jetë e mundur ose do të kthehet në bazën VEMS.

b) Qëllimisht e lënë bosh.

SPA.VEMS.125 Kërkesat e performancës për operimet VEMS

VCA e përdorur për operimet VEMS do të operohet në përputhje me kërkesat e zbatueshme të performancës të përcaktuara në pikën UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Kërkesat e ekuipazhit

a) *Përzgjedhja.* Operatori IAM vendos kritere për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për operimet VEMS, duke marrë parasysh përvojën e tyre të mëparshme.

b) *Trajnimi operacional.* Anëtarët e ekuipazhit duhet të përfundojnë me sukses trajnimin operacional në përputhje me procedurat VEMS të përfshira në manualin e operimeve.

c) Qëllimisht e lënë bosh.

d) *Përbërja e ekuipazhit*

1) *Fluturimi ditën.* Përbërja minimale e ekuipazhit në nisje për një fluturim VEMS nën VFR ditën do të jetë dy pilotë ose një pilot dhe një anëtar i ekuipazhit teknik VEMS.

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

i) nëse ka nevojë për furnizime mjekësore shtesë, furnizim karburanti/furnizim baterie ose ripozicionim ndërkohë që anëtari i ekuipazhit teknik të VEMS ofron ndihmë mjekësore në terren; ose

ii) nëse anëtari i ekuipazhit teknik të VEMS i ofron ndihmë mjekësore pacientit mjekësor në fluturim ose gjatë transportit me një mjet tjetër.

2) *Qëllimisht e lënë bosh.*

3) Operatori IAM duhet të sigurojë që vazhdimësia e konceptit të ekuipazhit të ruhet gjatë gjithë misionit VEMS.

e) *Trajnimi dhe kontrolli i ekuipazhit teknik dhe fluturimit*

1) Trajnimi dhe kontrolli do të kryhen nga personel i kualifikuar siç duhet, në përputhje me planprogramin e përfshirë në manualin e operimeve dhe të miratuar nga AAC-ja.

2) Anëtarët e ekuipazhit

i) Të gjitha elementet përkatëse të programit të trajnimit të ekuipazhit duhet të përmirësojnë njohuritë e ekuipazhit për mjedisin dhe pajisjet e punës VEMS, të përmirësojnë koordinimin e

ekuipazhit dhe të përfshijnë masa për të minimizuar rreziqet që lidhen me një tranzit gjatë rrugëkalimit drejt kushteve me shikueshmëri të ulët, përzgjedhjen e vendeve operative të VEMS-it, dhe profilet e afrimit dhe nisjes.

ii) Masat e përmendura në pikën "i: do të vlerësohen në të dyja rastet e mëposhtme:

A) Kontrollet e aftësisë ditën VMC;

B) Kontrollet e linjës.

iii) Komponentët VEMS të kontrolleve të aftësisë dhe kontrolleve të linjës të përmendura në pikën "ii" do të kenë një periudhë vlefshmërie përkatësisht 6 dhe 12 muaj kalendarik.

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

a) *Pasagjerët mjekësorë.* Përpara çdo fluturimi VEMS, ose seri fluturimesh VEMS, pasagjerët mjekësorë duhet të informohen për t'u siguruar që ata janë të njohur me mjedisin dhe pajisjet e punës VEMS, mund të përdorin pajisjet e emergjencës në bord dhe mund të marrin pjesë në procedurat normale dhe emergjente të hyrjes dhe daljes.

b) *Personeli i shërbimit emergjent në tokë.* Kur është i punësuar personeli i shërbimit të emergjencës në tokë, operatori IAM do të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që ky personel është i njohur me mjedisin dhe pajisjet e punës VEMS dhe rreziqet që lidhen me operimet në tokë në një vend operimi VEMS.

c) *Pacientët mjekësorë.* Pavarësisht pikës UAM.OP.MVCA.170 të aneksit IX (Pjesa-IAM), një takim për informim do të mbahet vetëm nëse gjendja mjekësore e pacientit mjekësor e bën atë të mundur.

SPA.VEMS.140 Informacioni, procedura dhe dokumentacioni

a) Operatori IAM do të vlerësojë, zbusë dhe minimizojë rreziqet që lidhen me mjedisin VEMS si pjesë e procesit të tij të analizës dhe menaxhimit të rrezikut. Operatori IAM do të përshkruajë masat e tij lehtësuese, duke përfshirë procedurat e operimit, në manualin e operimit.

b) Operatori IAM do të sigurojë që piloti në komandë (PIC) vlerëson rreziqet specifike që lidhen me një fluturim të veçantë VEMS.

c) Ekstraktet përkatëse nga manuali i operimeve do t'i vihen në dispozicion organizatës për të cilën ofrohet operimi VEMS.

SPA.VEMS.145 Strukturat në bazën operative VEMS

a) Nëse anëtarëve të ekuipazhit u kërkohet të jenë në gatishmëri me një kohë reagimi më të vogël se 45 minuta, akomodimi i përshtatshëm i dedikuar duhet të sigurohet pranë çdo baze operative VEMS.

b) Në çdo bazë operative VEMS, ekuipazhit të fluturimit do t'i jepet akses në strukturat për marrjen e informacionit aktual dhe të parashikimit të motit dhe do t'u sigurohen komunikimet e duhura me njësitë e duhura të shërbimit të trafikut ajror (ATS). Objektet e përshtatshme do të jenë në dispozicion për planifikimin e të gjitha detyrave të ndërlidhura.

SPA.VEMS.150 Furnizimi me karburant/shkarkimi i karburantit/karikimi i baterisë/zëvendësimi i baterisë/ndërkohë që pasagjerët janë duke hipur në bord ose duke zbritur

Procedurat e furnizimit me karburant/shkarkimi i karburantit/karikimi i baterisë/zëvendësimi i baterisë me njësitë ngritëse dhe shtytëse të ndezura ose të fikura do 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 avionëve

Operatori IAM do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem gjurmimi të monitoruar të avionit për operimet VEMS për të gjithë kohëzgjatjen e fluturimit VEMS.'.

ANEKSI V

Shtohet aneksi IX si më poshtë:

'ANEKSI IX

OPERIMET INOVATIVE TË LËVIZSHMËRISË AJRORE

(PJESA-IAM)

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

IAM.GEN.050 Fushëveprimi

Ky aneks do të zbatohet për operimet e IAM-it me avionë me pilot me aftësi për VTOL (VCA) në përputhje me VFR gjatë ditës.

IAM.GEN.055 Autoriteti kompetent

Autoriteti kompetent i operatorit IAM do të jetë Autoriteti i Aviacionit Civil, kur ai operator ka vendin kryesor të biznesit ose vendbanimin e tij në Republikën e Shqipërisë, ose kur të jetë e zbatueshme, Agjencia në përputhje me nenin 65 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar.

SEKSIONI 1

Avionët me aftësi për VTOL (VCA)

IAM.GEN.VCA.050 Fushëveprimi

Ky seksion përmban kërkesa të përgjithshme për operimin e VCA-së.

IAM.GEN.VCA.100 Përgjegjësitë e ekuipazhit

a) Pilotët dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit do të jenë përgjegjës për ekzekutimin e duhur të detyrave të tyre, që:

1) lidhen me sigurinë e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe kargos në bord të VCA-së; dhe

2) specifikohen në manualin e operimeve (OM) të operatorit VCA.

b) Pilotët dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit duhet të jenë në përputhshmëri me të gjitha sa vijon:

1) raportojnë, nëse nuk është raportuar tashmë, te piloti në komandë (PIC) çdo defekt, dështim, mosfunksionim ose defekt që ata besojnë se mund të ndikojë në aftësinë ajrore ose operimin e sigurt të VCA-së, duke përfshirë sistemet e emergjencës;

2) raportojnë, nëse nuk është raportuar tashmë, në PIC çdo incident që ka rrezikuar, ose mund të kishte rrezikuar sigurinë e operimit të VCA-së;

3) të jenë në përputhje me kërkesat përkatëse të skemës së operatorit për raportimin e ngjarjeve;

4) të jenë në përputhje me kërkesat e kohës së fluturimit, kohës së detyrës dhe pushimit, të zbatueshme për aktivitetet e tyre;

5) të mos çaktivizojnë ose fikin regjistruesit gjatë fluturimit, ose fshijnë qëllimisht regjistrimet e tyre.

c) Pilotët dhe anëtarët e tjerë të ekuipazhit nuk do të kryejnë detyra në lidhje me operimin e VCA-së nëse janë në ndonjë nga situatat e mëposhtme:

1) kur janë nën ndikimin e substancave psikoaktive ose kur janë të papërshtatshëm për shkak të lëndimit, lodhjes, mjekimit, sëmundjes ose shkaqeve të tjera të ngjashme;

2) kur nuk plotësojnë kërkesat mjekësore të aplikueshme;

3) kur ata kanë ndonjë dyshim se nuk janë në gjendje të përmbushin detyrat e tyre të caktuara;

4) kur ata e dinë ose dyshojnë se vuajnë nga lodhja siç përmendet në pikën 7.5 të aneksit V të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar, ose ndryshe ndihen të papërshtatshëm në masën që mund të rrezikohet siguria e fluturimit.

IAM.GEN.VCA.105 Përgjegjësitë e pilotit në komandë (PIC)

a) Përveç pajtueshmërisë me pikën IAM.GEN.VCA.100, PIC, sapo të marrë përsipër funksionet e komandës në stacionin e caktuar dhe derisa të dorëzojë funksionet e komandës ose të largohet nga stacioni i caktuar në fund të fluturimit, duhet të pajtohet me të gjitha sa vijon:

1) të jetë përgjegjës për sigurinë në operim e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesave në bordin e VCA-së;

2) të jetë përgjegjës për operimin dhe sigurinë në operim të VCA-së kur njësitë e ngritjes dhe shtytjes janë të ndezura;

3) të jetë përgjegjës për fillimin, vazhdimin, përfundimin ose devijimin e një fluturimi në interes të sigurisë në operim;

4) të ketë autoritetin për të dhënë të gjitha komandat dhe për të ndërmarrë çdo veprim të duhur me qëllim të garantimit të sigurisë në operim të VCA-së dhe të personave dhe/ose pronës që mbahen 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 në operim dhe emergjencave, sipas rastit;

6) të sigurojë që të gjithë pasagjerët të informohen se kur dhe si të komunikojnë me anëtarët e ekuipazhit të fluturimit gjatë fluturimit;

7) të sigurojë që të gjitha procedurat operative dhe listat e kontrollit janë në përputhje me manualin e operimeve (OM) të operatorit të VCA-së;

8) të mos lejojë asnjë anëtar të ekuipazhit të kryejë ndonjë aktivitet gjatë fazave kritike të fluturimit, me përjashtim të detyrave të kërkuara për operimin e sigurt të VCA-së;

9) të sigurohet që regjistruesit të mos çaktivizohen ose fiken gjatë fluturimit dhe që regjistrimet e tyre të mos fshihen qëllimisht;

10) të vendosë për pranimin e një VCA-je me mungesë shërbimi në përputhje me listën e devijimeve të konfigurimit të VCA-së (CDL) ose listën minimale të pajisjeve (MEL) dhe regjistrin teknik të VCA-së;

11) të sigurojë që inspektimi para fluturimit është kryer në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

12) të jetë i bindur që pajisjet përkatëse të urgjencës mbeten lehtësisht të aksesueshme për përdorim të menjëhershëm;

13) të regjistrojë, në përfundim të fluturimit, në përputhje me kërkesat e sistemit të regjistrimit të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, të dhënat e përdorimit dhe të gjitha defektet e njohura ose të dyshuara të VCA-së për të garantuar sigurinë në operim të vazhdueshme të fluturimit.

b) PIC, në një situatë emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, do të ndërmarrë çdo veprim që ata e konsiderojnë të nevojshëm sipas rrethanave. Në raste të tilla, PIC mund të devijojë nga rregullat, procedurat operative dhe metodat në interes të sigurisë në operim.

c) PIC, sa më shpejt që të jetë e mundur, do t'i raportojë njësisë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror (ATS) çdo mot të rrezikshëm ose gjendje fluturimi të hasur gjatë fluturimit që ka të ngjarë të ndikojë në sigurinë e operimeve të tjera VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Autoriteti i pilotit në komandë

Operatori IAM do të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që të gjithë personat e transportuar në bord të VCA-së t'u binden të gjitha komandave të ligjshme të dhëna nga PIC me qëllim të garantimit të sigurisë në operim së VCA-së dhe të personave ose pronës që mbahen në të.

IAM.GEN.VCA.120 Gjuha e përbashkët

Operatori IAM duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit të mund të komunikojnë me njëri-tjetrin në një gjuhë të përbashkët.

IAM.GEN.VCA.130 Ndezja e njësive ngritëse dhe shtytëse

Njësitë ngritëse dhe shtytëse të VCA-së duhet të ndizen vetëm për qëllime fluturimi nga një pilot i kualifikuar në kontrollet e VCA-së.

IAM.GEN.VCA.140 Pajisje elektronike portative (PED)

Operatori IAM nuk do të lejojë asnjë person të përdorë një PED në bordin e një avioni që mund të ndikojë negativisht në performancën e sistemeve dhe pajisjeve të VCA-së dhe do të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar një përdorim të tillë.

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

a) Kur një EFB përdoret në bordin e një avioni, operatori IAM duhet të sigurojë që ai të mos ndikojë negativisht në performancën e sistemeve ose pajisjeve të VCA-së, ose aftësinë e anëtarit të ekuipazhit të fluturimit për të operuar VCA-në.

b) Operatori IAM nuk do të përdorë një aplikacion EFB të tipit B nëse nuk miratohet në përputhje me nënpjesën M të aneksit V (Pjesa-SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Informacioni mbi pajisjet emergjente dhe të mbijetesës që mbahen në bord VCA

Operatori IAM duhet të ketë në çdo kohë në dispozicion për komunikim të menjëhershëm me listat e qendrave të koordinimit të shpëtimit (RCC) që përmbajnë informacion mbi pajisjet e emergjencës dhe të mbijetesës që mbahen në bordin e çdo VCA-je të tij.

IAM.GEN.VCA.155 Transportimi i armëve luftarake dhe i municioneve luftarake

Operatori IAM nuk do të pranojë armë lufte ose municione luftarake për transport ajror në VCA.

IAM.GEN.VCA.160 Transporti i armëve sportive dhe i municionit

a) Operatori IAM nuk do të pranojë armë sportive për transport ajror në VCA, përveç nëse:

1) ato mund të vendosen në VCA në një vend që është i paarritshëm për pasagjerët gjatë fluturimit; dhe

2) i gjithë municioni shkarkohet dhe transportohet veçmas nga armët sportive.

IAM.GEN.VCA.165 Mënyra e transportit të personave

Operatori IAM do të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person të mos gjendet në asnjë pjesë të VCA-së në fluturim që nuk është projektuar ose caktuar për akomodimin e personave, me përjashtim të rasteve kur një person ndërmerr një veprim që është i nevojshëm për sigurinë në operim të VCA-së ose të çdo personi, kafshe ose mallrave të transportuara në VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Substancat psikoaktive

a) Operatori IAM do të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person të mos hyjë ose të jetë në bordin e VCA-së kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive në masën që siguria në operim e VCA-së ose e pasagjerëve të saj ka të ngjarë të rrezikohet.

b) Operatori IAM do të zhvillojë dhe zbatojë një politikë dhe procedurë objektive, transparente dhe jodiskriminuese për parandalimin dhe zbulimin e keqpërdorimit të substancave psikoaktive nga pilotët dhe personeli tjetër i ndjeshëm ndaj sigurisë në operim nën kontrollin e drejtpërdrejtë të operatorit IAM, në mënyrë që të sigurojë që siguria në operim e VCA-së dhe e banorëve të saj nuk është e rrezikuar.

c) Nëse pilotët ose personeli tjetër i ndjeshëm ndaj sigurisë në operim testohen pozitivë ndaj substancave psikoaktive, operatori IAM duhet të informojë autoritetin e tij kompetent dhe autoritetin që është përgjegjës për pilotët dhe personelin në fjalë.

IAM.GEN.VCA.175 Rrezikimi i sigurisë në operim.

a) Operatori IAM do të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person nga pakujdesia, me dashje ose nga neglizhenca të veprojë ose të mos veprojë, në mënyrë që:

1) rrezikojë sigurinë në operim të VCA-së ose sigurinë e personave në të; ose

2) shkaktojë ose lejojë VCA-në të rrezikojë çdo person ose pronë.

b) Operatori IAM duhet të sigurojë që pilotët t'i nënshtrohen një vlerësimi psikologjik përpara fillimit të operimeve të fluturimit në mënyrë që:

1) të identifikojë atributet psikologjike dhe përshtatshmërinë e pilotëve në lidhje me mjedisin e tyre të punës; dhe

2) të zvogëlojë gjasat që pilotët të ndërhyjnë negativisht në operimin e sigurt të VCA-së.

IAM.GEN.VCA.176 Programi i mbështetjes së pilotit

a) Operatori IAM do të mundësojë, lehtësojë dhe sigurojë aksesin në një program mbështetës proaktiv dhe jondëshkues që do të ndihmojë dhe mbështesë pilotët në njohjen, përballimin dhe tejkalimin e çdo problemi që mund të ndikojë negativisht në aftësinë e tyre për të ushtruar në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës së tyre.

b) Pa cenuar legjislacionin kombëtar për mbrojtjen e individëve në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe për lëvizjen e lirë të këtyre të dhënave, mbrojtja e konfidencialitetit të të dhënave personale do të jetë një parakusht për një program mbështetës efektiv të pilotit.

IAM.GEN.VCA.185 Informacionet që duhet të ruhet në terren/tokë

a) Operatori IAM do të sigurojë që për kohëzgjatjen e çdo fluturimi ose serie fluturimesh, informacioni që është i rëndësishëm për fluturimin ose serinë e fluturimeve dhe i përshtatshëm për llojin e operacionit:

1) ruhet në tokë; dhe

2) ruhet derisa të duplikohet në vendin ku do të ruhet; ose, nëse kjo është e pamundur,

3) transportohet në një ambalazhim rezistent ndaj zjarrit në VCA.

b) Informacioni i përmendur në shkronjën "a" përfshin të gjitha sa vijon:

1) një kopje të planit operacional të fluturimit;

2) kopjet e pjesëve përkatëse të regjistrimeve të vlefshmërisë ajrore të avionit;

3) dokumentacionin NOTAM specifik për itinerarin, nëse është modifikuar në mënyrë specifike nga operatori IAM;

4) dokumentacionin i masës dhe balancës;

5) njoftimin e ngarkesave speciale.

IAM.GEN.VCA.190 Sigurimi i dokumentacionit dhe regjistrimeve

PIC, brenda një kohe të arsyeshme pasi t'i kërkohet një gjë e tillë nga një person i autorizuar nga një autoritet, do t'i sigurojë atij personi dokumentacionin e kërkuar për t'u mbajtur në bord, në letër ose media digjitale.

IAM.GEN.VCA.195 Ruajtja, prodhimi, mbrojtja dhe përdorimi i regjistrimeve audiovizive

a) Pas një aksidenti, një incidenti të rëndë ose një ngjarje të identifikuar nga autoriteti hetues, operatori IAM do të ruajë të dhënat origjinale të regjistruara audiovizive, të mbajtura në VCA në përputhje me nënpjesën D të këtij aneksi, për një periudhë prej 60 ditësh ose derisa të urdhërohet ndryshe nga autoriteti hetues.

b) Operatori IAM do të kryejë kontrolle operacionale dhe vlerësime të regjistrimeve për të siguruar shërbimin e vazhdueshëm të regjistruesit.

c) Operatori IAM duhet të sigurojë që të ruhen regjistrimet e parametrave të fluturimit që kërkohen të regjistrohen në një regjistrues. Për qëllime të testimit dhe mirëmbajtjes së regjistruesit, mund të fshihet deri në 1 orë nga materiali më i vjetër i regjistruar në kohën e testimit.

d) Operatori IAM duhet të ruajë dhe të mbajë të përditësuar dokumentacionin që përmban informacionin e nevojshëm për të konvertuar të dhënat e papërpunuara të fluturimit në parametra fluturimi të shprehura në njësitë inxhinierike.

e) Operatori IAM do të vërë në dispozicion çdo regjistrim të regjistruesit që është ruajtur, nëse kështu përcaktohet nga autoriteti kompetent.

f) Pa cenuar VKM-në nr. 739, datë 3.12.2021, "Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil dhe në përputhje me rregullat për procesimin e të dhënave në legjislacionin kombëtar":

1) përveç sigurimit të funksionalitetit të një regjistruesi, regjistrimet audio nuk do të zbulohen ose përdoren nëse nuk plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i. ekziston një procedurë në lidhje me trajtimin e regjistrimeve të tilla audio dhe të transkriptit të tyre;

ii. të gjithë pilotët dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin e tyre paraprak;

iii. regjistrime të tilla audio përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë në operim;

2) kur inspekton regjistrimet audio të një regjistruesi për të siguruar shërbimin e atij regjistruesi, operatori IAM duhet të mbrojë privatësinë e këtyre regjistrimeve audio dhe të sigurohet që ato të mos zbulohen ose përdoren për qëllime të tjera përveç sigurimit të funksionimit të regjistruesit;

3) Parametrat e fluturimit të regjistruara nga një regjistrues nuk do të përdoren për qëllime të tjera përveçse për hetimin e një aksidenti ose një incidenti që i nënshtrohet raportimit të detyrueshëm, përveç nëse këto regjistrimet plotësojnë ndonjë nga kushtet e mëposhtme:

i. përdoren nga operatori IAM vetëm për qëllime të vlefshmërisë ajrore ose mirëmbajtjes;

ii. janë çidentifikuar;

iii. zbulohen sipas procedurave të sigurta;

4) me përjashtim të sigurimit të funksionalitetit të një regjistruesi, imazhet e regjistruara në kabinën e ekuipazhit të fluturimit nuk duhet të zbulohen ose përdoren përveç nëse plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

i. ekziston një procedurë në lidhje me trajtimin e regjistrimeve të tilla të imazheve;

ii. të gjithë pilotët dhe personeli i mirëmbajtjes në fjalë kanë dhënë pëlqimin e tyre paraprak;

iii. regjistrime të tilla imazhi përdoren vetëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë në operim;

5) kur imazhet e kabinës së ekuipazhit të fluturimit, të regjistruara nga një regjistrues, inspektohen për të siguruar shërbimin e atij regjistruesi, atëherë:

i. ato imazhe nuk do të zbulohen ose përdoren për qëllime të tjera përveçse për të siguruar shërbimin e regjistruesit;

ii. nëse pjesët e trupit të pilotëve ose pasagjerëve ka të ngjarë të jenë të dukshme në imazhe, operatori duhet të sigurojë privatësinë e këtyre imazheve.

IAM.GEN.VCA.200 Transporti i mallrave të rrezikshme sipas një miratimi specifik

a) Transporti i mallrave të rrezikshme nga ajri duhet të kryhet të paktën në përputhje me aneksin 18 të Konventës së Çikagos dhe udhëzimet teknike të zbatueshme (TI).

b) Operatori IAM duhet të miratohet për transportin e mallrave të rrezikshme në rrugë ajrore si ngarkesë në përputhje me nënpjesën G të aneksit V (pjesa-SPA).

c) Operatori IAM duhet të vendosë procedura për të siguruar që janë marrë të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar që mallrat e rrezikshme të padeklaruara ose të të deklaruara jo saktë të transportohen në bord pa dijeni.

d) Operatori IAM duhet të sigurojë që i gjithë personeli, duke përfshirë personelin e palëve të treta, i përfshirë në pranimin, trajtimin, ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesave, të jetë i informuar për miratimin operacional dhe kufizimet e operatorit në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri, dhe sigurohet me informacionin e nevojshëm që u mundëson atyre të kryejnë përgjegjësitë e tyre, siç kërkohet nga TI.

e) Operatori IAM, në përputhje me TI, do të sigurojë që pasagjerëve t'u sigurohet informacion në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme në bord.

f) Operatori IAM, në përputhje me TI, do t'i raportojë pa vonesë autoritetit kompetent dhe autoritetit përkatës të shtetit të ngjarjes:

1) çdo aksident ose incident që përfshin mallra të rrezikshme;

2) zbulimin e mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të deklaruara jo saktë në ngarkesë ose postë; ose

3) gjetjen e mallrave të rrezikshme të transportuara nga pasagjerët ose anëtarët e ekuipazhit, ose në bagazhet e tyre, kur nuk është në përputhje me pjesën 8 të TI.

g) Operatori IAM duhet të sigurojë që njoftimet që japin informacion në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme të jepen në pikat e pranimit të ngarkesave siç kërkohet nga TI.

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

a) Transporti i mallrave të rrezikshme në rrugë ajrore duhet të kryhet të paktën në përputhje me aneksin 18 të Konventës së Çikagos dhe TI-në e zbatueshme.

b) Mallrat e rrezikshme duhet të transportohen nga operatorët në bordin e VCA-së pa miratimin specifik të kërkuar sipas nënpjesës G të aneksit V (pjesa-SPA), nëse:

1) ato nuk i nënshtrohen TI-së në përputhje me pjesën 1 të tij; ose

2) ato transportohen nga pasagjerët ose ekuipazhi, ose janë në bagazh, në përputhje me pjesën 8 të TI-së.

c) Operatorët IAM, që nuk janë miratuar në përputhje me nënpjesën G të aneksit V (pjesa-SPA), duhet të krijojnë një program trajnimi për mallrat e rrezikshme që plotëson kërkesat e aneksit 18 të Konventës së Çikagos dhe TI-së në fuqi.

d) Operatori IAM duhet të sigurojë që pasagjerëve t'u sigurohet informacioni për transportin e mallrave të rrezikshme në përputhje me udhëzimet teknike.

e) Operatori IAM duhet të vendosë procedura për të siguruar që të gjitha masat e arsyeshme janë marrë për të parandaluar që mallrat e rrezikshme të padeklaruara të transportohen pa dashje në bord.

f) Operatori IAM, në përputhje me TI, duhet t'i raportojë pa vonesë autoritetit kompetent dhe autoritetit përkatës të shtetit të ngjarjes:

1) çdo aksident ose incident që përfshin mallra të rrezikshme;

2) zbulimin e mallrave të rrezikshme të padeklaruara në ngarkesë ose postë; ose

3) gjetjen e mallrave të rrezikshme të transportuara nga pasagjerët ose anëtarët e ekuipazhit, ose në bagazhet e tyre, kur nuk është në përputhje me pjesën 8 të TI.

SEKSIONI 2

Avionët me pilot me aftësi për VTOL (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Qëllimi

Ky seksion përcakton kërkesa shtesë për operimet IAM me avionë me pilot me aftësi për VTOL (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Aksesi në kabinën e ekuipazhit të fluturimit

a) Operatori IAM duhet të sigurojë që asnjë person, përveç pilotit të caktuar për një fluturim, të mos pranohet ose të transportohet në kabinën e ekuipazhit të fluturimit, përveç nëse ai person:

1) është një anëtar i ekuipazhit operativ;

2) është një përfaqësues i autoritetit kompetent ose autoritetit inspektues, nëse kjo kërkohet për kryerjen e detyrave të tyre zyrtare; ose

3) lejohet dhe transportohet në përputhje me OM-në e operatorit.

b) Piloti në komandë duhet të sigurojë që:

1) pranimi në kabinën e ekuipazhit të fluturimit nuk shkakton shpërqendrim ose ndërhyrje në kryerjen e fluturimit; dhe

2) të gjithë personat e transportuar në kabinën e ekuipazhit të fluturimit njoftohen me procedurat përkatëse të sigurisë në operim.

c) Piloti në komandë do të marrë vendimin përfundimtar në lidhje me pranimin në kabinën e ekuipazhit të fluturimit në VCA.

IAM.GEN.MVCA.180 Dokumentet, manualet dhe informacionet që duhen mbajtur në bord në çdo fluturim

a) Dokumentet, manualet dhe informacionet e mëposhtme, në letër ose media digjitale, do të mbahen në çdo fluturim me një VCA dhe do të jenë lehtësisht të aksesueshme për qëllime inspektimi:

1) manuali i fluturimit të avionit (AFM), ose dokumenti/et ekuivalent;

2) certifikata origjinale e regjistrimit të avionit;

3) certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CofA);

4) certifikata e zhurmës, duke përfshirë një përkthim në gjuhën angleze, ku një e tillë është dhënë nga autoriteti që është përgjegjës për lëshimin e certifikatës së zhurmës;

5) një kopje e certifikuar konform certifikatës së operatorit ajror (AOC), duke përfshirë një përkthim në anglisht kur AOC është lëshuar në një gjuhë tjetër;

6) specifikimet e operimeve të lidhura me llojin e avionit, të lëshuara me AOC-në, duke përfshirë një përkthim në anglisht kur specifikimet e operimit janë lëshuar në një gjuhë tjetër;

7) licenca origjinale e radios së avionit, nëse është e aplikueshme;

8) certifikata e siguracionit të përgjegjësisë ndaj palëve të treta;

9) regjistri i udhëtimit, ose ekuivalenti, për avionin;

10) të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, sipas rastit;

11) detajet e planit të paraqitur të fluturimit ATS, nëse është e aplikueshme;

12) hartat aktuale dhe të përshtatshme aeronautike për itinerarin e fluturimit të propozuar dhe të gjitha rrugët përgjatë të cilave është e arsyeshme të pritet që fluturimi të devijohet;

13) procedurat dhe informacionet mbi sinjalet vizuale për përdorim nga aeroplanët interceptues dhe të interceptuar.

14) informacioni në lidhje me shërbimet e kërkim-shpëtimit për zonën e fluturimit të synuar, i cili duhet të jetë lehtësisht i aksesueshëm në avion;

15) pjesët aktuale të OM që janë të rëndësishme për detyrat e pilotëve, të cilat do të jenë lehtësisht të aksesueshme për ata pilot;

16) MEL-i;

17) njoftimet e duhura për aviatorët (NOTAM) dhe dokumentacioni informues i shërbimit të informacionit aeronautik (AIS);

18) informacioni i duhur meteorologjik;

19) manifestet e ngarkesave dhe/ose pasagjerëve;

20) dokumentacioni i masës dhe balancës;

21) plani operacional i fluturimit, aty ku kërkohet;

22) njoftimi për kategoritë e veçanta të pasagjerëve (SCP), nëse është e aplikueshme; dhe

23) çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë i lidhur me fluturimin ose që kërkohet nga shtetet e interesuara me fluturimin.

b) Dokumentet, manualet dhe informacionet që mbahen në çdo fluturim duhet të jenë të aksesueshme për personat e autorizuar, të përdorshëm dhe të besueshëm.

c) Pavarësisht shkronjës "a", në rast të humbjes ose vjedhjes së dokumenteve të specifikuara në shkronjën (a)(2) deri në (8), operimi mund të vazhdojë derisa fluturimi të arrijë destinacionin e tij ose në një vend ku mund të sigurohen dokumentet zëvendësuese.

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

a) Pavarësisht pikës IAM.GEN.MVCA.180, për operimet IAM në përputhje me VFR gjatë ditës, ngritja dhe ulja në të njëjtin vertiport brenda 24 orëve, ose qëndrimi brenda një zone lokale të specifikuar në OM, dokumentet dhe informacionet e mëposhtme mund të mbahen në vertiport në vend që të transportohen në çdo fluturim:

1) certifikata e zhurmës;

2) licenca për radio avioni;

3) regjistri i udhëtimit, ose ekuivalenti;

4) të dhënat e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

5) njoftimet për aviatorët (NOTAM) dhe dokumentacioni informues i shërbimit të informacionit aeronautik (AIS);

6) informacioni meteorologjik;

7) njoftimi për kategoritë e veçanta të pasagjerëve (SCP), nëse është e aplikueshme; dhe

8) dokumentacioni i masës dhe balancës.

NËNPJESA B

PROCEDURAT OPERATIVE

SEKSIONI 1

Avionët me aftësi për VTOL (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Qëllimi

Ky seksion përcakton kërkesat për operimet IAM me avionë me aftësi për VTOL (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Kontrolli i lartësimatësit dhe sistemimi i lartësimatësit

a) Operatori IAM duhet të vendosë procedurat për kontrollin e lartësisë përpara çdo nisjeje.

b) Operatori IAM duhet të vendosë procedura për përcaktimet e lartësisë për të gjitha fazat e fluturimit, të cilat do të marrin parasysh procedurat e vendosura nga shteti vertiportit ose, nëse është e aplikueshme, nga shteti i hapësirës ajrore të fluturuar.

UAM.OP.VCA.125 Rulimi dhe lëvizja në tokë

a) Operatori IAM duhet të vendosë procedura standarde dhe të kontigjencës për rulimin e VCA-së (në ajër dhe në tokë) dhe për lëvizjen e VCA-së në tokë me qëllim që të sigurojë funksionimin e sigurt të VCA-së në vertiport, vendndodhjen e devijimit ose vendin operativ VEMS. Në veçanti, operatori IAM duhet të marrë në konsideratë rrezikun e përplasjes midis një VCA-je në rulim ose një VCA-je në lëvizje dhe një avioni tjetër ose objekteve të tjera, si dhe rrezikun e lëndimeve të personelit në tokë. Procedurat e operatorit IAM duhet të koordinohen me operatorin e vertiportit, vendndodhjen e devijimit ose vendin operativ, sipas rastit.

b) VCA duhet të vendoset në zonën e lëvizjes së një vertiporti, vendndodhjen e devijimit ose vendin operativ VEMS:

1) nga një pilot i kualifikuar siç duhet në kontrollet e VCA; ose

2) në rastin e rulimit në tokë pa pasagjerë për një qëllim të ndryshëm nga ngritja, nga një person në kontrollet e VCA-së, i caktuar nga operatori IAM, pasi të ketë marrë trajnimin dhe udhëzimet e duhura.

c) Operatori IAM duhet të sigurojë që lëvizja në tokë e një VCA-je në zonën e lëvizjes së një vertiporti, vendndodhjen e devijimit ose vendndodhjen e operimit VEMS kryhet ose mbikëqyret nga personeli që ka marrë trajnimin dhe udhëzimet e duhura.

UAM.OP.VCA.130 Procedurat e zvogëlimit të zhurmës

a) Gjatë zhvillimit të procedurave të operimit, operatori IAM duhet të marrë parasysh nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës dhe çdo procedurë të publikuar për zvogëlimin e zhurmës.

b) Procedurat e operatorit IAM, duhet të:

1) garantojnë që siguria në operim të ketë përparësi mbi zbutjen e zhurmës; dhe

2) jenë të thjeshta dhe të sigurta për t'u zbatuar duke mos rritur ndjeshëm ngarkesën e ekuipazhit të fluturimit gjatë fazave kritike të fluturimit.

UAM.OP.VCA.135 Rrugëkalimet dhe zonat e operimit

a) Operatori IAM duhet të sigurojë që operimet të kryhen vetëm përgjatë rrugëkalimeve ose brenda zonave për të cilat:

1) Ofrohen struktura të bazuara në hapësirë, struktura dhe shërbime në tokë dhe shërbime meteorologjike, të përshtatshme për operimin e planifikuar;

2) janë të disponueshme vertiporte të përshtatshme, vendndodhje devijimi ose vende operimi VEMS që lejojnë ekzekutimin e një uljeje në rastin e dështimit kritik për performancën (CFP) të VCA-së;

3) performanca e VCA është e përshtatshme për të përmbushur kërkesat e lartësisë minimale të fluturimit;

4) pajisja e VCA-së plotëson kërkesat minimale për operimin e planifikuar; dhe

5) janë në dispozicion hartat dhe grafikët e duhur.

b) Operatori IAM duhet të sigurojë që operimet të kryhen në përputhje me çdo kufizim në rrugët ose zonat e operimit të specifikuara nga autoriteti kompetent.

UAM.OP.VCA.145 Vendosja e lartësive minimale të fluturimit

a) Për të gjitha segmentet e rrugëkalimit që do të fluturohen, operatori IAM duhet të vendosë:

1) lartësitë minimale të fluturimit që sigurojnë hapësirën e kërkuar vertikale nga terreni dhe pengesat, duke marrë parasysh kërkesat përkatëse të nënpjesës C të këtij aneksi dhe minimalet e përcaktuara nga shteti ku kryhet operimi; dhe

2) një metodë për pilotin për të përcaktuar lartësitë e përmendura në pikën 1.

b) Metoda për përcaktimin e lartësive minimale të fluturimit miratohet nga autoriteti kompetent.

c) Kur lartësitë minimale të fluturimit të përcaktuara nga operatori IAM dhe shteti ku kryhet operimi ndryshojnë, do të zbatohen vlerat më të larta.

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

a) Operatori IAM duhet të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një skemë karburanti/energjie që përfshin politika dhe procedura për:

1) planifikimin e karburantit/energjisë dhe riplanifikimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit;

2) përzgjedhjen e vertiporteve, lokacioneve të devijimit ose vendeve operative të VEMS; dhe

3) menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit.

b) Skema e karburantit/energjisë duhet të:

1) të jetë e përshtatshme për operimin e synuar; dhe

2) korrespondojë me kapacitetin e operatorit IAM për të mbështetur zbatimin e tij.

c) Skema e karburantit/energjisë duhet të përfshihet në manualin e operimeve.

d) Skema e karburantit/energjisë dhe çdo ndryshim në të duhet të kërkojë 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 IAM duhet të sigurojë që:

a) VCA mban një sasi të mjaftueshme karburanti/energjie të përdorshme dhe rezerva për të përfunduar në mënyrë të sigurt fluturimin e planifikuar dhe për të lejuar devijime nga operimi i planifikuar;

b) sasia e planifikuar e karburantit/energjisë së përdorshme për fluturimin e synuar bazohet në të gjitha sa vijon:

1) të dhënat e konsumit të karburantit/energjisë të ofruara në AFM ose të dhënat aktuale specifike të avionit që rrjedhin nga një sistem monitorimi i konsumit të karburantit/energjisë;

2) kushtet në të cilat do të kryhet fluturimi, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:

i) performancën e kërkuar për fluturimin e synuar për në destinacion, duke përfshirë vertiportet, vendndodhjet e devijimit ose vendet e operimit, të zgjedhura përgjatë itinerarit;

ii) masat e parashikuara;

iii) NOTAMs;

iv) kushtet e parashikuara meteorologjike;

v) efektet e artikujve të shtyrë të mirëmbajtjes në përputhje me MEL-in e operatorit IAM dhe/ose të devijimeve të konfigurimit në përputhje me CDL-në e operatorit IAM;

vi) itinerarin e pritshëm të nisjes dhe mbërritjes, dhe vonesat e parashikuara;

3) efikasitetin dhe kapacitetin e pajisjeve të ruajtjes së energjisë për kushtet e planifikuara të operimit, duke marrë parasysh degradimin e atyre pajisjeve të ruajtjes së energjisë sipas rastit;

c) llogaritja para fluturimit të karburantit/energjisë së përdorshme dhe rezervave për një fluturim përfshin:

1) karburantin/energjinë e rezervës që nuk duhet të jetë më e vogël se sasia që pritet të përdoret para ngritjes;

2) karburantin/energjinë e udhëtimit që do të jetë sasia e karburantit/energjisë që nevojitet për t'i mundësuar aeroplanit të fluturojë nga ngritja, ose nga pika e riplanifikimit gjatë fluturimit, deri në ulje në vertiportin e destinacionit, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit, duke marrë parasysh kushtet e operimit të shkronjës (b)(2);

3) karburantin/energjinë e paparashikuar që do të jetë sasia e karburantit/energjisë së nevojshme për të kompensuar faktorët e paparashikuar që mund të kenë një ndikim në konsumin e karburantit/energjisë deri në vertiportin e destinacionit, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit;

4) karburantin/energjia rezervë përfundimtare që do të përcaktohet bazuar në të gjitha sa vijon:

i. një kohë përfaqësuese e dhënë në AFM për të kryer një kthesë nga një pikë vendimi uljeje (LDP) dhe përsëri në atë LDP duke marrë parasysh performancën minimale të certifikuar (CMP) të VCA;

ii. kushtet konservative të ambientit nga pikëpamja e konsumit të karburantit/energjisë;

iii. një konfigurim/shpejtësi të përshtatshme për të kryer procedurat e lëvizjes dhe afrimit;

iv. konsumi konservativ i karburantit/energjisë;

5) karburantin/energjinë shtesë që do të jetë sasia e karburantit/energjisë për t'i mundësuar VCA-së të kryejë një ulje të sigurt në një vertiport, vendndodhje devijimi ose vend operimi, të zgjedhur përgjatë rrugës, duke marrë parasysh CMP-në e VCA-së në çdo pikë të rrugës; kjo lëndë djegëse/energji shtesë kërkohet vetëm nëse sasia e karburantit/energjisë që llogaritet sipas shkronjës (c)(2) dhe (c)(3) nuk është e mjaftueshme për një event të tillë;

6) karburantin/energjinë shtesë për të marrë parasysh vonesat e parashikuara ose kufizimet specifike operacionale; dhe

7) karburantin/energjinë diskrete, nëse kërkohet nga PIC;

d) nëse një fluturim duhet të vazhdojë përgjatë një itinerari ose drejt një vertiporti të destinacionit, vendndodhjes së devijimit ose vendndodhjes së operimit të ndryshëm nga ai i planifikuar fillimisht, procedurat e riplanifikimit gjatë fluturimit për llogaritjen e karburantit/energjisë së nevojshme të përdorshme përfshijnë ato të përmendura në shkronjën (b)(2) dhe në shkronjën (c)(2) deri në (6).

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

a) Operatori IAM duhet të vendosë politika dhe procedura që sigurojnë që kontrollet e karburantit/energjisë gjatë fluturimit dhe menaxhimi i karburantit/energjisë janë kryer.

b) PIC do të monitorojë sasinë e karburantit/energjisë së përdorshme që mbetet në VCA për të siguruar që ajo është e mbrojtur dhe jo më pak se karburanti/energjia e nevojshme për të vazhduar drejt vertiportit të destinacionit, vendndodhjes së devijimit ose vendit operativ VEMS ku mund të bëhet një ulje e sigurt.

c) Kur një ndryshim në leje për të vazhduar në një vertiport specifik, vendndodhje devijimi ose vend operimi VEMS në të cilin PIC është angazhuar të ulet mund të rezultojë në ulje me më pak karburant/energji rezervë përfundimtare të planifikuar, ata duhet të njoftojnë kontrollin e trafikut ajror (ATC) për gjendjen "karburant/energji minimale" duke deklaruar "KARBURANT NË MINIMUM".

d) PIC duhet të deklarojë një situatë "emergjente karburanti/energjie" duke transmetuar "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" kur karburanti/energjia e përdorshme që llogaritet të jetë e disponueshme gjatë uljes në vertiportin më të afërt, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit VEMS ku një ulje e sigurt mund të kryhet është më pak se rezerva përfundimtare e planifikuar e karburantit/energjisë.

UAM.OP.VCA.210 Pilotët në vendet e tyre të caktuara

a) Gjatë ngritjes dhe uljes, piloti që kërkohet të jetë në detyrë duhet të jetë në vendin e caktuar.

b) Gjatë të gjitha fazave të tjera të fluturimit, piloti i kërkuar të jetë në detyrë do të qëndrojë në vendin e caktuar, përveç rasteve kur mungesa është e nevojshme për kryerjen e detyrave në lidhje me operimin ose për nevoja fiziologjike. Kur mungesa është e nevojshme për arsyet e sipërpërmendura, kontrolli i VCA-së do t'i dorëzohet një piloti tjetër të kualifikuar siç duhet.

c) Gjatë të gjitha fazave të fluturimit, piloti që kërkohet të jetë në detyrë duhet të qëndrojë vigjilent. Nëse piloti konstaton mungesë vigjilence, duhet të merren kundërmasat e duhura.

UAM.OP.VCA.245 Kushtet meteorologjike

Operatori IAM duhet të sigurojë që avioni të operohet brenda kufizimeve të operimit të motit për të cilin 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

a) Operatori IAM duhet të vendosë procedurat që duhen ndjekur kur janë të nevojshme trajtimet kundër ngrirjes dhe kundër akullit në tokë dhe inspektimet përkatëse të VCA-së për operimin e tij të sigurt.

b) PIC duhet të fillojë ngritjen vetëm nëse VCA është e çliruar nga çdo depozitë që mund të ndikojë negativisht në performancën ose kontrollueshmërinë e saj në përputhje me AFM-në e saj.

UAM.OP.VCA.255 Akulli dhe ndotësit e tjerë – procedurat e fluturimit

a) Operatori IAM duhet të vendosë procedura për fluturimet në kushte të pritshme ose aktuale të ngrirjes.

b) PIC duhet të fillojë fluturimin ose duhet të fluturojë qëllimisht në kushtet e pritshme ose aktuale të ngrirjes vetëm nëse VCA është e certifikuar dhe e pajisur për të operuar në kushte të tilla.

c) Nëse ngrirja aktuale tejkalon intensitetin e ngrirjes për të cilën është certifikuar avioni, ose nëse një avion i pacertifikuar për fluturim në kushte të njohura ngrirjeje ndeshet me ngrirje, PIC do të dalë nga kushtet e ngrirjes pa vonesë dhe, nëse është e nevojshme, do të deklarojë një emergjencë në ATS.

UAM.OP.VCA.260 Furnizimi me naftë

Aty ku është e aplikueshme, PIC duhet të fillojë një fluturim, ose do të vazhdojë në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, vetëm kur bindet se VCA mban të paktën sasinë e planifikuar të naftës për të përfunduar fluturimin në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh kushtet e pritshme të operimit.

UAM.OP.VCA.265 Kushtet e ngritjes

Përpara fillimit të ngritjes, PIC duhet të jetë i bindur që:

a) kushtet meteorologjike në vertiport, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit të VEMS dhe gjendja e sipërfaqes për ngritje që synohet të përdoret nuk do ta pengojnë PIC të kryejë një ngritje dhe nisje të sigurt; dhe

b) do të respektohen minimumet e vendosura të operimit për vertiportin, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit VEMS, sipas rastit.

UAM.OP.VCA.270 Lartësitë minimale të fluturimit

PIC nuk duhet të fluturojë nën lartësitë minimale të përcaktuara të fluturimit, përveç:

a) kur është e nevojshme për ngritje ose ulje; ose

b) kur zbresin në përputhje me procedurat e miratuara nga autoriteti kompetent.

UAM.OP.VCA.275 Simulimet e situatave anormale ose emergjente gjatë fluturimit

Kur transporton pasagjerë ose ngarkesë, PIC nuk duhet të simulojë situata anormale ose emergjente që kërkojnë aplikimin e procedurave jonormale ose emergjente.

UAM.OP.VCA.290 Detektimi/zbulimi i afërsisë

Kur afërsia e panevojshme me tokën dhe/ose pengesat e vendosura horizontalisht në lidhje me VCA-në zbulohen nga PIC ose nga një sistem paralajmërimi i afërsisë, PIC do të ndërmarrë menjëherë veprime korrigjuese për të vendosur kushte të sigurta fluturimi.

UAM.OP.VCA.300 Afrimi dhe kushtet e uljes

Përpara se të fillojë një operim afrimi, PIC duhet të jetë i bindur, që:

a) kushtet meteorologjike në vertiport, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit VEMS nuk do ta pengojnë PIC të kryejë një afrim, ulje ose kthim të sigurt, duke marrë parasysh informacionin e performancës që përmban manuali i operimeve (OM); dhe

b) respektohen minimumet e vendosura të operimit të vertiportit, ose dukshmëria dhe distanca nga minimumet e reve për fluturimet e kryera në përputhje me VFR gjatë ditës.

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

Operatori IAM duhet të vërë në dispozicion të autoritetit kompetent sasinë e orëve të fluturimit për çdo VCA të operuar gjatë vitit të kaluar kalendarik.

SEKSIONI 2

Avionët me pilot me aftësi për VTOL (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Qëllimi

Ky seksion përcakton kërkesa shtesë për operimet IAM me avionë me pilot me aftësi për VTOL (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Përdorimi i shërbimeve të trafikut ajror (ATS)

Operatori IAM, duhet të sigurojë që:

a) ATS të përshtatshme për hapësirën ajrore në të cilën kryhet operimi dhe për rregullat e zbatueshme të ajrit përdoren, kurdoherë që është e disponueshme;

b) udhëzimet operacionale gjatë fluturimit që përfshijnë një ndryshim në planin e fluturimit ATS koordinohen me njësinë përkatëse ATS përpara transmetimit në VCA;

c) marrëveshjet e shërbimit të kërkimit dhe shpëtimit mund të mbahen sa herë që përdorimi i ATS në hapësirën ajrore në të cilën kryhet operimi nuk është i detyrueshëm për fluturimet VFR gjatë ditës;

d) për operimet në hapësirën ajrore të përcaktuar nga autoriteti kompetent si hapësirë ajrore U-space dhe që nuk ofrohen shërbime të kontrollit të trafikut ajror (ATC) nga një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror (ANSP), VCA bëhet vazhdimisht e dukshme elektronikisht për ofruesit e shërbimeve U-space.

UAM.OP.MVCA.107 Vertiporti i përshtatshëm dhe vendndodhja e duhur e devijimit

a) Operatori IAM duhet të përdorë vertiportet e përshtatshëm për operimet e tij normale dhe për devijimin nga rruga e planifikuar sipas nevojës.

b) Pavarësisht pikës "a", operatori IAM mund të përdorë një ose më shumë lokacione të përshtatshme devijimi gjatë rrugës për të devijuar nga rruga e planifikuar sipas nevojës.

c) Një vertiport konsiderohet i përshtatshëm nëse në kohën e pritshme të përdorimit është:

1) në përputhje me përmasat dhe peshën e VCA-së;

2) në përputhje me rrugët e afrimit dhe nisjes VCA;

3) i pajisur me shërbime të shpëtimit dhe të zjarrfikësve (RFFS) dhe shërbime dhe struktura të tjera të nevojshme për operimin e synuar; dhe

4) i disponueshëm.

d) Vendi i devijimit konsiderohet i përshtatshëm nëse në kohën e pritshme të përdorimit:

1) karakteristikat e tij, duke përfshirë përmasat, pengesat dhe gjendjen e sipërfaqes, janë në përputhje me VCA dhe lejojnë uljen në përputhje me një profil të miratuar uljeje;

2) mund të arrihet brenda CMP-së së VCA-së duke marrë parasysh kufizimet e erës;

3) ka një nivel të pranueshëm të mbrojtjes RFFS;

4) është ekzaminuar paraprakisht; dhe

5) është në dispozicion.

UAM.OP.MVCA.111 Shikueshmëria dhe distanca nga minimumi i reve – fluturimet VFR

a) Operatori IAM duhet të vendosë minimumin e shikueshmërisë dhe distancën nga minimumi i reve për fluturimet që do të kryhen në përputhje me VFR gjatë ditës. Këto minimume nuk duhet të jenë më të ulëta se ato të specifikuara në pikën SERA.5001 të aneksit (pjesa-SERA) të urdhrit të ministrit nr. 42, datë 27.3.2023, "Për miratimin e rregullores 'Mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror'", i ndryshuar, për klasën e hapësirës ajrore që fluturohet, përveç rasteve kur lejohet të operohet si një fluturim special VFR.

b) Kur është e nevojshme, operatori IAM mund të specifikojë në OM kushte shtesë për zbatueshmërinë e këtyre minimumeve duke marrë parasysh faktorë, të tillë: si mbulimi me radio, terreni, natyra e vendeve, kushtet e fluturimit dhe kapaciteti i ATS-së.

c) Fluturimet duhet të kryhen duke e pasur sipërfaqen në pamje.

UAM.OP.MVCA.127 Nisja dhe ulja – Fluturime VFR gjatë ditës

a) Kur kryen një fluturim në përputhje me VFR gjatë ditës, PIC nuk duhet të ngrihet ose të ulet në një vertiport ose vend devijimi, përveç nëse kushtet e motit të raportuara në atë vertiport ose vendin e devijimit janë të barabarta ose më të mira se ato të specifikuara në pikën SERA.5001 ose pika SERA.5005 e aneksit (pjesa-SERA) të urdhrit të ministrit nr. 42, datë 27.3.2023, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror", i ndryshuar për klasën e hapësirës ajrore që fluturohet.

b) Kur kushtet e raportuara të motit janë nën ato të kërkuara për ngritje, një ngritje do të fillojë vetëm nëse PIC mund të përcaktojë që shikueshmëria dhe distanca nga minimumet e reve përgjatë zonës së ngritjes janë të barabarta ose më të mira se minimumi i kërkuar.

c) Kur nuk ka kushte të raportuara të motit, një ngritje do të fillojë vetëm nëse PIC mund të përcaktojë që shikueshmëria dhe distanca nga minimumet e reve 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 (SCP)

a) SCP-të duhet të mbahen në bord në kushte të tilla që garantojnë sigurinë në operim të VCA-së dhe të personave në të sipas procedurave të përcaktuara nga operatori i VCA-së.

b) SCP-të nuk do të ndahen dhe as nuk do të zënë vende që lejojnë hyrjen e drejtpërdrejtë në daljet e emergjencës ose ku prania e tyre, mund të:

1) pengojë detyrat e anëtarëve të ekuipazhit;

2) pengojë aksesin në pajisjet e urgjencës; ose

3) pengojë evakuimin emergjent të pasagjerëve.

c) PIC duhet të njoftohet paraprakisht kur SCP-të duhet të transportohen në bord.

UAM.OP.MVCA.160 Ruajtja e bagazheve dhe ngarkesave

Operatori IAM duhet të vendosë procedura për të siguruar që:

a) vetëm bagazhet që mund të ruhen në mënyrë të përshtatshme dhe të sigurt të çohen në hapësirën e rezervuar për pasagjerët; dhe

b) të gjitha bagazhet dhe ngarkesat në bordin e avionit që mund të shkaktojnë lëndime ose dëmtime, ose të pengojnë korridoret dhe daljet nëse zhvendosen, të ruhen për të parandaluar lëvizjen e tyre.

UAM.OP.MVCA.165 Sediljet e pasagjerëve

Në lidhje me një evakuim të mundshëm emergjent, operatori IAM duhet të vendosë procedura për sediljet e pasagjerëve për të siguruar që pasagjerët të jenë të ulur në një pozicion të tillë që të lehtësojnë evakuimin dhe jo ta pengojnë atë.

UAM.OP.MVCA.170 Informimi i pasagjerëve

Operatori IAM duhet të sigurojë që pasagjerët:

a) marrin informacionet dhe demonstrimet e sigurisë në operim me qëllim lehtësimin e ekzekutimit të procedurave të aplikueshme në rast emergjence; dhe

b) janë të pajisur me material informues për sigurinë në operim, në të cilin udhëzimet e ilustruara tregojnë funksionimin e pajisjeve emergjente dhe daljeve emergjente që mund të përdoren nga pasagjerët.

UAM.OP.MVCA.175 Përgatitja e fluturimit

a) Një plan operativ fluturimi (OFP) duhet të plotësohet për çdo fluturim të synuar, duke marrë parasysh hapësirën ajrore në të cilën do të kryhet fluturimi dhe rregullat e zbatueshme të ajrit, performancën e avionit, kufizimet e operimit dhe kushtet përkatëse të pritshme përgjatë itinerarit që do të përshkohet dhe në vertiportin ose vendin e devijimit që do të përdoret.

b) Fluturimi nuk do të fillojë përveç nëse PIC është i bindur se:

1) të gjithë artikujt e përcaktuar në pikën 2.c të aneksit V të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar në lidhje me vlefshmërinë ajrore dhe regjistrimin e avionit, instrumentet dhe pajisjet, masa dhe vendndodhja e qendrës së gravitetit (CG), bagazhi dhe ngarkesa, dhe kufizimet e operimit të avionëve mund të respektohen;

2) avioni nuk operohet kundër kërkesave të listës së devijimeve të konfigurimit (CDL);

3) janë të disponueshme pjesët e manualit të operimeve (OM) që kërkohen për kryerjen e fluturimit të planifikuar;

4) dokumentet, informacionet shtesë dhe formularët që kërkohen të jenë të disponueshëm nga pika IAM.GEN.MVCA.110 janë në bord, përveç rasteve kur lejohet të mbahen në terren në përputhje me pikën IAM.GEN.MVCA.115;

5) hartat aktuale, grafikët dhe dokumentacioni përkatës ose të dhënat ekuivalente janë të disponueshme për operimin e synuar të avionit, duke përfshirë çdo devijim që mund të pritet në mënyrë të arsyeshme;

6) strukturat e bazuara në hapësirë, strukturat në tokë dhe shërbimet që kërkohen për fluturimin e planifikuar janë të disponueshme dhe të përshtatshme;

7) kërkesat e zbatueshme të specifikuara në OM në lidhje me karburantin/energjinë, vajin, oksigjenin, lartësitë minimale të fluturimit, minimumin e operimit të vertiportit, shikueshmërinë dhe distancën nga minimumi i reve për fluturimet VFR gjatë ditës dhe përzgjedhja e vertiporteve të përshtatshëm dhe vendeve të devijimit mund të respektohen për fluturimin e planifikuar;

8) qëllimisht e lënë bosh;

9) kufizimet e mundshme operacionale shtesë mund të respektohen;

10) çdo ngarkesë e transportuar është e shpërndarë siç duhet dhe e fiksuar në mënyrë të sigurt;

11) është miratuar një plan fluturimi i shërbimit të trafikut ajror (ATS) dhe është dhënë leja e fluturimit në përputhje me rregullat e zbatueshme të ajrit dhe klasës(at) e hapësirës ajrore në të cilën do të kryhet operimi.

UAM.OP.MVCA.177 Paraqitja e një plani fluturimi për shërbimet e trafikut ajror (ATS)

a) Operatori IAM duhet të paraqesë një plan fluturimi ATS siç kërkohet nga rregullat e zbatueshme të ajrit për klasën/at e hapësirës ajrore në të cilën do të kryhet operimi.

b) Nëse dorëzimi i një plani fluturimi ATS nuk kërkohet nga rregullat e zbatueshme të ajrit për klasat e hapësirës ajrore në të cilën do të kryhet operimi, operatori IAM duhet të sigurojë që informacioni i duhur të depozitohet në njësinë përkatëse ATS për të mundësuar aktivizimin e shërbimetve të sinjalizimit nëse është e nevojshme.

c) Nëse kërkohet dorëzimi i një plani fluturimi ATS, por është e pamundur të dorëzohet nga vendi ku fillon operimi, plani i fluturimit ATS do të transmetohet sa më shpejt që të jetë e mundur pas ngritjes nga PIC ose operatori IAM.

UAM.OP.MVCA.192 Skema e karburantit/energjisë – përzgjedhja e vertiporteve dhe vendeve të devijimit

a) PIC duhet të zgjedhë dhe specifikojë në planin operacional të fluturimit dhe, nëse kërkohet, në planin e fluturimit ATS, për operimet normale, duke përfshirë trajnimin, dhe për qëllimin e devijimit:

1) të paktën dy opsione të sigurta uljeje në destinacion, të cilat mund të arrihen nga pika e angazhimit për ulje; dhe

2) një ose më shumë vertiporte ose vendndodhje devijimi për të siguruar ulje të sigurt në rast se një devijim është i nevojshëm pas një CFP në çdo moment gjatë fluturimit.

b) Për qëllimin e përzgjedhjes së vertiporteve dhe vendndodhjeve të devijimit në përputhje me shkronjën "a", PIC duhet të marrë parasysh nëse:

1) kushtet aktuale dhe të parashikuara të motit tregojnë se në kohën e parashikuar të përdorimit, kushtet në vertiportet e përzgjedhura dhe vendndodhjet e devijimit do të jenë në ose mbi minimumin e zbatueshëm të vendosur në përputhje me pikën UAM.OP.MVCA.111;

2) CMP-ja e VCA-së lejon uljen e sigurt në vertiportet ose vendet e devijimit të zgjedhur;

3) mbahet çdo miratim operacional shtesë i kërkuar.

c) PIC duhet të zbatojë kufijtë e duhur të sigurisë në operim për planifikimin e fluturimit për të marrë parasysh përkeqësimin e mundshëm të kushteve meteorologjike në kohën e parashikuar të uljes në krahasim me parashikimin e disponueshëm.

UAM.OP.MVCA.193 Opsionet e sigurta të uljes në destinacion

PIC duhet të angazhohet për t'u ulur në një nga opsionet e sigurta të uljes në përputhje me pikën UAM.OP.MVCA.192, kur vlerësimi aktual i kushteve meteorologjike, trafikut dhe kushteve të tjera operacionale tregojnë se një ulje e sigurt mund të kryhet në vendin e caktuar të uljes në kohën e parashikuar të përdorimit.

UAM.OP.MVCA.200 Furnizimi me karburant ose shkarkimi i veçantë i VCA-së

a) Furnizimi me karburant ose shkarkimi i veçantë do të kryhet vetëm nëse operatori IAM, ka:

1) zhvilluar procedura standarde operative në bazë të vlerësimit të rrezikut; dhe

2) krijuar një program trajnimi për personelin e tij të përfshirë në operime të tilla.

b) Furnizimi me karburant ose shkarkimi i posaçëm zbatohet për:

1) furnizimin me karburant me njësi ngritëse dhe shtytëse të ndezura;

2) furnizimin/shkarkimin e karburantit me pasagjerë që hipin, në bord ose zbresin; dhe

3) furnizimin/shkarkimin me karburant me prerje të gjerë/*wide-cut*.

c) Procedurat e furnizimit me karburant me njësi ngritëse dhe shtytëse të ndezura, dhe çdo ndryshim në këto procedura, do të kërkojë miratimin paraprak të autoritetit kompetent.

UAM.OP.MVCA.205 Karikimi ose ndërrimi i baterive VCA ndërkohë që pasagjerët hipin, janë në bord ose zbresin

a) Karikimi ose zëvendësimi i baterive VCA ndërkohë që pasagjerët hipin, janë në bord ose zbresin do të kryhet vetëm nëse operatori IAM ka:

1) zhvilluar procedura standarde operative në bazë të vlerësimit të rrezikut; dhe

2) krijuar një program trajnimi për personelin e tij të përfshirë në operime të tilla.

UAM.OP.MVCA.216 Përdorimi i kufjeve

a) Çdo pilot që kërkohet të jetë në detyrë në vendin e caktuar duhet të mbajë një kufje me mikrofon *boom* ose ekuivalent. Kufjet do të përdoren si pajisje kryesore për komunikimet zanore me njësitë ATS.

b) Pozicioni i kufjeve të mikrofonit *boom* ose ekuivalenti në kabinë duhet të lejojë përdorimin e tij për komunikime radio me dy drejtime kur VCA është duke ruluar me fuqinë e vet dhe kurdoherë që gjykohet e nevojshme nga PIC.

UAM.OP.MVCA.220 Mjetet ndihmëse për evakuimin emergjent

Operatori IAM duhet të vendosë procedura për të siguruar që përpara rulimit ose lëvizjes në tokë, ngritjes dhe uljes, dhe kur është e sigurt dhe praktike për ta bërë këtë, të gjitha mjetet ndihmëse të evakuimit emergjent që aktivizohen automatikisht të jenë të armatosura.

UAM.OP.MVCA.225 Sedijet, rripat e sigurimit dhe sistemet e frenimit

a) ***Pilotët***

Gjatë ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që gjykohet e nevojshme nga PIC në interes të sigurisë në operim, çdo pilot duhet të sigurohet siç duhet përmes të gjithë rripave të sigurisë dhe sistemeve mbajtëse të vendosura në sediljet e tyre.

b) ***Pasagjerët***

1) Përpara ngritjes dhe uljes, dhe gjatë rulimit ose lëvizjes në tokë, dhe sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë në operim, PIC duhet të jetë i bindur që çdo pasagjer në bord të zërë një vend me rripin e tij të sigurimit ose sistemin mbajtës të siguruar siç duhet.

2) Operatori IAM duhet të përvetësojë dispozita për zënien e shumëfishtë të vendeve të avionit që lejohet vetëm në vendet e specifikuara. PIC duhet të jetë i bindur që sediljet e avionit nuk përdoren për zënie të shumëfishta, përveçse nga një i rritur dhe një foshnjë, me këtë të fundit të siguruar siç duhet nga një rrip sigurimi shtesë ose pajisje tjetër frenuese.

UAM.OP.MVCA.230 Sigurimi i kabinës së pasagjerëve

a) Operatori IAM duhet të vendosë procedura për të siguruar që përpara rulimit ose lëvizjes në tokë, ngritjes dhe uljes, të gjitha daljet dhe shtigjet e arratisjes janë të lira.

b) PIC duhet të sigurojë që përpara ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë në operim, të gjitha pajisjet dhe bagazhet të ruhen dhe të sigurohen siç duhet.

UAM.OP.MVCA.235 Jelekët e shpëtimit

Operatori IAM duhet të vendosë procedura për të siguruar që, kur operon një VCA mbi ujë, kohëzgjatja e fluturimit dhe kushtet që do të ndeshen gjatë fluturimit të merren parasysh siç duhet kur vendoset nëse jelekët e shpëtimit duhet të vishen nga të gjithë pasagjerët e avionit.

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

PIC nuk duhet të lejojë kurrë pirjen e duhanit në bord.

UAM.OP.MVCA.245 Kushtet meteorologjike

a) PIC duhet të:

1) fillojë fluturimin; ose

2) nëse është e aplikueshme, vazhdojë përtej pikës nga e cila zbatohet një plan i rishikuar i fluturimit ATS në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit;

3) vazhdojë drejt pikës së planifikuar të vertiportit të destinacionit,

vetëm kur raportet aktuale meteorologjike ose një kombinim i raporteve dhe parashikimeve aktuale tregojnë se kushtet meteorologjike të pritshme në pikën e nisjes, përgjatë rrugës që do të fluturohet dhe në vertiportin e destinacionit, në momentin e mbërritjes, janë në ose mbi minimumin e planifikimit të vendosur në përputhje me pikën UAM.OP.MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Përdorimi i oksigjenit shtesë

PIC 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 sa herë që lartësia e kabinës kalon 10 000 ft për një periudhë prej më shumë se 30 minuta dhe sa herë që lartësia e kabinës kalon 13. 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Përdorimi i sistemit të shmangies së përplasjeve ajrore (ACAS)

Operatori IAM duhet të krijojë procedura operacionale dhe programe trajnimi kur një ACAS është i instaluar dhe i përdorshëm në mënyrë që ekuipazhi i fluturimit të jetë i trajnuar siç duhet për shmangien e përplasjeve dhe të jetë i aftë në përdorimin e pajisjeve ACAS II.

NËNPJESA C

PERFORMANCA DHE KUFIZIMET E OPERIMIT TË AVIONËVE ME AFTËSI PËR VTOL (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat e performancës dhe kufizimet e operimit për operimet IAM me avionë të aftë për VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Lloji i operimit

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

UAM.POL.VCA.105 Të dhënat e performancës së avionëve me aftësi për VTOL (VCA).

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

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

a) Masa e VCA:

1) në fillim të ngritjes; ose

2) në rast të riplanifikimit gjatë fluturimit, në pikën nga e cila zbatohet plani operacional i rishikuar i fluturimit;

nuk duhet të jetë më e madhe se masa në të cilën kërkesat e kësaj nënpjese mund të përmbushen për fluturimin që do të kryhet, duke marrë parasysh reduktimet e pritshme të masës gjatë fluturimit dhe shkarkimin e karburantit, sipas rastit.

b) Të dhënat e miratuara të performancës të përfshira në AFM duhet të përdoren për të përcaktuar përputhshmërinë me kërkesat e kësaj nënpjese, të plotësuara sipas nevojës me të dhëna të tjera siç përshkruhet në kërkesën përkatëse. Operatori IAM duhet të specifikojë të dhëna të tjera në manualin e operimeve (OM). Kur zbatohen faktorët e përshkruar në këtë nënpjesë, çdo faktor operacional i përfshirë tashmë në të dhënat e performancës të përfshira në AFM do të konsiderohet për të shmangur aplikimin e dyfishtë të faktorëve.

c) Kur tregohet përputhshmëria me kërkesat e kësaj nënpjese, duhet të merren parasysh parametrat e mëposhtëm:

1) masa e VCA;

2) konfigurimi i VCA;

3) kushtet mjedisore, në veçanti:

i. dendësia e lartësisë;

ii. era:

A) përveç siç parashikohet në shkronjën "C", për ngritjen, trajektorjen e ngritjes dhe uljes, korrigjimi për erën nuk duhet të jetë më shumë se 50% e çdo komponenti të erës së kundërt të qëndrueshme e raportuar e barabartë ose më shumë se 5 kt;

B) kur lejohet ngritja dhe ulja me një komponent të erës së pasme në AFM, dhe në të gjitha rastet për trajektorjen e ngritjes, korrigjimi për erën e pasme nuk duhet të jetë më pak se 150% e çdo komponenti të raportuar të erës;

C) kur pajisjet e sakta matëse të erës mundësojnë matjen e saktë të shpejtësisë së erës në pikën e ngritjes dhe uljes, komponentët e erës mbi 50 % mund të merren parasysh nga operatori IAM, me kusht që operatori IAM t'i demonstrojë autoritetit kompetent që afërsia me FATO dhe përmirësimet e saktësisë së pajisjeve matëse të erës ofrojnë një nivel të barabartë sigurie në operim;

4) teknikat e operimit; dhe

5) operimi i çdo sistemi që ka një efekt negativ në performancën e VCA-së.

UAM.POL.VCA.115 Përgjegjësia e pengesave

Për operimet në/nga zonat përfundimtare të afrimit dhe ngritjes (FATO), operatori IAM, gjatë planifikimit para fluturimit dhe për qëllime të llogaritjeve të pastrimit të pengesave:

a) konsideron një pengesë të vendosur përtej FATO-s, në trajektoren e fluturimit të ngritjes ose në shtegun e fluturimit të afrimit të humbur, nëse distanca e saj anësore deri në pikën më të afërt në sipërfaqe nën trajektoren e synuar të fluturimit nuk është më larg se sa vijon:

1) për fluturimet që do të kryhen në përputhje me VFR:

i. "0,75 × D";

ii. plus më i madhi prej "0,25 × D" ose "3 m";

iii. plus:

A) 0,10 × distancën DR për operimet nën VFR gjatë ditës; ose

B) Qëllimisht e lënë bosh;

b) konsideron një pengesë të vendosur në zonën rezervë ose të tranzicionit anësor për ngritje duke përdorur një procedurë rezervë ose tranzicioni anësor, nëse distanca e saj anësore nga pika më e afërt në sipërfaqe nën shtegut të synuar të fluturimit nuk është më larg se:

1) "0,75 × D";

2) plus më i madhi prej "0,25 × D" ose "3 m";

3) plus:

i. 0,10 × distancën DR për operimet nën VFR gjatë ditës; ose

ii. Qëllimisht e lënë bosh;

c) shpërfillë pengesat që ndodhen përtej FATO-s në shtegun e fluturimit të ngritjes ose në shtegun e fluturimit të afrimit të humbur nëse distanca e tyre anësore deri në pikën më të afërt në sipërfaqe nën shtegun e synuar të fluturimit është më larg se sa vijon:

1) 3 × D për operimet e ditës VFR nëse sigurohet se saktësia e lundrimit mund të arrihet duke iu referuar shenjave të përshtatshme vizuale gjatë ngjitjes;

2) qëllimisht e lënë bosh.

UAM.POL.VCA.120 Nisja

a) Masa e ngritjes së VCA-së nuk duhet të kalojë masën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM për procedurën ose procedurat e certifikuara të ngritjes që do të përdoren.

b) Operatori IAM duhet të marrë parasysh:

1) parametrat e duhur të pikës UAM.POL.VCA.110(c); dhe

2) pengesat e konstatuara në përputhje me pikën UAM.POL.VCA.115.

c) Përveç kësaj, për operimet VCA nga një FATO:

1) masa e ngritjes duhet të jetë e tillë që:

i. të jetë e mundur të refuzohet ngritja dhe ulja në FATO nëse një CFP është njohur në ose përpara pikës së vendimit për ngritje (TDP);

ii. distanca e kërkuar e ngritjes së refuzuar (RTODRV) nuk e kalon distancën e disponueshme të ngritjes së refuzuar (RTODAV); dhe

iii. TODRV nuk e kalon TODAV-në, përveç rasteve kur VCA me një CFP të njohur në ose përpara TDP-së mundet, kur vazhdon ngritjen, të kalojë të gjitha pengesat në fund të TODRV me një diferencë vertikale prej jo më pak se 10,7 m (35 ft).

2) Kjo pjesë e ngritjes deri dhe duke përfshirë TDP do të kryhet në pamje të sipërfaqes në mënyrë që një ngritje e refuzuar të mund të kryhet në mënyrë të sigurt.

d) Për ngritjet duke përdorur një procedurë rezervë ose tranzicioni anësor, me një CFP të njohur në ose përpara TDP-së, të gjitha pengesat në zonën rezervë ose të tranzicionit anësor do të pastrohen me një diferencë të përshtatshme.

UAM.POL.VCA.125 Rruga e fluturimit të ngritjes

a) Nga fundi i distancës së ngritjes së kërkuar për VCA (TODRV), pas një CFP që njihet në ose pas pikës së vendimit të ngritjes (TDP):

1) masa e ngritjes duhet të jetë e tillë që shtegu i fluturimit të ngritjes të sigurojë hapësirë vertikale, mbi të gjitha pengesat e vendosura në shtegun e ngjitjes, prej jo më pak se 10,7 m (35 ft) për operimet nën VFR gjatë ditës;

2) kur bëhet një ndryshim i drejtimit prej më shumë se 15°, duhet të sigurohet aftësia për të ruajtur gradientin e ngjitjes në përputhje me kërkesat e kalimit të pengesave në përputhje me AFM; ky ndryshim i drejtimit nuk duhet të fillojë përpara se të arrijë një lartësi prej 61 m (200 ft) mbi sipërfaqen e ngritjes, përveç nëse është pjesë e një procedure ngritjeje të miratuar në AFM.

b) Kur tregohet përputhshmëria me shkronjën "a", parametrat përkatës të pikës UAM.POL.VCA.110(c) do të merren parasysh në vertiportin, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit të nisjes.

UAM.POL.VCA.130 Rrugëkalimi

a) Masa e VCA-së dhe shtegu i fluturimit në të gjitha pikat përgjatë itinerarit pas një dështimi kritik për performancën (CFP), dhe duke marrë parasysh kushtet meteorologjike të pritura për fluturimin, duhet të lejojnë pajtueshmërinë me sa vijon:

1) Qëllimisht e lënë bosh.

2) Qëllimisht e lënë bosh.

3) Masa e VCA-së do të lejojë operimin e saj në ose mbi nivelin minimal të përcaktuar në përputhje me pikën SERA.5005(f) të aneksit (pjesa-SERA) të urdhrit të ministrit nr. 42, datë 27.3.2023, "Për miratimin e rregullores 'Mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror'", i ndryshuar, dhe një zbritje nga lartësia e lundrimit në pikën e vendimit të uljes (LDP) mbi vertiport, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit ku mund të kryhet ulja në përputhje me pikën UAM.POL.VCA.135.

b) Kur tregohet përputhshmëria me shkronjën "a", duhet të zbatohen të gjitha sa vijon:

1) CFP supozohet të ndodhë në pikën më kritike përgjatë rrugëkalimit;

2) konsiderohen efektet e erërave në shtegun e fluturimit;

3) shkarkimi i karburantit, nëse është e aplikueshme, planifikohet të kryhet vetëm në një masë që është në përputhje me arritjen në vertiport, vendndodhjen e devijimit ose vendin e operimit me rezervat e nevojshme të karburantit/energjisë dhe duke përdorur një procedurë të sigurt; dhe

4) shkarkimi i karburantit, nëse është e aplikueshme, nuk është planifikuar nën 300 m (1 000 ft) mbi terren.

UAM.POL.VCA.135 Ulja

a) Masa e uljes së VCA-së në kohën e parashikuar të uljes nuk duhet të kalojë masën maksimale të specifikuar në AFM për procedurën e certifikuar të uljes që do të përdoret.

b) Operatori IAM do të marrë parasysh:

1) parametrat përkatës të pikës UAM.POL.VCA.110(c); dhe

2) pengesat e konstatuara në përputhje me pikën UAM.POL.VCA.115.

c) Nëse një dështim kritik për performancën (CFP) njihet në çdo moment në ose përpara pikës së vendimit të uljes (LDP), është e mundur që të ulet dhe ndalohet brenda pistës ose

FATO-s, ose të kryhet një ulje e pandërprerë duke kaluar të gjitha pengesat në rrugën e fluturimit me një diferencë vertikale prej 10,7 m (35 ft).

d) Nëse një CFP njihet në çdo pikë në ose pas LDP-së, 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 Pesha, balanca dhe ngarkesa

a) Gjatë çdo faze të operimit, ngarkesa, pesha dhe qendra e gravitetit (CG) e VCA-së duhet të jenë në përputhje me kufizimet e specifikuara në AFM, ose manualin e operimeve (OM), nëse janë më kufizuese.

b) Operatori IAM duhet të përcaktojë peshën dhe CG-në e çdo avioni që operon përmes peshimit efektiv përpara hyrjes në shërbim fillestar dhe më pas në intervale prej 4 vjetësh nëse përdoren masa individuale VCA, ose në intervale prej 9 vjetësh nëse përdoren peshat e flotës. Efektet e akumuluara të modifikimeve dhe riparimeve në peshën dhe ekuilibrin e avionit do të merren parasysh dhe dokumentohen siç duhet. VCA duhet të ripeshohet nëse efekti i modifikimeve në peshën dhe ekuilibrin e tij nuk dihet saktësisht.

c) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë e miratuar mirëmbajtjeje.

d) Operatori IAM duhet të përcaktojë peshën e të gjithë artikujve operativë dhe anëtarëve të ekuipazhit (pilotët dhe, nëse është e aplikueshme, ekuipazhi teknik), të përfshirë në peshën e thatë operative të VCA-së, përmes peshimit efektiv ose duke përdorur pesha standarde. Duhet të përcaktohet ndikimi i pozicionit të tyre në CG të avionit.

e) Operatori IAM duhet të përcaktojë peshën e ngarkesës së trafikut, duke përfshirë çdo ngarkesë të veçantë, duke peshuar ose duke përcaktuar peshën e ngarkesës së trafikut në përputhje me peshat standarde të pasagjerëve dhe, nëse është e aplikueshme, të bagazheve.

f) Operatori IAM mund të përdorë pesha standarde për elemente të tjera të ngarkesës nëse i tregon autoritetit kompetent se këto elemente kanë të njëjtën peshë ose se peshat e tyre janë brenda tolerancave të përcaktuara.

g) Operatori IAM duhet të përcaktojë peshën e ngarkesës së karburantit dhe/ose të njësisë së ruajtjes së energjisë si më poshtë:

1) *për ngarkesën e karburantit*, duke përdorur densitetin efektiv ose, nëse nuk dihet, densitetin e llogaritur në përputhje me një metodë të specifikuar në manualin e operimeve (OM);

2) *për njësinë e ruajtjes së energjisë*, duke peshuar ose duke përdorur pesha standarde të specifikuara në OM.

h) Operatori IAM duhet të sigurojë që ngarkimi i:

1) VCA kryhet nën mbikëqyrjen e personelit të kualifikuar; dhe

2) trafikut është në përputhje me të dhënat e përdorura për llogaritjen e peshës dhe balancës së avionit.

i) Operatori IAM duhet të jetë në përputhje me kufijtë strukturorë shtesë si kufizimet e forcës së dyshemesë, ngarkesën maksimale për metër linear, peshën maksimale për ndarje ngarkese dhe kufirin maksimal të ndenjëseve.

j) Operatori IAM duhet të specifikojë në OM parimet dhe metodat e aplikuara për ngarkesën dhe në sistemin e peshës dhe balancës që plotësojnë kërkesat e shkronjave nga "a" deri në "i". Ky sistem duhet të mbulojë të gjitha llojet e operimeve të synuara të operatorit.

UAM.POL.VCA.145 Të dhënat e peshës dhe balancës, dhe dokumentacioni i peshës dhe balancës

a) Operatori IAM duhet të krijojë të dhëna për peshën dhe balancën dhe duhet të prodhojë dokumentacionin për peshën dhe balancën përpara çdo fluturimi, duke specifikuar ngarkesën dhe shpërndarjen e saj. Dokumentacioni i peshës dhe balancës duhet t'i mundësojë PIC-së të përcaktojë që ngarkesa dhe shpërndarja e saj është e tillë që kufijtë e masës dhe ekuilibrit të avionit të mos tejkalohen. Dokumentacioni i peshës dhe balancës duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1) regjistrimin dhe llojin e VCA-së;

2) identifikimin e fluturimit, numrin dhe datën;

3) emrin e plotë të PIC;

4) emrin e plotë të personit që ka përgatitur dokumentacionin;

5) peshën e thatë operative dhe CG përkatëse të avionit:

6) peshën e karburantit ose të njësisë së ruajtjes së energjisë në ngritje, dhe peshën e karburantit të udhëtimit;

7) peshën e materialeve të konsumit të ndryshme nga karburanti, nëse është e aplikueshme;

8) komponentët e ngarkesës së trafikut, duke përfshirë pasagjerët, bagazhet, mallrat dhe ngarkesat e veçanta;

9) peshën e ngritjes, peshën e uljes dhe peshën me karburant zero;

10) pozicionet e aplikueshme CG të avionit; dhe

11) peshën kufizuese dhe vlerat CG.

Informacioni i mësipërm do të jetë i disponueshëm në dokumentet e planifikimit të fluturimit ose në sistemet e peshës dhe balancës.

b) Kur të dhënat e peshës dhe balancës dhe dokumentacioni i peshës dhe balancës gjenerohen nga një sistem i kompjuterizuar i peshës dhe balancës, operatori duhet:

1) të verifikojë integritetin e të dhënave dalëse për të siguruar që të dhënat janë brenda kufizimeve të AFM; dhe

2) specifikojë udhëzimet dhe procedurat për përdorimin e tij në manualin e tij të operimeve (OM);

c) Personi që mbikëqyr ngarkesën e avionit duhet të konfirmojë me nënshkrim të shkruar me dorë ose ekuivalent se ngarkesa dhe shpërndarja e saj janë në përputhje me dokumentacionin e peshës dhe balancës të dhënë PIC. PIC duhet të tregojë pranimin e tyre me nënshkrim të shkruar me dorë ose ekuivalent.

d) Operatori IAM duhet të specifikojë procedurat për ndryshimet e momentit të fundit të ngarkesës për të siguruar që:

1) çdo ndryshim i minutës së fundit pas plotësimit të dokumentacionit të peshës dhe balancës vihet në vëmendje të PIC dhe futet në dokumentet e planifikimit të fluturimit që përmbajnë dokumentacionin e peshës dhe balancës;

2) specifikohet ndryshimi maksimal i minutës së fundit të lejuar në numrat e pasagjerëve ose ngarkesën e stivës; dhe

3) përgatitet dokumentacioni i ri i peshës dhe balancës nëse tejkalohet numri maksimal i pasagjerëve.

NËNPJESA D

INSTRUMENTET, TË DHËNAT DHE PAJISJET

SEKSIONI 1

Avionët me aftësi për VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Qëllimi

Ky seksion përcakton kërkesat për operimet IAM me avionë të aftë për VTOL (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Instrumentet dhe pajisjet

a) Instrumentet, të dhënat dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë, si dhe nga kërkesat e certifikimit të tipit dhe kërkesat e hapësirës ajrore, duhet të instalohen ose mbahen në VCA sipas kushteve në të cilat do të kryhet operimi.

Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë, si dhe nga kërkesat e certifikimit të tipit dhe kërkesat e hapësirës ajrore, duhet të miratohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore, me përjashtim të pikave të mëposhtme:

1) kutitë e ndihmës së parë;

2) pajisjet e mbijetesës dhe sinjalizimit;

3) spirancat e detit dhe pajisje për ankorim; dhe

4) pajisjet për mbajtjen e fëmijëve.

b) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga ky aneks, si dhe çdo pajisje tjetër që nuk kërkohet në përputhje me këtë rregullore, por që mbahen gjatë fluturimit, duhet të jenë në përputhje me sa vijon:

1) informacioni i dhënë nga këto instrumente, pajisje ose aksesorë nuk do të përdoret nga piloti në përputhje me aneksin II dhe me pikën 2.1 të aneksit IX të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar ose me pikat UAM.IDE.MVCA.330, UAM. IDE.MVCA.335 dhe UAM.IDE.MVCA.345 të këtij aneksi; dhe

2) instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë në aftësinë fluturuese të avionit, edhe në rast të dështimit ose mosfunksionimit.

c) Nëse pajisjet do të përdoren nga piloti në vendin e tyre të caktuar gjatë fluturimit, ato duhet të instalohen në mënyrë që të jenë lehtësisht të operueshme nga ai vend. Kur një pajisje e vetme do të përdoret nga më shumë se një person në vendet e tyre të caktuara, ajo duhet të instalohet në mënyrë që të funksionojë lehtësisht nga çdo vend.

d) Ato instrumente që përdoren nga piloti duhet të rregullohen në mënyrë që t'i lejojnë pilotit të shohë lehtësisht indikacionet nga vendi i caktuar me devijimin minimal praktik nga pozicioni dhe linja e shikimit që merr zakonisht piloti kur shikon përpara përgjatë shtegut të fluturimit.

e) Të gjitha pajisjet e nevojshme emergjente duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme për përdorim të menjëhershëm.

UAM.IDE.VCA.105 Pajisjet minimale të nevojshme për një fluturim

Një fluturim nuk do të fillojë kur ndonjë nga instrumentet e avionit, elementet e pajisjeve ose funksionet e kërkuara për fluturimin e synuar nuk funksionojnë ose mungojnë, përveç nëse:

a) avioni operohet në përputhje me listën minimale të pajisjeve të operatorit (MEL); ose

b) operatori miratohet nga autoriteti kompetent për të operuar avionin brenda kufizimeve të listës së pajisjeve minimale kryesore (MMEL) në përputhje me pikën ORO.MLR.105(j) të aneksit III.

SEKSIONI 2

***Avionët me pilot me aftësi për VTOL (MVCA*)**

UAM.IDE.MVCA.050 Qëllimi

Ky seksion përcakton kërkesa shtesë për operimet IAM me avionë me pilot me aftësi për VTOL (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Dritat operative

Një VCA që operon nën VFR gjatë ditës duhet të pajiset me drita kundër përplasjes.

UAM.IDE.MVCA.125 Instrumentet e fluturimit dhe pajisjet përkatëse

a) VCA duhet të pajiset me instrumentet dhe pajisjet e fluturimit të specifikuara në miratimin e tij të certifikimit të tipit për fluturimet që do të kryhen në përputhje me VFR-në gjatë ditës.

b) Instrumentet dhe pajisjet shtesë të fluturimit duhet të instalohen ose mbahen në VCA, sipas nevojës, sipas kushteve të pritshme të operimit dhe ngarkesës së ekuipazhit.

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

a) VCA duhet të pajiset me mjete për matjen dhe shfaqjen te piloti në fluturim të sasisë së mbetur të përdorshme të karburantit/energjisë.

b) Një vlerësim i kujdesshëm i sasisë së karburantit/energjisë së nevojshme për të përfunduar pjesën e mbetur të fluturimit duhet t'i shfaqet pilotit në fluturim, përveç rasteve kur sigurohet me mjete të tjera sipas pikës UAM.OP.VCA.195(a).

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

a) VCA, për fluturimet mbi ujë, duhet të pajiset me një mjet për të përcaktuar lartësinë e avionit në lidhje me sipërfaqen e ujit, të aftë për të lëshuar një paralajmërim audio nën një vlerë të paracaktuar dhe një paralajmërim vizual në një lartësi të zgjedhur nga piloti, kur funksionon:

1) në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 3 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi;

2) qëllimisht e lënë bosh;

3) qëllimisht e lënë bosh;

4) larg pamjes së tokës.

UAM.IDE.MVCA.170 Sistemi i interfonit të ekuipazhit

Për operimet me më shumë se një anëtar të ekuipazhit, VCA duhet të pajiset me një sistem interfoni, duke përfshirë kufjet dhe mikrofonat, për t'u përdorur nga të gjithë anëtarët e ekuipazhit.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistemi i adresave publike (PAS)

VCA duhet të pajiset me një PAS, përveç rastit kur operatori IAM është në gjendje të demonstrojë se kur është në fluturim, zëri i pilotit është i dëgjueshëm dhe i kuptueshëm në të gjitha vendet e pasagjerëve.

UAM.IDE.MVCA.185 Regjistruesi i zërit në kabinë (CVR)

a) Një VCA me një MCTOM prej më shumë se 5 700 kg duhet të pajiset me një CVR.

b) CVR duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën 2 orëve të mëparshme.

c) CVR duhet të regjistrojë duke iu referuar një afati kohor në mjete të tjera përveç shiritit magnetik ose telit magnetik:

1) komunikimet zanore të transmetuara ose të marra në kabinën e ekuipazhit të fluturimit me radio;

2) komunikimet zanore të anëtarëve të ekuipazhit duke përdorur sistemin e interfonit dhe sistemin e adresave publike (PAS), nëse është i instaluar;

3) mjedisin zanor të kabinës së ekuipazhit të fluturimit, duke përfshirë sinjalet audio të marra nga mikrofoni i ekuipazhit të fluturimit;

4) sinjalet zanore ose audio që identifikojnë ndihmat e navigimit ose afrimit të futura në një kufje ose një altoparlant.

d) CVR, në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, duhet të regjistrojë sa më shpejt që të jetë e mundur gjatë kontrolleve të kabinës në fillim të fluturimit përpara se VCA të jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet derisa në kontrollet e kabinës së pilotimit menjëherë pas fikjes së njësive të ngritjes dhe shtytjes në fund të fluturimit. Në çdo rast, CVR duhet të fillojë automatikisht të regjistrojë përpara se avioni të lëvizë me fuqinë e tij dhe duhet të vazhdojë të regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit.

e) Një funksion për të modifikuar regjistrimet CVR duhet të jetë në dispozicion të PIC në mënyrë që regjistrimet e bëra përpara aktivizimit të këtij funksioni të mos mund të merren duke përdorur teknikat normale të riprodhimit ose kopjimit.

f) Nëse CVR nuk mund të dislokohet, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në vendosjen e tij nën ujë me një kohë minimale transmetimi nënujor prej 90 ditësh. Nëse CVR është i dislokueshëm, ai duhet të ketë një transmetues automatik të lokalizimit të urgjencës (ELT).

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

a) Një VCA me një MCTOM prej më shumë se 5 700 kg duhet të pajiset me një FDR që përdor një metodë dixhitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe për të cilën disponohet një metodë e marrjes së lehtë të këtyre të dhënave nga suporti i ruajtjes.

b) FDR duhet të regjistrojë parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi shtegun e fluturimit, shpejtësinë, qëndrimin, fuqinë e motorit(ve), funksionimin, konfigurimin dhe çdo parametër që është vendosur gjatë certifikimit të tipit të VCA-së dhe duhet të jetë në gjendje të mbajë të dhënat e regjistruara gjatë të paktën 25 orëve të mëparshme.

c) Të dhënat duhet të merren nga burimet e VCA-së që mundësojnë korrelacion të saktë me informacionin e shfaqur te pilotët.

d) FDR duhet të fillojë automatikisht të regjistrojë të dhënat jo më vonë se VCA është në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet dhe do të ndalojë automatikisht pas fikjes së njësive të ngritjes dhe shtytjes në fund të fluturimit.

e) Nëse FDR nuk është i dislokueshëm, ai duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në vendosjen e tij nën ujë me një kohë minimale transmetimi nënujor prej 90 ditësh. Nëse FDR është i dislokueshëm, ai duhet të ketë një ELT automatik.

UAM.IDE.MVCA.191 Regjistruesi i fluturimit

a) Një VCA me një MCTOM prej 5 700 kg ose më pak duhet të pajiset me një regjistrues fluturimi.

b) Regjistruesi i fluturimit duhet të regjistrojë me anë të të dhënave të fluturimit dhe/ose imazheve informacione të mjaftueshme për të përcaktuar rrugën e fluturimit dhe shpejtësinë e avionit, si dhe:

1) audion nga kabina e ekuipazhit të fluturimit në operimet me shumë ekuipazh dhe VEMS; ose

2) komunikimet radio me njësitë e shërbimit të trafikut ajror (ATS), aty ku është e aplikueshme.

c) Regjistruesi i fluturimit duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat dhe/ose imazhet e fluturimit, si dhe audion, të regjistruara gjatë të paktën 5 orëve të mëparshme.

d) Regjistruesi i fluturimit duhet të fillojë automatikisht të regjistrojë përpara se VCA të jetë në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet dhe do të ndalojë automatikisht pas fikjes së njësive të ngritjes dhe shtytjes në fund të fluturimit.

e) Nëse regjistruesi i fluturimit regjistron imazhe ose audio të ndarjes së ekuipazhit të fluturimit, një funksion për të modifikuar regjistrimet e imazhit dhe audios duhet të jetë në dispozicion të PIC, në mënyrë që regjistrimet e bëra përpara aktivizimit të këtij funksioni të mos mund të merren duke përdorur teknika normale të riprodhimit ose kopjimit.

f) Si një alternativë ndaj shkronjave "b" dhe "c", disa të dhëna fluturimi, imazhe ose audio mund të transmetohen dhe regjistrohen nga distanca nëse miratohen si pjesë e certifikimit të tipit të avionit.

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

Pajtueshmëria me kërkesat CVR dhe FDR mund të arrihet duke transportuar një regjistrues të kombinuar.

UAM.IDE.MVCA.205 Sediljet, rripat e sigurimit, sistemet e fiksimit dhe pajisjet e mbajtjes së fëmijëve (CRD)

a) VCA do të pajiset me:

1) një sedilje ose shtrat të vogël për çdo person në bord që është 24 muajsh ose më shumë;

2) një rrip sigurie me një sistem fiksimi në pjesën e sipërme të bustit për përdorim në çdo sedilje pasagjeri dhe rripa fiksues në çdo shtrat;

3) një pajisje mbajtëse për fëmijë (CRD) për çdo person në bord që është më i vogël se 24 muaj; dhe

4) një sistem fiksimi me katër pika në pjesën e sipërme të bustit që përfshin një rrip sigurie me dy rripa shpatullash, në çdo sedilje të pilotit.

b) Një rrip sigurie me sistem fiksimi të pjesës së sipërme të trupit duhet:

1) të ketë një pikë të vetme për t'u liruar; dhe

2) në sediljen e pilotit, të inkorporojë një pajisje që do të frenojë automatikisht bustin e pasagjerit në rast të ngadalësimit të shpejtë.

UAM.IDE.MVCA.210 Shenjat "LIDHNI RRIPIN E SIGURIMIT" dhe "NDALOHET PIRJA E DUHANIT"

VCA duhet të pajiset me një mjet për t'u treguar të gjithë personave në bord se kur duhet të vendosen rripat e sigurimit dhe se duhanpirja nuk lejohet në asnjë moment.

UAM.IDE.MVCA.220 Kutitë e ndihmës së parë

a) VCA duhet të pajiset me të paktën një çantë të ndihmës së parë.

b) Kutitë e ndihmës së parë duhet të jenë:

1) lehtësisht të aksesueshme për përdorim;

2) mbahen të përditësuara.

UAM.IDE.MVCA.240 Oksigjeni shtesë – avioni pa presion

VCA pa presion që operohet në lartësi presioni mbi 10 000 ft duhet të pajiset me pajisje shtesë oksigjeni të afta për të ruajtur dhe shpërndarë oksigjen në përputhje me tabelën e mëposhtme:

Tabela. Kërkesat minimale në lidhje me oksigjenin shtesë në avionët pa presion

Furnizimi për:	Kohëzgjatja e fluturimit dhe lartësia e presionit të kabinës
Personi/ët që piloton avionin	Për të gjithë kohën e fluturimit në lartësitë e presionit mbi 13 000 ft dhe për çdo periudhë që i kalon 30 minutat në lartësi presioni mbi 10 000 ft, por jo më shumë se 13 000 ft.
100 % e pasagjerëve ([1])	Për të gjithë kohën e fluturimit në lartësi mbi presion mbi 13 000 ft.
10 % e pasagjerëve ([1])	Për të gjithë kohën e fluturimit përtej 30 minutave në lartësi presioni mbi 10 000 ft, por jo më shumë se 13 000 ft.

UAM.IDE.MVCA.250 Fikset portative të zjarrit

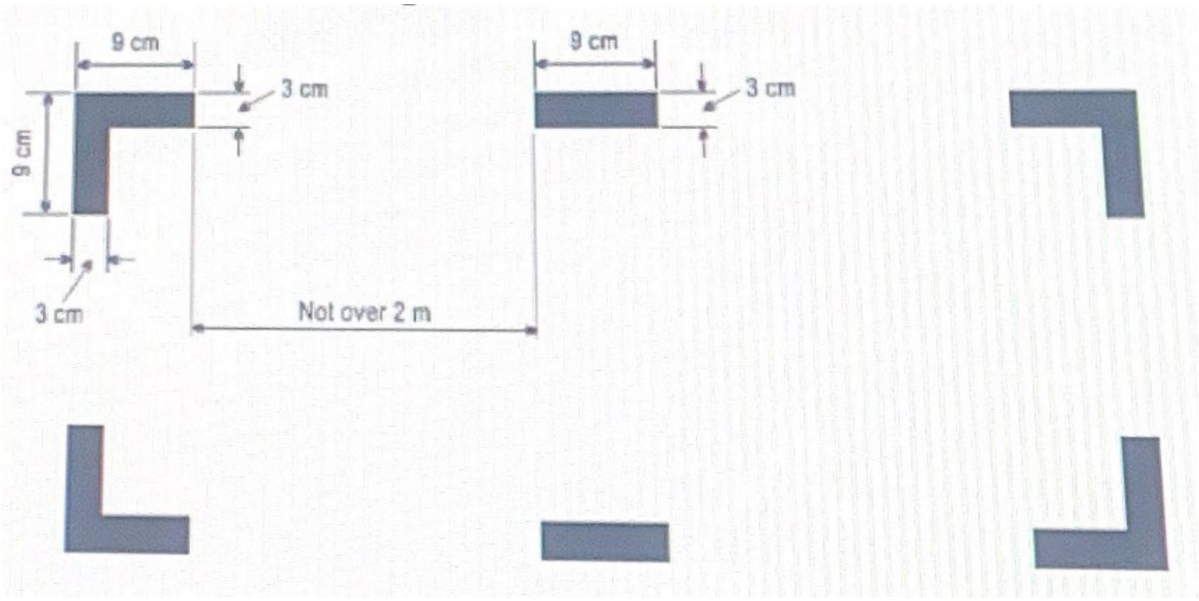
a) VCA duhet të pajiset me të paktën një fikse portative të zjarrit në kabinën e ekuipazhit të fluturimit, i cili duhet të jetë lehtësisht i aksesueshëm për përdorim.

b) Të paktën një fikse portative e zjarrit duhet të vendoset në kabinën e pasagjerëve nëse fiksja portative e vendosur në kabinën e ekuipazhit të fluturimit nuk mund të aksesohet lehtësisht nga pasagjerët.

c) Lloji dhe sasia e agjentit të shuarjes së zjarrit të fikseve portative duhet të jenë të përshtatshme për llojin e zjarrit që mund të ndodhë në kabinën ku synohet të përdoret fiksja portative e zjarrit dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në kabinat e zëna nga personat.

UAM.IDE.MVCA.260 Shënimi i pikave të thyerjes

Nëse shënohen zona në trupin e avionit të VCA-së që janë të përshtatshme për t'u depërtuar nga ekuipazhet e shpëtimit në rast emergjence, këto zona duhet të shënohen siç tregohet në figurën më poshtë.



UAM.IDE.MVCA.275 Ndriçimi dhe sinjalizimi emergjent

VCA-ja duhet të pajiset, me:

a) një sistem ndriçimi emergjent të pavarur nga furnizimi normal me energji elektrike VCA për të lehtësuar evakuimin e pasagjerëve nga avioni; dhe

b) shenjat e sinjalizimit dhe vendndodhjes së daljeve emergjente të dukshme në dritën e ditës, në errësirë dhe në një kabinë të mbushur me tym.

UAM.IDE.MVCA.280 Transmetuesit e lokalizimit së emergjencës (ELT)

VCA duhet të pajiset (instalohet) me të paktën një ELT automatik të miratuar ose, si alternativë, me një pajisje tjetër të tillë automatike të aprovuar për gjurmimin e avionit në kombinim me një radiofener lokalizues që do t'u mundësojë shërbimeve të shpëtimit që të vihen në gatishmëri, të arrijnë vendin e aksidentit dhe të lokalizojnë me saktësi të mbijetuarit.

UAM.IDE.MVCA.300 Fluturimet mbi ujë

a) Një VCA që transporton pasagjerë duhet të certifikohet:

1) për ankorim (ulje në ujë), kur operohet mbi ujë në një det armiqësor në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi;

2) për ankorim (ulje në ujë) ose pluskim emergjent, kur operohet mbi ujë në një det joarmiqësor në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi;

3) për operimet e kufizuara mbi ujë, nëse nuk plotësojnë kriteret e përmendura në shkronjën (a)(1) ose (a) (2), dhe kur zbatohen një ose më shumë nga kushtet e mëposhtme:

i. koha totale e fluturimit mbi ujë është më e gjatë se 3 minuta;

ii. ulja ose ngritja kryhet mbi ujë.

b) Një VCA që nuk transporton pasagjerë duhet të certifikohet:

1) për ankorim (ulje në ujë) ose pluskim emergjent, kur operohet mbi ujë në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi;

2) për operimet e kufizuara mbi ujë, nëse nuk plotësojnë kriteret e përmendura në shkronjën (b)(1) dhe kur zbatohen një ose më shumë nga kushtet e mëposhtme:

i. koha totale e fluturimit mbi ujë është më e gjatë se 3 minuta;

ii. ulja ose ngritja kryhet mbi ujë.

c) Një VCA që operon në ujë duhet të certifikohet për operimet në ujë përveç plotësimit të kritereve të përmendura në shkronjën "a" ose "b".

d) Një VCA që operon në sipërfaqet pluskuese duhet të certifikohet për operimet në sipërfaqet pluskuese përveç plotësimit të kritereve të përmendura në shkronjën "a" ose "b".

e) VCA duhet të mbajë një ELT mbijetese (ELT(S)) që është pluskuese dhe mund të aktivizohet automatikisht për fluturimet mbi ujë, me përjashtim të operimeve të kufizuara mbi ujë.

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

a) Përveç sa specifikohet në shkronjën "c" për fluturimet mbi ujë siç përcaktohet në pikën UAM.IDE.MVCA.300, VCA duhet të pajiset minimalisht me një jelek shpëtimi për çdo person në bord, të vendosur në një pozicion që është lehtësisht i aksesueshëm nga sedilja ose shtrati i personit, i cilit është parashikuar të përdoret me sistemin e fiksimit të mbërthyer. Nëse nuk është e mundur që jelekët e shpëtimit të jenë lehtësisht të aksesueshëm me sistemin e fiksimit të mbërthyer, çdo person duhet të veshë një jelek shpëtimi ose, nëse ai person është më i vogël se 24 muaj, një pajisje ekuivalente pluskimi.

b) Çdo jelek shpëtimi ose pajisje ekuivalente individuale për pluskim duhet të pajiset me një mjet ndriçimi elektrik për qëllimin e lehtësimit të lokalizimit të personave në ujë.

c) Për fluturimet mbi ujë në një det armiqësor në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi, me qëllim mbështetjen e aktiviteteve që lidhen me burimet e energjisë jo të rinovueshme dhe të rinovueshme dhe mbështetjen për mjetet lundruese:

1) çdo person në bord duhet të veshë një jelek shpëtimi gjatë gjithë operimit, përveç rasteve kur vishen kostume të integruara mbijetese që plotësojnë kërkesat e kombinuara të kostumit të mbijetesës dhe jelekut të shpëtimit;

2) çdo person në bord duhet të veshë një kostum mbijetese sipas nevojës në lidhje me temperaturën e ujit dhe kohën e parashikuar të shpëtimit; niveli i izolimit të ofruar duhet të jetë i mjaftueshëm për kushtet mbizotëruese dhe jo i tepruar;

3) çdo person në bord duhet të mbajë me vete një sistem të frymëmarrjes emergjente (EBS) dhe duhet të udhëzohet për përdorimin e tij.

UAM.IDE.MVCA.310 Gomonet e shpëtimit

a) VCA-ja duhet të pajiset me një ose më shumë gomone shpëtimi për fluturimet mbi ujë në një zonë detare armiqësore në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi ose duhet të mbajë të paktën një gomone shpëtimi të ruajtur në mënyrë që të lehtësojë përdorimin në rast emergjence për fluturimet mbi ujë në një det joarmiqësor në një distancë nga toka që korrespondon me më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi normale lundrimi. Gomonet e shpëtimit duhet të kenë kapacitet të mjaftueshëm, veçmas ose së bashku, për të akomoduar të gjithë personat e transportuar në bordin e VCA-së.

b) Të gjitha gomonet e shpëtimit të kërkuara duhet të lejojnë përdorimin e tyre në rast emergjence.

c) Çdo gomone shpëtimi e kërkuar duhet të përmbajë të paktën një ELT(S).

d) Çdo gomone shpëtimi e kërkuar duhet të jetë e përdorshme në kushtet e detit në të cilat karakteristikat e ankorimit, pluskimit dhe rregullimit të VCA-së janë vlerësuar për qëllime certifikimi.

e) Çdo gomone shpëtimi e kërkuar duhet të përmbajë pajisje shpëtimi, duke përfshirë mjetet e jetesës, sipas nevojës për fluturimin që do të ndërmerret.

UAM.IDE.MVCA.311 Pajisjet e mbijetesës

a) Një VCA që operon në zona ku kërkimi dhe shpëtimi do të ishte veçanërisht i vështirë duhet të pajiset me:

1) pajisje sinjalizimi për të dërguar sinjale shpëtimi;

2) të paktën një ELT(S); dhe

3) pajisje shtesë mbijetese për itinerarin që do të fluturohet duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

UAM.IDE.MVCA.315 Pajisjet për operimet në ujë

a) Një VCA e certifikuar për operimin në ujë duhet të jetë e pajisur me:

1) një spirancë deti pluskuese dhe pajisje të tjera të nevojshme për të lehtësuar ankorimin ose manovrimin e VCA-së në ujë, të përshtatshme për madhësinë, peshën dhe karakteristikat e tij të manovrimit; dhe

2) pajisje për lëshimin e sinjaleve akustike të përshkruara në rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, aty ku është e aplikueshme.

UAM.IDE.MVCA.325 Kufjet

VCA do të pajiset me një kufje me mikrofon *boom* ose ekuivalent dhe një buton transmetimi në komandat e fluturimit për çdo pilot të VCA në vendin e caktuar.

UAM.IDE.MVCA.330 Pajisjet e radiokomunikimit

a) VCA duhet të pajiset me të paktën një sistem radio komunikimi të lidhur me furnizimin kryesor me energji elektrike të avionit dhe me shumë sisteme të tjera radiokomunikimi sa që nevojiten për llojin e operimit që do të kryhet dhe klasën/at e hapësirës ajrore, në të cilën do të kryhet operimi.

b) Pajisjet e radiokomunikimit duhet të lejojnë ekuipazhet e fluturimit në kushte normale operimi të:

1) komunikojnë me stacionet e duhura në tokë nga çdo pikë e rrugës, duke përfshirë devijimet;

2) komunikojnë me stacionet e duhura ATC-në nga çdo pikë në hapësirën ajrore të kontrolluar brenda së cilës synohet të operohen fluturimet; dhe

3) marrin informacione meteorologjike.

c) Pajisja e radiokomunikimit duhet të lejojë komunikimin në frekuencën emergjente aeronautike 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Pajisjet e lundrimit

a) VCA duhet të pajiset me pajisje lundrimi për fluturimet në përputhje me VFR-në gjatë ditës dhe në përputhje me kërkesat e zbatueshme të hapësirës ajrore.

b) VCA duhet të pajiset me pajisje të mjaftueshme lundrimi për të siguruar që, në rast të dështimit të një pajisjeje në çdo fazë të fluturimit, pajisjet e mbetura do të lejojnë lundrim të sigurt në përputhje me planin e fluturimit.

UAM.IDE.MVCA.350 Transponderët

Kur kërkohet nga klasa e hapësirës ajrore që fluturohet, VCA-ja që operohet nën VFR-në gjatë ditës duhet të pajiset me një transponder dytësor të radarit të mbikëqyrjes (SSR) me të gjitha aftësitë e kërkuara.

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

a) Operatori IAM, duhet:

1) të sigurojë që bazat e të dhënave aeronautike që do të përdoren në aplikacionet e sistemit të certifikuar të avionëve plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave që janë të përshtatshme për përdorimin e synuar të të dhënave;

2) të sigurojë shpërndarjen dhe përditësimin në kohë të bazave të të dhënave aeronautike aktuale dhe të pandryshuara për të gjithë avionët që i kërkojnë ato;

3) t'i raportojë ofruesit të bazës së të dhënave rastet e të dhënave të gabuara, jokoherente ose të munguara që mundet në mënyrë të arsyeshme të përbëjnë një rrezik për fluturimin, pavarësisht nga çdo kërkesë tjetër për raportimin e ngjarjeve siç përcaktohet në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", që përafron rregulloren e (BE-së) nr. 376/2014. Në raste të tilla, operatori IAM duhet të informojë të gjithë personelin në fjalë dhe duhet të sigurojë që të dhënat e prekura të mos përdoren.