

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2024/1111 НА КОМИСИЈАТА

од 10 април 2024 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и Регулативата за спроведување (ЕУ) 2017/373, во врска на утврдувањата на услови за операција на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската Унија и за изменување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Регулативите (ЕЗ) бр. 552/2008 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот ⁽¹⁾, а особено членовите 23(1), 31(1) и 44(1) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во последниве години се појавија нови концепти за воздушна мобилност засновани на иновативни технологии, како што се воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување и денес претставуваат различни нивоа на зрелост. Со напредокот во технологијата и променливите потреби за превоз, во следните години би можело да се појават поиновативни концепти.
- (2) Операциите со иновативни проектирања на воздухоплови претставуваат уникатни безбедносни предизвици поради нивната способност за вертикално полетување и слетување и нивната способност да оперираат во преоптоварените урбани средини. Посебна, сеопфатна регулаторна рамка треба да осигури дека таквите операции се спроведуваат безбедно и дека минимизиран е ризикот за патниците, екипажот и јавноста.
- (3) Воздухопловите со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување се нова технологија што се појавува и постои потреба да се утврдат јасни процедури за издавање на уверенија и одобрение на нивните операции за да се осигури дека ги исполнуваат стандардите за безбедност и перформанси. Посебна, сеопфатна регулаторна рамка треба да обезбеди јасен и транспарентен процес во врска на аспектите на издавање на уверенија и одобрение на операции на такви воздухоплови, давајќи им ја на операторите потребната сигурност и олеснувајќи го развојот и комерцијализацијата на овие воздухоплови.
- (4) И комерцијалните и некомерцијалните операции на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување повлекуваат безбедносни опасности кои мора соодветно да се ублажат за да се осигури безбедност на патниците и екипажот во воздух и на луѓето на земја. Затоа,

⁽¹⁾ Сл. весник L 212, 22.8.2018 година, п. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

издавањето на уверенија за операторите на тие воздухоплови е мерка што може да помогне да се ублажат познатите и потенцијалните безбедносни ризици кои произлегуваат од операцијата на овие нови технологии и да се изгради соодветна безбедносна култура.

- (5) Со оглед на тоа што операциите на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување стануваат сè почести, постои потреба да се осигури дека тие се интегрирани безбедно и ефикасно во постојниот систем на воздушен простор. Затоа, посебна, сеопфатна регулаторна рамка треба да воспостави јасни правила и процедури за интеграција на таквите операции во воздушниот простор, со што ќе помогне да се минимизира ризикот од судир и други безбедносни инциденти.
- (6) За идната интеграција на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување во системите за превоз на земјите членки, соодветно е да се примени истата регулаторна рамка достапна денес за операции на авиони и хеликоптери, со неопходните измени кои ги земаат предвид новите концепти за воздушна мобилност на операции на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување, перформансите и оперативните ограничувања и конкретните ризици. Затоа, Регулацијата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата ⁽²⁾, Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 ⁽³⁾, Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 ⁽⁴⁾ и Регулацијата за спроведување (ЕУ) 2017/373 на Комисијата ⁽⁵⁾ треба соодветно да се изменат.
- (7) Особено, за да се осигури достапност на соодветно квалификувани пилоти за време на почетната фаза од операциите на воздухоплови со способност за вертикално полетување и слетување, на имателите на дозволи за комерцијален пилот за авиони или хеликоптери треба да им се даде можност да додадат на нивната дозвола овластување за тип на воздухоплов со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување, вклучително и права да оперираат со тој воздухоплов според правила за летање по инструменти, каде што е потребно. Кога таквите пилоти поседуваат и уверенија за

(2) Регулација (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година за утврдување на техничките услови и административни постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник бр. L 311, 25.11.2011 година, стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

(3) Регулација за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулација за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулациите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281, 13.10.2012 година, стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

(4) Регулација (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 година, стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

(5) Регулација за спроведување (ЕУ) 2017/373 на Комисијата од 1 март 2017 година за утврдување на заеднички услови за даватели на услуги за управување со воздушниот сообраќај/даватели на услугите во воздухопловната навигација и останати мрежни функции за управување со воздушниот сообраќај и за нивниот надзор, и за укинување на Регулацијата (ЕЗ) бр. 482/2008 и Регулациите за спроведување (ЕУ) бр. 1034/2011, (ЕУ) бр. 1035/2011 и (ЕУ) бр. 2016/1377 и за изменување и на Регулацијата (ЕУ) 677/2011 (ЕУ) бр. 677/2011 (Сл. весник L 62, 8.3.2017 година, стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

инструктор или испитувач за авиони или хеликоптери, треба да им се даде можност да добијат дополнителни права за инструктор или испитувач за тој воздухоплов. Затоа, Регулативата (ЕЗ) бр. 1178/2011 треба соодветно да се измени,

- (8) Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012, исто така, треба да се измени за да обезбеди безбедно, уредно и ефикасно управување со воздушниот сообраќај на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување и да се избегнат судири во воздух.
- (9) Понатаму, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени за да се обезбеди, меѓу другото, нов Анекс со детални услови за операциите на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување. Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени за да вклучи нова категорија на воздухоплови, притоа прецизирајќи ги постојните дефиниции. Анекс II и Анекс III треба да се изменат за да се прошири опсегот на постојните услови за издавање на уверенија за комерцијален воздушен превоз и Анекс V треба да вклучи нови одредби кои ќе овозможат медицински услуги при опасни ситуации и операции за спасување со воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување.
- (10) Понатаму, превозот на опасни материи по воздушен пат треба да се врши во согласност со меѓународните стандарди и препорачаните практики содржани во Анекс 18 кон Чикашката конвенција и применливите Технички упатства. Во условите за операција на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување треба да се земат предвид најновите технолошки постигнувања во проектирањето и операцијата на воздухоплови, како и меѓународните најдобри практики и стандарди. Затоа, Регулативата (ЕЗ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени,
- (11) Со цел да им се обезбеди на засегнатите страни доволно време да осигурат усогласеност со новата регулаторна рамка, оваа регулатива треба да се применува од 1 мај 2025 година.
- (12) Условите за операција на воздухоплови со екипаж со способност за вертикално полетување и слетување се развиени во консултации со релевантните засегнати страни, вклучително и производителите на авиони, операторите и регулаторните тела, за да се осигури дека се соодветни и ефективни.
- (13) Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската Унија подготви нацрт-правила за спроведување и ги поднесе со Мислење бр. 03/2023 ⁽⁶⁾ во согласност со член 75(2), точки (б) и (в) и член 76(1) кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (14) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран во согласност со член 127(1) кон Регулативата (ЕУ)

⁽⁶⁾ Мислење бр. 03/2023 – Воведување на регулаторна рамка за операција на беспилотни летала – Овозможување на иновативна воздушна мобилност со MVCA, почетна пловидбеност на UAS кои се подложни на издавање на уверенија и продолжена пловидбеност на оние UAS кои оперираат во „конкретната“ категорија, EASA (Мислење бр. 03/2023)

2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени на Регулотивата (ЕУ) бр. 1178/2011

Регулотивата (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменува како што следува:

(1) во член 2, се вметнуваат следниве точки:

„(8а) „хеликоптер“ е воздухоплов на моторен погон кој е потежок од воздухот чие одржување за време на летањето главно зависи од подигањето кое е генерирано од најмногу два ротори;

(8б) „воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL) (VCA)“ е воздухоплов на моторен погон кој е потежок од воздухот, различен од авион или хеликоптер, способен да изврши вертикално полетување и слетување со помош на единици за подигање и потисок што се користат за да се обезбеди подигање за време на полетување и слетување;“;

(2) се вметнува следниов член:

„Член 4г

Овластувања за тип на VCA

1. Кандидатите кои поседуваат дозвола за комерцијален пилот за авион (CPL(A)) или хеликоптер (CPL(H)) во согласност со Анекс I (Дел-FCL) имаат право да добијат овластување за тип на VCA и ги остваруваат правата од таквото овластување за тип, под услов да се исполни сè од следново:

(а) предусловите наведени во податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Анекс I (Дел 21) кон Регулотивата (ЕУ) бр. 748/2012;

(б) Оддел 1 од Поддел Ж од Анекс I (Дел-FCL) и одредбите од овој член.

2. Испитот за теоретско знаење е писмен, а бројот на прашања со повеќекратен избор зависи од сложеноста на воздухопловот.

3. Обуката за овластување на тип, тестовите за вештини и проверките на стручноста за воздухопловите наведени во став 1:

(а) одговараат на следниве услови од Додаток 9 кон Анекс I (Дел-FCL):

(i) Оддел А;

(ii) Одделите Б, В, или Г, како што е утврдено и освен ако не е поинаку наведено во предусловите наведени во податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Анекс I (Дел 21) кон Регулотивата (ЕУ) бр. 748/2012; и

(б) под условите и до степенот наведен во податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Анекс I (Дел 21) кон Регулотивата (ЕУ) бр. 748/2012, вклучуваат дополнителна обука и тестирање за да им се овозможи на кандидатите да добијат компетентност за оперирање на релевантниот VCA.

4. По пат на отстапување од ставовите погоре, на кандидатите кои поседуваат CPL(A) или CPL(H) и кои биле вклучени во пробни летови за одреден тип на VCA им се издава овластување за тип на тој воздухоплов, под услов да

исполнат сè од следново:

(а) ги исполнуваат условите за летање за постапување како пилот за тестирање на релевантниот тип на VCA, како што е утврдено во согласност со Анекс I (Дел 21) кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012;

(б) завршиле или 50 часа вкупно време на летање или 10 часа време на летање како водач на воздухоплов на пробните летови на релевантниот тип на VCA;

(в) ги исполнуваат предусловите наведени во став 1(а).

5. Периодот на важноста на овластувањата за тип издадени во согласност со овој член е 1 година. Имателите прават сè од следново:

а) со цел повторно да се потврди важноста на овластувањето за тип:

(i) во рамките на периодот на важноста на овластувањето, завршуваат најмалку 2 часа време на летање како пилот на релевантниот тип на VCA;

(ii) во рок од 3 месеци непосредно пред датумот на истекување на овластувањето и на релевантниот тип на VCA или FSTD што го претставува тој воздухоплов, поминуваат проверка на стручноста во согласност со став 3, чие времетраење може да се смета во времето на летање наведено во став (а)(i). Доколку кандидатите изберат да ја поминат проверката на стручноста порано од овие 3 месеци, новиот период на важноста започнува од датумот на проверката на стручноста;

(б) со цел да се обнови овластувањето за тип, ја исполнуваат точка FCL.740(б) од Анекс I (Дел-FCL).

6. Имателите на дозвола и овластување за тип како што е наведено во став 1 имаат право да оперираат со релевантниот VCA според правилата за летање со инструменти, под услов да исполнат сè од следново:

(а) поседуваат IR(A) или IR(H), како што е применливо;

(б) го завршиле тестот за вештини или проверката на стручноста, на релевантниот тип на VCA, како што е применливо, во согласност со став 3, вклучително и содржината релевантна за летање по инструменти.

7. И покрај точка FCL.900(б) од Анекс I (Дел-FCL), на кандидатите кои поседуваат уверение за инструктор во согласност со Анекс I (Дел-FCL) со права за спроведување на обука за овластувања за тип на авион или хеликоптер им се издаваат права за спроведување на обука за овластувања за тип наведени во став 1, под услов:

(а) да поседуваат овластување за тип според став 1 за соодветниот тип на VCA;

(б) освен ако не е поинаку наведено во податоците за оперативна соодветност, утврдени во согласност со Анекс I (Дел 21) кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012, во текот на 12 месеци пред поднесувањето на барањето, завршиле најмалку 30 сектори на рута, вклучително и полетувања и слетувања, како водач на воздухоплов на релевантниот тип на VCA, од кои 15 сектори на рута може да се завршат на FSTD што го претставува тој тип на VCA;

(в) завршиле, во АТО, теоретска и практична обука за проширување на правата на инструктор за тој тип на VCA, вклучително и задолжителни елементи за обука како што е наведено во податоците за оперативна соодветност утврдени

во согласност со Анекс I (Дел 21) кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012;

(г) ги поминува релевантните делови од процената на компетентност во согласност со точка FCL.935 од Анекс I (Дел-FCL).

По пат на отстапување од ставовите (б), (в) и (г), кандидатите кои поседуваат уверение за TRI(A) или уверение за TRI(H) и на кои им е издадено овластување за тип на VCA во согласност со став 4, добиваат проширување на нивните права за TRI за тој тип на VCA.

8. Имателите на права на инструктор наведени во став 7 добиваат повторно потврдување на важноста или обновување, како што е применливо, на овие права кога ги исполнуваат релевантните услови за повторно потврдување на важноста или обновување од Поддел S од Анекс I (Дел-FCL), како што е применливо за поседуваното уверение за инструктор, и дополнително прават едно од следново:

(а) завршуваат, во АТО, обука за обновување на знаењето за инструктори што се фокусира на правата според став 7;

(б) ги поминуваат релевантните делови од процената на компетентност во согласност со точка FCL.935 од Анекс I (Дел-FCL) на релевантниот тип на VCA наведен во став 1 или FSTD што го претставува тој тип.

9. И покрај точка FCL.1000(б) од Анекс I (Дел-FCL), на кандидатите кои поседуваат уверение за испитувач во согласност со Анекс I (Дел-FCL) со права да постапуваат како испитувач за овластувања за тип на авион или хеликоптер им се издаваат права да спроведуваат тестови за вештини и проверки на стручноста за тип на VCA наведен во став 1, под услов да поседуваат права за инструктор според став 7 за релевантниот тип на VCA и да исполнат сè од следново на релевантниот тип на VCA или FSTD што го претставува тој тип:

(а) завршиле стандардизација за испитувач во согласност со точка FCL.1015 од Анекс I (Дел-FCL), вклучително и спроведување на најмалку еден тест за вештини или проверка на стручноста;

(б) ги поминува релевантните делови од процената на компетентност во согласност со точка FCL.1020 од Анекс I (Дел-FCL).

10. Имателите на права на испитувач наведени во став 9 добиваат повторно потврдување на важноста или обновување, како што е применливо, на овие права кога ги исполнуваат релевантните делови од точка FCL.1025 од Анекс I (Дел-FCL) и дополнително прават едно од следново:

(а) завршуваат курс за обновување на знаењето за испитувач во согласност со точка FCL.1025(б)(2) од Анекс I (Дел-FCL) кој се фокусира на правата според став 9;

(б) ги поминуваат релевантните делови од процената на компетентност во согласност со точка FCL.1020 од Анекс I (Дел-FCL) на релевантниот тип на VCA или FSTD што го претставува тој тип.“;

(3) Анекс I (Дел-FCL) се изменува во согласност со Анекс I кон оваа регулатива.

Член 2

Измени на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012

Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 се изменува како што следува:

(1) Член 2 се изменува како што следува:

(а) точка 85 се заменува со следново:

„(85) „хеликоптер“ е воздухоплов на моторен погон кој е потежок од воздухот чие одржување за време на летањето главно зависи од подигањето кое е генерирано од најмногу два ротори;“;

(б) се вметнуваат следниве точки:

„(85а) „хеликоптер“ е воздухоплов, потежок од воздухот, кој се одржува во лет главно преку реакција на воздухот врз еден или неколку ротори на моторен погон на приближно вертикални оски;

(85б) „воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL) (VCA)“ е воздухоплов на моторен погон кој е потежок од воздухот, различен од авион или хеликоптер, способен да изврши вертикално полетување и слетување со помош на единици за подигање и потисок што се користат за да се обезбеди подигање за време на полетување и слетување;“;

(в) се вметнува следнава точка:

„(94а) „минимално гориво“ е термин што се користи за опишување на ситуација во која снабдувањето со гориво/енергија на воздухопловот постигнала состојба при која тој треба да се слета на одреден аеродром и не може да се прифати дополнително доцнење;“;

(2) Анексот се изменува во согласност со Анекс II кон оваа регулатива.

Член 3

Измени на Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012

Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) во член 1, се додава следниов став 1а:

„1а. Оваа регулатива утврдува детални правила за операции на иновативна воздушна мобилност во согласност со правилата за визуелно летање преку ден што се вршат при визуелен контакт со површината со воздухоплови со екипаж со само еден пилот со способност за вертикално полетување и слетување наведени во точките (б)(i) и (ii) од член 2(1) кон Регулацијата (ЕУ) 2018/1139.“;

(2) Член 2 се изменува како што следува:

(а) точка (1а) се заменува со следново:

„(1а) „воздухоплов со ротор“ е воздухоплов на моторен погон кој е потежок од воздухот чие одржување за време на летањето главно зависи од подигањето кое е генерирано од најмногу два ротори;“;

(б) се вметнува следнава точка:

„(1аа) „хеликоптер“ е вид на воздухоплов со ротор, потежок од воздухот, кој се одржува во лет главно преку реакција на воздухот на најмногу два ротори на моторен погон на вертикални оски;“;

(в) се вметнуваат следниве точки:

„(12) „операции на иновативна воздушна мобилност (IAM)“ е секоја операција со воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL) во

густо населени области и области кои не се густо населени;

(13) „воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL) (VCA)“ е воздухоплов на моторен погон кој е потежок од воздухот, различен од авион или воздухоплов со ротор, способен да изврши вертикално полетување и слетување со помош на единици за подигање и потисок што се користат за да се обезбеди подигање за време на полетувањето и слетувањето;“;

(14) „VEMS-лет“ е лет со VCA што оперира според одобрение за VEMS, каде што непосреден и брз превоз е од суштинско значење и чија цел е:

(а) олеснување на итна медицинска помош преку превезување на едно или повеќе од следново:

(i) медицински персонал;

(ii) медицински набавки (опрема, крв, органи, лекови);

(iii) болни или повредени лица и други директно вклучени лица,
или

(б) да изврши каква било операција кога лице е во непосреден или очекуван здравствен ризик од околината и или:

(i) треба да биде спасен или треба да му достави набавка; или

(ii) треба лица, животни или опрема да се превезат до/од оперативната локација за VEMS.“;

(3) Член 5 се изменува како што следува:

(а) се вметнува следниов став:

„1б. Операторите оперираат само со VCA во контекст на IAM-операциите како што е наведено во Анексите III и IX кон оваа регулатива.“;

(б) во став 2, се додава следнава точка:

„(ж) VCA користени за:

(i) превоз на опасни материи (DG);

(ii) VEMS.“;

(в) во став 5, се додава следнава точка:

„(в) VCA во согласност со условите наведени во Анекс IX.“;

(г) во став 5, се додава следниов втор потстав:

„Во случај на точките (а), (б) и (в) од првиот потстав, организациите за обука ги исполнуваат условите утврдени во Анекс VII (Дел-ORA) кон Регулацијата (ЕУ) бр. 1178/2011 наместо Анекс III (Дел-ORO) од оваа регулатива. Обуката за VCA се спроведува само од одобрени организации за обука.“;

(4) Член 8 се изменува како што следува:

(а) став 1 се заменува со следново:

„1. САТ-операциите на авиони и хеликоптери се подложни на условите од Поддел FTL од Анекс III.“;

(б) се додава следниов став:

„5. Во врска со ограничувањата на времето на летање, IAM-операторот ги исполнува условите наведени во националното право на земјата членка во која операторот има главно место на деловна активност или, кога операторот нема основно место на деловна активност, местото каде што операторот е основан или престојува.“;

(5) Анекс I кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува во согласност со Анекс III кон оваа регулатива;

(6) Анекс II кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува во согласност со Анекс IV кон оваа регулатива;

(7) Анекс III кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува во согласност со Анекс V кон оваа регулатива;

(8) Анекс V кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува во согласност со Анекс VI кон оваа регулатива;

(9) Се додава Анекс IX кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 како што е утврдено во согласност со Анекс VII кон оваа регулатива.

Член 4

Измени на Регулацијата за спроведување (ЕУ) 2017/373

Во точка ATS.TR.305 од Анекс IV кон Регулацијата за спроведување (ЕУ) 2017/373, следнава точка (7а) се вметнува во потточка (а):

„(7а) информации за воздухоплови без екипаж;“.

Член 5

Влегување во сила и применливост

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 1 мај 2015 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји членки.

Брисел, 10 април 2024 година.

За Комисијата

Претседател

Урсула ФОН ДЕР ЛАЈЕН

АНЕКС 1

Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменува како што следува:

(1) точка FCL.010 се изменува како што следува:

(а) во дефиницијата за „време на летање“, третиот став за „воздушни бродови“ се заменува со следново:

„за воздушни бродови, тоа е вкупното време од моментот кога воздушниот брод се ослободува од врските со платформата поради полетување до моментот кога воздушниот брод целосно застанува на крајот на летот и се врзува на платформата.“;

(б) во дефиницијата за „време на летање“, се додава четвртиот став за „воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL)“ како што следува:

„воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL) (VCA), е вкупното време помеѓу моментот на вклучување на единиците за подигање и потисок со цел полетување до моментот кога воздухопловот целосно застанува на крајот на летот и се исклучуваат единиците за подигање и потисок.“;

(в) дефиницијата за „хеликоптер“ се заменува со следново:

„„Хеликоптер“ е воздухоплов, потежок од воздухот, кој се одржува во лет главно преку реакција на воздухот врз еден или неколку ротори на моторен погон на приближно вертикални оски.“;

(2) во точка FCL.060, воведната фраза од точка (б) се заменува со следново:

„(б) Авиони, хеликоптери, воздухоплови со погон за подигање, воздушни бродови и воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL) (VCA). Пилот не оперира со воздухоплов во комерцијален воздушен превоз или не превезува патници.“.

АНЕКС II

Анексот кон Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 се изменува како што следува:

(1) во точка SERA.2010, точка (б) се заменува со следново:

„(б) Активности пред летот

Пред да започне лет, водачот на воздухопловот се запознава со сите достапни информации соодветни за планираната операција. Активностите пред летот за летови подалеку од близината на аеродромот и за сите летови по IFR, вклучуваат внимателно проучување на достапните моментални временски извештаи и прогнози, земајќи ги предвид условите за гориво/енергија и алтернативен начин на дејствие доколку летот не може да се заврши како што е планирано.“;

(2) во точка SERA.4005, точка (12) од точка (а) се заменува со следново:

„(12) Резерва на гориво/енергија“;

(3) во точка SERA.4015, точка (б) се заменува со следново:

„(б) Информациите доставени пред заминувањето во врска со резервата на гориво или енергија или вкупниот број на лица кои се превезуваат на воздухопловот, доколку не се точни во моментот на заминување, претставуваат значителна промена на планот на летање и како такви се пријавуваат.“;

(4) во точка SERA.8015, точка (4) од точка (б) се заменува со следново:

„(4) *Потенцијално повторно одобрение за време на лет.* Доколку, пред заминувањето, се предвидува дека, во зависност од резервата на гориво/енергија и врз основа на повторно одобрение за време на лет, може да се донесе одлука да се продолжи до променет аеродром на дестинација, за тоа се известуваат соодветните единици на контролата на летање со вметнување во планот на летање на информации за променетата рута (ако е позната) и променетата дестинација.“;

(5) во точка SERA.8020, точките (г)(1) и (2) се заменуваат со следново:

„(г) *Вложување на времето под VMC.* Кога ќе стане очигледно дека летот под VMC во согласност со неговиот важечки план на летање нема да биде изводлив, за лет по VFR кој се врши како контролиран лет:

(1) се бара изменето одобрение кое му овозможува воздухопловот да продолжи под VMC до дестинацијата или до алтернативен аеродром или оперативна локација, или да го напушти воздушниот простор во кој се бара одобрение од АТС; или

(2) ако не може да се добие одобрение во согласност со точка (1), продолжува да се оперира под VMC и се известува соодветната АТС-единица за преземеното дејствие или за напуштање на засегнатиот воздушен простор или за слетување на најблискиот соодветен аеродром или оперативна локација; или“;

(6) во точка SERA.9005 се вметнува следнава точка (7а)

„(7а) информации за воздухоплови без екипаж;“;

(7) во точка SERA.11005, точка (аб) се заменува со следново:

„(аб) Доколку воздухопловот е подложен на незаконско попречување, водачот на воздухопловот се обидува да слета што е можно поскоро на најблискиот

соодветен аеродром или оперативна локација или на определен аеродром или оперативна локација доделени од надлежниот орган, освен ако околностите во воздухопловот не налагаат поинаку.“;

(8) во точка SERA.11012, точките (а) и (б) се заменуваат со следново:

„(а) Кога пилотот известува за состојба на минимално гориво/енергија, контролорот го информира пилотот штом е можно поскоро за очекуваните доцнења или дека не се очекуваат доцнења.

(б) Кога нивото на гориво/енергија нужно налага да се прогласи ситуација на опасност, пилотот, во согласност со точка SERA.14095, го сигнализира тоа со користење на радиотелефонскиот сигнал за опасност (MAYDAY), по можност трипати изговорен, проследено со природата на ситуацијата на опасност (FUEL).“;

(9) точка SERA.11015 се изменува како што следува:

(а) во Табела S11-1, „Серија 3“ се заменува со следново:

„3	ДЕН или НОЌ – Спуштање на опремата за слетување (доколку е вградена), вклучување на стабилни светла за слетување и надлетување на полетно-слетната патека која се користи или, ако пресретнатиот воздухоплов е хеликоптер / воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL), прелетување на областа за слетување на хеликоптер/воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL). Во случај на хеликоптер / воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL), хеликоптерот / воздухопловот способен за вертикално полетување и слетување (VTOL) кој пресретнува врши приод за слетување, лебдејќи во близина на областа за слетување.	Слетување на овој аеродром.	ДЕН или НОЌ – Спуштање на опремата за слетување (доколку е вградена), вклучување на стабилни светла за слетување и следење на воздухопловот кој пресретнува и, ако, по надлетување на полетно-слетната патека која се користи или областа за слетување на хеликоптер / воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL), слетувањето се смета за безбедно, се започнува со слетување.	Разбрано, постапувам по упатства.
----	---	-----------------------------	---	-----------------------------------

(б) во Табела S11-2, „Серија 4“ се заменува со следново:

„4	ДЕН или НОК – Подигање на опремата за слетување (доколку е вградена) и вклучување на светла за слетување при поминување преку полетно-слетната патека која се користи или областа за слетување на хеликоптер / воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL) на висина поголема од 300 m (1 000 стапки), но не поголема од 600 m (2 000 стапки) (во случај на хеликоптер, на висина поголема од 50 m (170 стапки), но не поголема од 100 m (330 стапки)) над нивото на аеродромот, и се продолжува со вршење на круг над полетно-слетната патека која се користи или областа за слетување на хеликоптер / воздухоплов способен за вертикално полетување и слетување (VTOL). Ако не може да трепкаат светлата за слетување, се вклучуваат сите други достапни светла.	Аеродромот што го определите не е соодветен.	ДЕН или НОК – Доколку се сака пресретнатиот воздухоплов да го следи воздухопловот кој пресретнува до алтернативен аеродром, воздухопловот кој пресретнува ја подига опремата за слетување (доколку е вградена) и ги користи сигналите од Серија 1 пропишани за воздухопловот кој пресретнува. Доколку се одлучи да се пушти пресретнатиот воздухоплов, воздухопловот кој пресретнува ги користи сигналите од Серија 2 пропишани за воздухопловот кој пресретнува.	Разбрано, следете ме. Разбрано, можете да го продолжите летот.“
----	---	--	---	---

(в) во Додаток 1 „Сигнали“, точка „4. НАСОЧУВАЧКИ СИГНАЛИ“ се изменува како што следува:

(1) точка (б) од точка 4.1.1 се заменува со следново:

„(б) за хеликоптери / воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL), каде што пилотот најдобро може да го види сигнализаторот.“;

(2) во точките од 16 до 20 од точка 4.1.2, текстот на фусноти од 1 до 3 се заменува со следново:

„⁽¹⁾ Се користи за лебдење на хеликоптери / воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL).

„⁽²⁾ Се користи за лебдење на хеликоптери / воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL).

„⁽³⁾ Се користи за лебдење на хеликоптери / воздухоплови способни за вертикално полетување и слетување (VTOL).“;

(г) во Додаток 5 „Технички спецификации во врска со набљудувања на воздухоплови и извештаи преку говорни комуникации“, оддел „А. УПАТСТВА

ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ“ се изменува како што следува:

во точка 2 „ДЕТАЛНИ УПАТСТВА ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ“, [ставка 8] од Оддел 2 се заменува со следново:

„Ставка 8 – РЕЗЕРВА. Се известува „РЕЗЕРВА“ проследено со резервата на гориво/енергија во часови и минути (4 цифри).“.

АНЕКС III

Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) насловот од Анекс VI се заменува со следново: „Анекс I – Дефиниции за термините користени во Анексите од II до IX“;

(2) точка 21 се заменува со следново:

„(21) „простор за полетување без препреки“ е одредено правоаголна копнена или водена површина, што е под контрола на надлежните власти, избрана или подготвено како соодветна површина над која воздухопловот може да изврши дел од првичното искачување до определена висина;“;

(3) точка 26 се заменува со следново:

„(26) „гориво/енергија за непредвидени ситуации“ е гориво/енергија потребно за надоместување на непредвидените фактори кои би можеле да имаат влијание врз потрошувачката на гориво/енергија до аеродромот на дестинација или вертипортот;“;

(4) точка 31 се заменува со следново:

„(31) „критични фази на летот“:

(а) кога се однесува за хеликоптери, е возење по земја, лебдење, полетување, завршна фаза на приод, неуспешно приод, слетување и сите други фази на летот, одредени од страна на водачот на воздухопловот или командантот на летот;

(б) кога се однесува за авиони, е залет при полетување, траекторија при полетување, завршна фаза на приод, неуспешно приод, слетување, вклучително и движење по слетување, и сите други фази на летот, одредени од страна на водачот на воздухопловот или командантот;“;

(5) точка 39 се заменува со следново:

„(38) „растојание DR“ го означува хоризонталното растојание кое го поминал хеликоптерот или воздухопловот од крајот на расположливото растојание за полетување;

(6) точка 48 се заменува со следново:

„(48) „зона на завршно приоѓање и полетување (FATO)“ е одредена зона за операции на хеликоптер, над кои е довршена крајната фаза на маневарот на приодот за слетување до режим на лебдење или слетување и од која може да се започне со маневарот на полетување; за хеликоптери кои летаат во категорија со перформанси од класа 1, оваа одредена зона ја вклучува и расположлива зона за прекинатото полетување;“;

(7) точка 50а се заменува со следново:

„(50а) „време на летање“:

(а) за авиони, е вкупното време пресметано од моментот на првото придвижување на авион со цел да полета, па сè до моментот кога авион се паркира на крајот од летот;

(б) за хеликоптери, е вкупното време пресметано од моментот на вртење на перките на главниот ротор со цел да полета, па сè до моментот кога хеликоптерот застанува по завршување на летот, а перките престануваат да се вртат;

(в) за воздухоплови, вкупното време помеѓу моментот на вклучување на единиците за подигање и потисок со цел полетување до моментот кога воздухопловот целосно застанува на крајот на летот и се исклучуваат единиците за подигање и потисок;“;

(8) точка 53 се заменува со следново:

„(53) „персонал кој дава итна помош на земја“ е секој персонал кој дава итна помош на земја (како што се полицајци, пожарникари и др.), кој е вклучен во хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS) или медицинската служба за итна помош со воздухоплови (VEMS) и чии задачи во одреден степен се поврзани со летовите на хеликоптерите.“;

(9) во точка 69, точка (ii) од точка (а) се заменува со следново:

„(ii) лицата во хеликоптерот или лицата во VCA не можат да бидат соодветно заштитени од надворешни влијанија; или“;

(10) точка 70 се заменува со следново:

„(70) „точка на одлука при слетување (LDP)“:

(а) за хеликоптери, е точка која се користи при одредување на карактеристиките за слетување, од која точка при отказ на моторот слетувањето може да продолжи безбедно или да започне постапката за прекинатото слетување;

(б) за воздухоплови, е точка која се користи при одредување на карактеристиките за слетување, од која точка слетувањето може да продолжи безбедно или да започне постапката за прекинатото слетување, по CFP;“;

(11) точка 71 се заменува со следново:

„(71) „расположлива должина за слетување“:

(а) за авиони (LDAA) е должината на полетно-слетната патека, која е одредена како расположлива од државата во која се наоѓа аеродромот, и е погодна за возење на авионот по слетување;

(б) за хеликоптери (LDAN), е должината на FATO плус секоја дополнителна област, која е одредена како расположлива од државата во која се наоѓа аеродромот и е погодна за хеликоптери да го завршат маневарот за слетување од дефинирана висина; и

(в) за VCA (LDAV), е должината на FATO плус секоја дополнителна област, која е одредена како расположлива и е погодна за VCA да го завршат маневарот за слетување од дефинирана висина;“;

(12) се вметнува следнава точка 71a:

„(71a) „потребна должина за слетување (LDR)“:

(а) за хеликоптери (LDRH), хоризонталната должина потребна за слетување и застанување од точка од 15 m (50 стапки) над површината за слетување; и

(б) за VCA (LDRV), хоризонталната должина потребна за слетување и застанување од точка од 15 m (50 стапки) над површината за слетување;“;

(13) точка 78 се заменува со следново:

„(78) „медицински патник“ е медицински персонал, кој се превезува со хеликоптер за време на лет на HEMS, или со VCA за време на лет на HEMS

вклучително и, но не ограничувајќи се на лекари, медицински сестри или болничари;“;

(14) во точка 82, точка (б) се заменува со следново:

„(б) лицата во хеликоптерот или лицата во VCA можат да бидат заштитени од надворешни влијанија; и“;

(15) точка 96 се заменува со следново:

„(96) „водач на воздухоплов (PIC)“ е пилот, назначен за командант на летот и одговорен за безбедно спроведување на летот; за целите на операциите на комерцијалниот воздушен превоз, „водачот на воздухопловот“ се нарекува „командант на летот“;

(16) точка 102 се заменува со следново:

„(102) „расположлива должина на полетно-слетната патека за прекинатото полетување (RTODAH)“:

(а) за хеликоптери (RTODAH), е должината од областа за финален приод и за полетување, која се декларира за расположлива и е соодветна за завршување на прекинатото полетување на хеликоптери со перформанси од класа 1; или

(б) за VCA (RTODAV), е должината од областа за финален приод и за полетување, која се декларира за расположлива и е соодветна за завршување на прекинатото полетување на VCA во согласност со категоријата во која оперираат;

(17) точка 103 се заменува со следново:

„(103) „потребна должина на полетно-слетната патека за прекинатото полетување (RTODRH)“:

(а) за хеликоптери (RTODRH), е потребната хоризонтална должина од започнувањето на полетувањето до точката за целосно застанување на хеликоптерот по отказот на моторот и прекинување на полетувањето на точката на донесување на одлука за полетување;

(б) за VCA (RTODRV), е потребната хоризонтална должина од започнувањето на полетувањето до точката за целосно застанување на VCA при завршување на прекинатото полетување по утврдување на CFP на точката на донесување на одлука за полетување;

(18) точка 104a се заменува со следново:

„(104a) „безбедно слетување“, во контекст на политика за гориво/енергија или шема за гориво/енергија, е слетување на соодветен аеродром или оперативна локација со не помала количина на гориво од финалната резерва на гориво/енергија и во согласност со применливите оперативни процедури и минималните оперативни процедури на аеродромот;“

(19) точка 111 се заменува со следново:

„(111) „точка на донесување на одлука при полетување (TDP)“:

(а) за хеликоптери, е точката, која се користи за одредување на перформансите на полетување и од која, во случај кога на неа ќе се препознае отказ на мотор, може да се прекине полетувањето или полетувањето да продолжи безбедно;

(б) за VCA, првата точка дефинирана со комбинација на брзина и висина од која може да се изврши континуирано полетување со исполнување на одобрените минимални перформанси (CMP) по CFP и е последната точка во патеката за полетување од која се гарантира прекинатото полетување;“;

(20) точка 113 се заменува со следново:

„(113) „расположлива должина за полетување (TODA)“:

(а) за хеликоптери (TODAH), е должината на областа на финален приод и полетување вклучително и, доколку постои, должината на просторот за полетување без препреки, која е расположлива и е соодветна за завршување на полетувањето на хеликоптери.

(а) за VCA (TODAV), е должината на областа на финален приод и полетување вклучително и, доколку постои, должината на просторот за полетување без препреки, која е расположлива и е соодветна за завршување на полетувањето на VCA.

(21) точка 114 се заменува со следново:

„(114) „потребна должина за полетување (TODRH)“:

(а) за хеликоптери (TODRH), ја означува хоризонталната должина потребна од почетокот на полетувањето до точката каде што се постигнати безбедната брзина на полетување (V_{TOSS}), селектираната висина и позитивниот градиент на качување, по отказот на моторот препознаен на TDP, при што преостанатите мотори работат во одобрените оперативни граници;

(б) за VCA (TODRV), ја означува хоризонталната должина потребна од почетокот на полетувањето до точката каде што се постигнати безбедното надвисување на препреките и позитивниот градиент на качување, по критично откажување на перформанси (CFP) препознаено на TDP;“;

(22) точка 115 се заменува со следново:

„(115) „траекторија при полетување“:

(а) е вертикалната и хоризонталната траекторија, со отказот на моторот при одредена точка од полетувањето до 1 500 стапки над земјената површина за авиони и до 1 000 стапки над земјената површина за хеликоптери;

(б) за VCA, вертикалната и хоризонталната траекторија со критичното откажување на перформанси (CFP), која се протега од точката на полетување до точка каде што VCA е на висина над висината на полетувањето што е компатибилна со профилот на летот и не повисока од 305 m (1 000 стапки);“;

(23) точка 116 се заменува со следново:

„(116) „маса на полетување“ е масата што вклучува сè и секого што се превезува во воздухопловот во моментот на започнување на полетувањето за хеликоптери или за VCA, а за авиони во моментот на започнувањето на залетување со цел полетување;

(24) точка 118 се заменува со следново:

„(118) „член на технички екипаж“ е член на екипаж при извршување на операции на комерцијалниот воздушен превоз по HEMS, ННО или NVIS, што не е член на екипаж на летање или кабински екипаж, назначен од операторот да ги извршува

обврските во воздухопловот или на земја, со цел помагање на пилотот при извршување на операциите по HEMS, ННО или NVIS, кои може да бараат употреба на посебна опрема на воздухопловот;

(25) се додаваат следниве точки 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 и 143:

„(130) „движење по земја“ е движење на воздухоплов на областа на движење на аеродром или вертипорт со помош на надворешна опрема или додаток кој не се напојува од воздухопловот;

(131) „персонал на земја“ е персонал различен од членови на екипажот на летање или членови на техничкиот екипаж на кои им се доделени задачи во врска со движењето по земја на VCA или која било друга помош на земја што му се обезбедува на воздухопловот и завршил обука за соодветните оперативни и безбедносни процедури;

(132) „категиорија „подобрен“ е категорија за издавање на уверенија и операција на VCA според која воздухопловот ги исполнува условите за континуиран безбеден лет и слетување по критичното откажување на перформанси (CFP);

(133) „одобрени минимални перформанси (CMP)“ се, во врска со VCA, збирот на податоците за перформанси добиени со разгледување на влијанието на поединечен отказ и комбинации на откази кои не се крајно неверојатни врз номиналните параметри на перформансите;

(134) „континуиран безбеден лет и слетување (CSFL)“ е, во врска со VCA кој се оперира во категоријата „подобрен“, воздухоплов кој е способен за континуиран контролиран лет и слетување на вертипорт, каде што е можно да се применат процедури за итни ситуации, без да бараат исклучителни пилотски вештини или сила;

(135) „критично откажување на перформанси (CFP)“ е, во однос на VCA, откажување или комбинација на откажувања што резултира со максимална деградација за дадена фаза на летот и параметар на перформанси; збирот на критични откажувања на перформанси се користи за утврдување на одобрените минимални перформанси (CMP);

(136) „ограничена операција над вода“ е IAM-операција со VCA што се спроведува за ограничено време на летање над вода;

(137) „член на технички екипаж на VEMS“ е член на технички екипаж (TCM) на кој му е доделен лет на VEMS со цел да му помогне на пилотот за време на операцијата на летот и да му пружи помош на секое лице на кое му е потребна медицинска помош;

(138) „оперативна база за VEMS“ е вертипорт на кој VCA, неговиот екипаж на летање и членовите на екипажот на VEMS се подготвени за операциите на VEMS;

(139) „оперативна локација за VEMS“ е оперативна локација избрана од водачот на воздухопловот за VEMS-операции, слетувања и полетувања;

(140) „вертипорт“ е површина на земја, вода или структура што се користи или е наменета да се користи за слетување и полетување на VCA и за движење на VCA;

(141) „соодветен вертипорт“ е вертипорт на кој може да се оперира со VCA,

земајќи ги предвид димензиите на воздухопловот, тежината, патеките за приод и заминување, и кој е обезбеден со услуги и капацитети неопходни за планираната операција и е достапен во очекуваното време на користење;

(142) „безбедна брзина на полетување ба VTOL (V_{TOSS})“ е минималната брзина со која качувањето се постигнува со CFP препознаено на TDP во случај на VCA кој се оперира во категоријата „подобрен“;

(143) „VCA со екипаж“ е VCA пилотиран од најмалку еден пилот во воздухопловот;“.

АНЕКС IV

Анекс II (Дел-ARO) кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

- (1) насловот на Оддел I од Поддел OPS „Воздушни операции“ се заменува со следново:

„ОДДЕЛ I

Издавање на уверенија за оператори за комерцијален воздушен превоз (CAT) и оператори на иновативна воздушна мобилност (IAM);“;

- (2) во точка ARO.OPS.200 точка (б), точка (1) се заменува со следново:

„(1) спецификациите на операциите, како што е утврдено во Додаток II, за операции на комерцијален воздушен превоз со авиони и хеликоптери и за операции на иновативна воздушна мобилност (IAM) со VCA; или“;

- (3) по точка ARO.OPS.220, се вметнува следнава точка ARO.OPS.224:

„ARO.OPS.224 Одобрение на шеми за гориво/енергија за IAM-операции

(а) Надлежниот орган ја одобрува шемата за гориво/енергија предложена од IAM-оператор доколку тој оператор докаже усогласеност со условите од точките UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 и UAM.OP.VCA.195 од Анекс IX.

- (б) Покрај тоа, надлежниот орган:

(1) проценува дали системот за управување на IAM-операторот и процесот на управување со безбедносниот ризик можат да го поддржат спроведувањето на предложената поединечна шема за гориво/енергија; и

(2) воспоставува план надзор за спроведување на периодични процени на тековната шема за гориво/енергија на IAM-операторот за да се провери усогласеноста на шемата со применливите услови или да се одлучи дали шемата треба да се измени или повлече.“;

- (4) насловот на точка ARO.OPS.225 се заменува со следново:

„ARO.OPS.225 Одобрение на шеми за гориво/енергија – авиони и хеликоптери“;

(5) Додаток I кон Анекс II (Дел-АРО) се заменува со следново:

„Додаток I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУШЕН ОПЕРАТОР (Шема за одобрение за воздушен оператори)		
Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз (CAT) ☐ Патници; ☐ Товар; ☐ Друго ⁽¹⁾ : Иновативна воздушна мобилност (IAM) ☐ Патници; ☐ Товар; ☐ Друго ⁽¹⁾ :		
⁽⁴⁾	Земја на операторот ⁽²⁾ Орган кој издава ⁽³⁾	⁽⁵⁾
АОС # ⁽⁶⁾ :	Назив на операторот ⁽⁷⁾ Dba комерцијален назив ⁽⁸⁾ Адреса на операторот ⁽¹⁰⁾ : Телефон ⁽¹¹⁾ : Факс: Електронска пошта:	Оперативни лица за контакт: ⁽⁹⁾ Податоци за контакт, со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство, се наведени во ⁽¹²⁾ .
☐ Ова уверение за работа потврдува дека ⁽¹³⁾ е овластен да врши комерцијални воздушни операции согласно приложените спецификации на операциите и во согласност со Оперативниот прирачник, Анекс V кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и правилата за нејзино спроведување. ☐ Ова уверение за работа потврдува дека ⁽¹³⁾ е овластен да врши операции на иновативна воздушна мобилност (IAM) согласно приложените спецификации на операциите и во согласност со Оперативниот прирачник, Анекс V кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и правилата за нејзино спроведување.		
Датум на издавање ⁽¹⁴⁾ :	Име и потпис ⁽¹⁵⁾ : Функција:	
⁽¹⁾ Другите видови на превоз треба да се наведат. ⁽²⁾ Се заменува со називот на земјата на операторот. ⁽³⁾ Се заменува со идентификацијата на надлежен орган кој го издава АОС. ⁽⁴⁾ Се пополнува од надлежниот орган. ⁽⁵⁾ Се пополнува од надлежниот орган. ⁽⁶⁾ Број на одобрението, издадено од надлежниот орган. ⁽⁷⁾ Се заменува со регистрираниот назив на операторот. ⁽⁸⁾ Комерцијален назив на операторот, ако тој е различен. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as) пред комерцијалниот назив. ⁽⁹⁾ Податоците за контакт вклучуваат број на телефон и факс, вклучително и повикувачкиот број на земјата и адреса на електронската пошта (ако има таква), со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство за прашања, поврзани со летечките операции, пловидбеноста, стручна оспособеноста на членовите на екипажот на летање и кабинскиот екипаж, опасните материи и други соодветни прашања. ⁽¹⁰⁾ Адреса на основното место на деловна активност на операторот. ⁽¹¹⁾ Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучително и повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква. ⁽¹²⁾ Се вклучува контролниот документ, кој се носи во воздухопловот, во кој се наведени податоците за контакт, со соодветниот став или страница. На пр.: „Податоците за контакт ... се наведени во оперативниот прирачник, општо/основно, Поглавје 1, 1.1“; или „... се наведени во		

спецификациите на операциите, стр. 1“; или „... се наведени како додаток на овој документ“.

(¹³) Регистриран назив на операторот.

(¹⁴) Датум на издавање на АОС (дд-мм-гггг).

(¹⁵) Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на АОС.

Образец 138 на ЕАСА – издание 3“

(6) Додаток II кон Анекс II (Дел-АРО) се заменува со следново:

„Додаток II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)					
Податоци за контакт со издавачкиот орган Телефон ⁽¹⁾ : _____ ; Факс _____ ; Електронска пошта: _____					
АОС ⁽²⁾ :	Назив на операторот ⁽³⁾ :	Датум ⁽⁴⁾ :	Потпис:		
	Dba комерцијален назив				
Спецификации на операциите #:					
Модел на воздухоплов ⁽⁵⁾ : Регистрациски ознаки ⁽⁶⁾ :					
Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз (CAT) ☐ Патници ☐ Товар ☐ Друго ⁽⁷⁾ : _____ Иновативна воздушна мобилност (IAM) ☐ Патници ☐ Товар ☐ Друго ⁽⁷⁾ : _____					
Област на оперирање ⁽⁸⁾ :					
Посебни ограничувања ⁽⁹⁾ :					
Посебни одобрувања:		Да	Не	Спецификација ⁽¹⁰⁾	Забелешки
Опасни материи		☐	☐		
Операции при лоша видливост					
Полетување		☐	☐	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Приод и слетување		☐	☐	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ...ft, RVR: ...m	
Оперативни одобрења		☐	☐	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: ...ft, RVR: ...m	
RVSM ⁽¹⁴⁾	☐ неприменливо	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁵⁾	☐ неприменливо	☐	☐	Максимално време за отстапување ⁽¹⁶⁾ :... min.	
Сложени навигациски спецификации за PBN-операции ⁽¹⁷⁾		☐	☐		⁽¹⁸⁾
Минимални навигациски спецификации		☐	☐		
Операции на авиони со турбина со еден мотор ноќе или во IMC (SET-IMC) услови		☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Операции на хеликоптери со помош на системи за ноќно гледање на пилотот		☐	☐		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка		☐	☐		

Летови за медицинска служба за прва помош со хеликоптер	☐	☐		
Хеликоптерски операции на море	☐	☐		
Летови за медицинска служба за прва помош (VEMS) со VTOL-воздухоплов	☐	☐		
Обучување на кабинскиот персонал ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Издавање на атестација на кабински персонал ⁽²¹⁾	☐	☐		
Употреба на апликација за EFB од тип Б	☐	☐	⁽²²⁾	
Продолжена пловидбеност	☐	☐	⁽²³⁾	
Друго (24)				

⁽¹⁾ Податоци за контакт по телефон и факс со надлежниот орган, вклучително и повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

⁽²⁾ Се вметнува бројот на поврзаното уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС).

⁽³⁾ Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'DbA' (за Работи под името/Doing business as) пред комерцијалниот назив.

⁽⁴⁾ Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.

⁽⁵⁾ Се вметнува утврдената марка, модел и серија на воздухопловот, определени согласно ICAO, или основната серија, ако серијата не е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232) или се вметнува марката, моделот и серијата на VTOL-воздухопловот.

⁽⁶⁾ Регистрациските знаци се наведени во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај, во поврзаните спецификации на операциите треба да има упатување на поврзаната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистрациски знаци би можеле да бидат запишани во колоната за забелешки од поврзаното посебно одобрение.

⁽⁷⁾ Другите видови на превоз (на пр. медицинска служба за прва помош) треба да се наведат.

⁽⁸⁾ Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници)

⁽⁹⁾ Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само денски, итн.)

⁽¹⁰⁾ Во оваа колона се наведуваат критериумите за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

⁽¹¹⁾ Се вметнува одобрената минимална видливост по должина на полетно – слетната патека при полетување во метри. Ако се дадени различни одобрувања, за секое одобрение може да се користи по еден ред.

⁽¹²⁾ Се вметнува применливата категорија на точен приод: CAT II или CAT III. Се вметнува минималната хоризонтална видливоста по должина на полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.

⁽¹³⁾ Се вметнуваат применливи оперативни одобренија: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, итн. Се вметнува минималната хоризонтална видливоста по должина на полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. Се користи еден ред по наведено оперативно одобрение.

⁽¹⁴⁾) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се пречкрта, само ако максималното ниво на лет за воздухопловот е под FL290.

⁽¹⁵⁾ Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо“ (N/A) може да се пречкрта, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.

⁽¹⁶⁾ Може да се наведе и граничното растојание (во NM), како и типот на мотор.

⁽¹⁷⁾ Навигација, базирана на перформанси и опремата на воздухоплов (PBN): за секое одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. зонска навигација (RNAV) 10, RNAV 1, барани навигациски карактеристики (RNP) 4,...), со соодветните ограничувања или услови, наведени во колоните „Спецификации“ и/или „Забелешки“. Одобрувањата за специфични процедури за RNP AR APCH специфични процедури може да се наведат во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај, поврзаните спецификации на операции треба да содржат упатување на соодветната страница во

оперативниот прирачник.

(¹⁸) Се наведува дали конкретното одобрение е ограничено на одредени краеве на полетно-слетна патека или аеродроми, или на двете.

(¹⁹) Се наведува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција или на моторот.

(²⁰) Одобрение за спроведување на обуката и испитите, задолжителни за кандидатите за атестацијата на кабинскиот персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-BB) кон Регултивата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(²¹) Одобрение за издавање на атестации на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-CC) кон Регултивата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(²²) Се вметнува списокот на барањата за EFB од тип Б заедно со упатување на EFB-хардверот (за преносливи EFB). Тој список е содржан во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај, во поврзаните спецификации на операциите треба да има упатување на поврзаната страница во оперативниот прирачник.

(²³) Името на лицето/организацијата, одговорни за гарантирање и одржувањето на продолжената пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на регулативата, по која се бара тоа (на пр. Анекс Vв) (Дел-CAMO) кон Регултивата (ЕУ) бр. 1321/2014).

(²⁴) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или едно квадратче со неколку реда) за овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од густо населена област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS).

Образец 139 на ЕАСА – издание 8“

АНЕКС V

Анекс III (Дел-ORO) кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) точка ORO.GEN.005 се заменува со следново:

„ORO.GEN.005 Опсег

Овој анекс ги утврдува барањата што треба да ги исполни воздушниот оператор кој спроведува:

- (а) операции на комерцијален воздушен превоз (CAT);
 - (б) комерцијални специјализирани операции;
 - (в) некомерцијални операции со сложени воздухоплови на моторен погон;
 - (г) некомерцијални специјализирани операции со сложени воздухоплови на моторен погон;
 - (д) операции на иновативна воздушна мобилност (IAM).“;
- (2) во точка ORO.GEN.140, точка (б) се заменува со следново:

„(б) Пристап до воздухопловот наведен во точка (а):

- (i) за операции на CAT со авиони и хеликоптери, се вклучува можност за влегување и останување во воздухопловот за време на операциите на летање, освен ако поинаку не одлучи командантот на летот за кабината на екипажот на летање во согласност со точка CAT.GEN.MPA.135 во интерес на безбедноста;
- (ii) за IAM-операции со VCA, се вклучува можност за влегување и останување во воздухопловот за време на операциите на летање, освен ако поинаку не одлучи водачот на воздухопловот во согласност со точка IAM.GEN.MVCA.135 во интерес на безбедноста.“;

(3) точка ORO.GEN.310 се заменува со следново:

ORO.GEN.310 Користење на авиони или хеликоптери наведени во АОС за некомерцијални операции и специјализирани операции

(а) Авион или хеликоптер наведен во АОС на операторот може да остане во АОС ако се оперира во која било од следниве ситуации:

- (1) од самиот имател на АОС, за специјализирани операции во согласност со Анекс VIII (Дел-SPO);
- (2) од други оператори, за некомерцијални операции со воздухоплови на моторен погон или за специјализирани операции спроведени во согласност со Анекс VI (Дел-NCC), Анекс VII (Дел-NCO) или Анекс VIII (Дел-SPO), под услов воздухопловот да се користи во непрекинат период кој не е подолг од 30 дена.

(б) Кога се користи авион или хеликоптер во согласност со точка (а)(2), имателот на АОС што го става на располагање авионот или хеликоптерот и операторот што го користи авионот или хеликоптерот воспоставуваат процедура:

- (1) во која јасно се посочува кој оператор е одговорен за оперативната контрола на секој лет и се опишува како се пренесува оперативната контрола помеѓу нив;
- (2) во која се опишува процедурата за предавање на авионот по неговото

враќање на имателот на АОС.

Таа процедура се вклучува во оперативниот прирачник на секој оператор или во договор помеѓу имателот на АОС и операторот што го користи авионот или хеликоптерот во согласност со точка (а)(2). Имателот на АОС утврдува образец за таков договор. Точка ORO.GEN.220 се применува за таквите договори.

Имателот на АОС и операторот што го користи авионот или хеликоптерот во согласност со точка (а)(2) осигуруваат дека процедурата е доставена до релевантниот персонал.

(в) Имателот на АОС ја доставува до надлежниот орган процедурата наведена во точка (б) за претходно одобрение. Имателот на АОС се договара со надлежниот орган за начинот и динамиката на обезбедување на информации за пренос на оперативна контрола во согласност со точка ORO.GEN.130(в).

(г) Со продолжената пловидбеност на авионот или хеликоптерот што се користи во согласност со точка (а) управува организацијата одговорна за продолжената пловидбеност на авионот или хеликоптерот вклучен во АОС, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014.

(д) Имателот на АОС што го става на располагање авионот или хеликоптерот во согласност со точка (а):

(1) ги наведува во оперативниот прирачник регистрациските ознаки на авионот или хеликоптерот кој е ставен на располагање и типот на операциите што се спроведуваат со тој авион или хеликоптер;

(2) постојано се информира и води евиденција за секој оператор кој ја има оперативната контрола над авионот или хеликоптерот во секој даден момент до враќањето на авионот или хеликоптерот на имателот на АОС;

(3) осигурува дека мерките за утврдување на опасноста, процена на ризикот и ублажување што ги вовел ги предвидуваат сите операции спроведени со тој авион или хеликоптер.

(ѓ) За операции спроведени според Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO), операторот што го користи авионот или хеликоптерот во согласност со точка (а) осигурува сè од следново:

(1) дека секој лет спроведен под негова оперативна контрола е евидентиран во системот за технички дневник на авионот или хеликоптерот;

(2) дека не се направени никакви промени на системите или конфигурацијата на авионот или хеликоптерот;

(3) дека секој дефект или техничка неисправност што се случува додека авионот или хеликоптерот е под негова оперативна контрола е пријавен до организацијата наведена во точка (г);

(4) дека имателот на АОС добива копија од секој извештај за настани поврзани со летовите спроведени со авионот или хеликоптерот, пополнет во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Регулативата за спроведување (ЕУ) 2015/1018 (*).

(*) Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 2015/1018 на Комисијата од 29 јуни 2015 година за утврдување на список со кој се класифицираат настани во цивилното

воздухопловство кои задолжително треба да се пријавуваат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр.376/2014 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 163, 30.06.2015 година, стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).“;

(4) точка ORO.AOC.100 се заменува со следново:

„ORO.AOC.100 Барање за овластување за воздушен оператор (АОС)

(а) Без да е во спротивност со Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот (*), пред да започне со операциите на САТ со авиони или хеликоптери или IAM-операции со VCA, операторот поднесува барање и добива АОС издадено од надлежниот орган.

(б) Операторот ги доставува следниве информации до надлежниот орган:

(1) службеното име, деловното име, адресата и адресата за прием на поштенски пратки на барателот;

(2) опис на предложената операција, вклучително и типот(вите) и бројот на воздухоплови што треба да се оперираат;

(3) опис на системот за управување, вклучително и организациската структура;

(4) името на одговорниот раководител;

(5) имињата на номинираните лица како што се бара според точка ORO.AOC.135(a), заедно со нивните квалификации и искуство;

(6) копија од оперативниот прирачник како што се бара според точка ORO.MLR.100;

(7) изјава дека целата документација поднесена до надлежниот орган е проверена од барателот и дека е во согласност со применливите барања.

(в) Барателите му докажуваат на надлежниот орган дека:

(1) операциите на САТ со авиони и хеликоптери се во согласност со суштинските барања од Анекс V кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139, овој анекс (Дел-ORO), Анекс IV (Дел-САТ) и Анекс V (Дел-SPA) кон оваа регулатива и Анекс I (Дел-26) кон Регулативата (ЕУ) 2015/640 (**);

(1а) за IAM-операции со VCA, тие се во согласност со суштинските барања од Анекс V кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139, овој анекс III (Дел-ORO), Анекс V (Дел-SPA) и Анекс IX (Дел-IAM) кон оваа регулатива и со Анекс I (Дел-26) кон Регулативата (ЕУ) 2015/640;

(2) за сите воздухоплови кои се оперираат е издадено уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 или се под наем без екипаж во согласност со точка ORO.AOC.110(г); и

(3) нивната организација и управување се соодветни и соодветно усогласени со обемот и опсегот на планираната операција.

(*) Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за вршење на воздушен сообраќај во Заедницата (Сл. весник L 293, 31.10.2008 година, стр. 3., ELI:

<http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

(**) Регулатива (ЕУ) 2015/640 на Комисијата од 23 април 2015 година за дополнителни спецификации во однос на пловидбеноста за одреден вид на операции и за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 (Сл. весник L 106, 24.4.2015 година, стр. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).“;

(5) точка ORO.AOC.125 се заменува со следново:

„ORO.AOC.125 Некомерцијални операции на имател на АОС со авиони или хеликоптери наведени во неговото АОС

(а) Имателот на АОС може да врши некомерцијални операции во согласност со Анекс VI (Дел-NCC) или Анекс VII (Дел-NCO) со авиони или хеликоптери наведени во спецификациите на операциите во неговото АОС или во неговиот оперативен прирачник, под услов имателот на АОС детално да ги опише таквите операции во оперативниот прирачник, вклучително и следново:

- (1) идентификација на применливите барања;
- (2) опис на какви било разлики помеѓу оперативните процедури кои се користат при спроведување операции на САТ и некомерцијални операции;
- (3) начини со кои се осигурува дека целиот персонал вклучен во операциите е целосно запознаен со придружните процедури.

(б) Имател на АОС се усогласува со:

- (1) Анекс VIII (Дел-SPO) при спроведување на летови за проверка на одржување со сложени воздухоплови на моторен погон;
- (2) Анекс VII (Дел-NCO) при спроведување летови за проверка на одржување со воздухоплови кои се различни од оние сложени воздухоплови на моторен погон.

(в) Од имател на АОС кој спроведува операции наведени во точките (а) и (б) не се бара да достави изјава во согласност со овој анекс.

(г) Имателот на АОС го наведува типот на лет, како што е наведено во неговиот оперативен прирачник, во документите поврзани со летот (оперативен план на летање, товарен лист и други релевантни документи).“;

(б) во точка ORO.MLR.100, точка (б) се заменува со следново:

„(б) Содржината на ОМ ги одразува барањата утврдени во овој анекс, во Анекс IV (Дел-САТ), Анекс V (Дел-SPA), Анекс VI (Дел-NCC), Анекс VIII (Дел-SPO) и Анекс IX (Дел-IAM), како што е применливо, и не е во спротивност со условите содржани во спецификациите на операциите за овластувањето за воздушен оператор (АОС) одобрението за SPO или изјавата и списокот на посебни одобренија, како што е применливо.“;

(7) точка ORO.MLR.101 се заменува со следново:

„ORO.MLR.101 Оперативен прирачник – структура за САТ и IAM-операции

Освен за операции со авиони со еден мотор со пропелер со MOPSC од 5 или помалку или несложени хеликоптери со еден мотор со MOPSC од 5 или помалку, полетување и слетување на истиот аеродром или оперативна локација, по VFR преку ден, главната структура на оперативниот прирачник (ОМ) е како што

следува:

(а) Дел А: Општо/Основно, што ги опфаќа сите оперативни политики, упатства и процедури кои не се поврзани со типот;

(б) Дел Б: Оперативни прашања поврзани со воздухопловите, што ги опфаќаат сите упатства и процедури поврзани со типот, земајќи ги предвид разликите помеѓу типовите/класите, варијантите или поединечните воздухоплови кои ги користи операторот;

(в) Дел В: Операции на САТ со авиони и хеликоптери, кои опфаќаат упатства и информации за рута/улога/област и аеродром / оперативна локација или, IAM-операции со VCA, кои опфаќаат упатства и информации за рута/улога/област и вертипорт / локација за пренасочување / оперативна локација;

(г) Дел Г: Обука, која ги содржи сите упатства за обука на персоналот кои се потребни за да се осигурат безбедни операции.“;

(8) во точка ORO.MLR.115, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Следнава евиденција се чува најмалку 5 години:

(1) за оператори на САТ на авиони и хеликоптери и IAM-оператори на VCA, евиденција за активностите наведени во точка ORO.GEN.200;

(2) за пријавени оператори, копија од изјавата на операторот, детали за поседуваните одобренија и оперативниот прирачник;

(3) за имателите на одобрение за SPO, покрај точка (а)(2), евиденција поврзана со процената на ризикот спроведена во согласност со точка SPO.OP.230 и поврзаните стандардни оперативни процедури.“;

(9) точка ORO.FC.005 се заменува со следново:

„ORO.FC.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува барањата за обука на екипажот за летање, искуството и квалификациите што треба да ги исполни воздушниот оператор и опфаќа:

(а) ОДДЕЛ 1, во кој се наведуваат заедничките барања.

(б) ОДДЕЛ 2, во кој се наведуваат дополнителни барања применливи за операциите на САТ со авиони и хеликоптери, со исклучок на операциите на САТ со патници спроведени по VFR преку ден, почнувајќи и завршувајќи на истиот аеродром или оперативна локација и во рамките на локалната област определена од надлежниот орган, со:

(1) авиони со еден мотор со пропелер кои имаат МСТОМ од 5 700 kg или помалку и MOPSC од 5 или помалку; или

(2) хеликоптери кои се различни од оние сложени хеликоптери на моторен погон, со еден мотор, со MOPSC од 5 или помалку.

(в) ОДДЕЛ 3, во кој се наведуваат дополнителни барања за комерцијални специјализирани операции и за оние операции наведени во точките (б)(1) и (2).

(г) ОДДЕЛ 4, во кој се наведуваат дополнителни барања за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (VCA).“;

(10) точка ORO.FC.105 се заменува со следново:

„ORO.FC.105 Назначување на водач на воздухоплов/командант на летот

(а) Во согласност со точка 8.6 од Анекс V кон Регулацивата (ЕУ) 2018/1139, еден пилот меѓу екипажот на летање, квалификуван како водач на воздухоплов во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулацивата (ЕУ) бр. 1178/2011, се назначува од операторот како водач на воздухоплов или, за операции на САТ со авиони и хеликоптери, како командант на летот.

(б) Операторот назначува член на екипаж на летање да дејствува како водач на воздухоплов или командант на летот само ако се применува сè од следново:

(1) членот на екипажот на летање има минимално ниво на искуство наведено во оперативниот прирачник;

(2) членот на екипажот на летање има соодветно знаење за рутата или областа што треба да се лета и за аеродромите, вклучително и алтернативните аеродроми, вертипортите, објектите и процедурите што треба да се применат;

(3) за операции со повеќе членови на екипаж, членот на екипажот на летање го завршил курсот на операторот за командант на летот доколку е унапреден од копилот во водач на воздухоплов/командант на летот.

(в) И за комерцијални операции со авиони и хеликоптери и за IАМ-операции со VCA, водачот на воздухоплов или командантот на летот или пилотот на кој може да му биде делегирано спроведувањето на летот завршил почетна обука за запознавање на рутата или областа што треба да се лета и за аеродромите, вертипортите, локациите за пренасочување, објектите и процедурите што треба да се применат:

(1) знаењето за аеродромот или вертипортот се одржува со оперирање најмалку еднаш на аеродром или вертипорт во рамките на период од 12 календарски месеци;

(2) знаењето за рутата или областа или локацијата за пренасочување се одржува со оперирање најмалку еднаш на рута или област или на локација за пренасочување во рамките на период од 36 календарски месеци; освен тоа, потребна е обука за обновување на знаењето во врска со знаењето за рутата или областа доколку не се оперира на рута или област 12 месеци во рамките на периодот од 36 календарски месеци.

(г) И покрај точка (в), за операции спроведени по VFR преку ден со авиони и хеликоптери со перформанси од класа В и С, обуката за запознавање на маршрутите и аеродромите може да се замени со обука за запознавање на областа.“;

(11) во точка ORO.FC.120, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Членот на екипажот на летање го завршува курсот за обука на операторот за конверзија пред да започне со линиско летање без надзор:

(1) кога преминува на воздухоплов за кој е потребен ново овластување за тип или класа;

(2) секој пат кога членот на екипажот на летање му се придружува на оператор.“;

(12) во точка ORO.FC.140, точка (г) се заменува со следново:

„(г) за операции со повеќе од еден тип или варијанта на хеликоптер или тип или варијанта на VCA кој се користи за спроведување на доволно слични операции, ако линиските проверки ротираат меѓу типови или варијанти, секоја линиска проверка повторно ја потврдува линиската проверка за другите типови или варијанти на хеликоптери или типови или варијанти на VCA.“;

(13) во точка ORO.FC.145, точка (в) се заменува со следново:

„(в) И за операции на CAT со авиони и хеликоптери и за IAM-операции со VCA, програмите за обука и проверка, вклучително и наставните програми и средствата за реализација на програмата, како што се поединечните уреди за обука за симулација на летање (FSTD) и други решенија за обука, се одобруваат од надлежниот орган.“;

(14) во точка ORO.FC.146, точка (д) се заменува со следново:

„(д) И покрај точка (б), обуката на воздухоплов/FSTD и проверката на стручноста на операторот може да ги спроведе соодветно квалификуван командант на летот, или водач на воздухоплов за IAM-операции, кој поседува уверение за FI/TRI/SFI и е номиниран од операторот за која било од следниве операции:

(1) операции на CAT со хеликоптери кои ги исполнуваат критериумите дефинирани во точка ORO.FC.005(б)(2);

(2) операции на CAT со хеликоптери кои се различни од оние сложени хеликоптери на моторен погон преку ден и преку рути навигирани според визуелни ориентири;

(3) операции на CAT со авиони со перформанси од класа В кои не ги исполнуваат критериумите дефинирани во точка ORO.FC.005(б)(1);

(4) операции на CAT со VCA преку ден и преку рути навигирани според визуелни ориентири.“;

(15) во Поддел FC – Екипаж на летање, [Оддел 4] се додава како што следува:

„ОДДЕЛ 4

Дополнителни барања за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (VCA)

ORO.FC.400 Состав на екипаж на летање

Минималниот состав на екипажот на летање за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (VCA) одговара на оној наведен во оперативниот прирачник, имајќи го предвид минималниот број наведен во прирачникот за летање или во други документи поврзани со уверение за пловидбеност (CofA) на одреден воздухоплов.

ORO.FC.415 Почетна обука на операторот за управување со ресурси на екипажот (CRM)

(а) Членот на екипажот на летање завршува почетен курс за обука за CRM пред да започне со линиско летање без надзор.

(б) Почетниот курс за обука за CRM го спроведува најмалку еден соодветно квалификуван инструктор за CRM кој може да биде помогнат од експерти за да се опфатат посебни области за обука.

ORO.FC.420 Обука и проверка на конверзија на операторот

- (а) Обуката за CRM е интегрирана во курсот за обука за конверзија на операторот.
- (б) Откако ќе започне курсот за обука за конверзија на IAM-операторот, на членот на екипажот на летање не му се доделуваат должности за летање на друг тип или класа на воздухоплов додека курсот за обука не се заврши или прекине.
- (в) Степенот на обука што ја бара членот на екипажот на летање за курсот за конверзија на IAM-операторот се одредува во согласност со стандардите за квалификација и искуство наведени во оперативниот прирачник, земајќи ги предвид претходната обука и искуството на членот на екипажот на летање.
- (г) Членот на екипажот на летање завршува:
 - (1) проверка на стручноста на IAM-операторот и обука и проверка за безбедносната опрема и опремата за итни ситуации пред да се започне со летање под надзор (LIFUS); и
 - (2) линиска проверка по завршување на LIFUS.
- (д) Ако оперативните околности, како што се поднесување на барање за ново АОС или додавање на нов тип или класа на воздухоплов во флотата, не му дозволуваат на IAM-операторот да ги исполни барањата во точка (г), тој оператор може да развие посебен курс за конверзија што ќе се користи привремено за ограничен број на членови на екипажот на летање.

ORO.FC.430 Периодична обука и проверка

- (а) Секој член на екипажот на летање завршува периодична обука и проверка релевантни за типот или варијантата на VCA на кој оперира, и за поврзаната опрема.
- (б) Проверката на стручноста на IAM-операторот
 - (1) Секој член на екипажот на летање ги завршува проверките на стручноста на IAM-операторот како дел од вообичаената обука на екипажот за да ја докаже неговата компетентност во примената на стандардни процедури и процедури за невообичаени ситуации и за итни ситуации, опфаќајќи ги релевантните аспекти поврзани со задачите опишани во оперативниот прирачник.
 - (2) Резервирано.
 - (3) Периодот на важноста на проверката на стручноста на IAM-операторот е 6 календарски месеци.
- (в) Линиска проверка

Секој член на екипажот на летање завршува линиска проверка на VCA. Периодот на важноста на линиската проверка е 12 календарски месеци.
- (г) Обука и проверка за безбедносната опрема и опремата за итни ситуации

Секој член на екипажот на летање завршува периодична обука и проверка во однос на локацијата и користењето на целата безбедносна опрема и опрема за итни ситуации кои се носат во воздухопловот. Периодот на важноста на проверката на безбедносната опрема и опремата за итни ситуации е 12 календарски месеци.

(д) Обука за CRM

(1) Елементите за обука за CRM се интегрираат во сите соодветни фази на периодичната обука.

(2) Секој член на екипажот на летање завршува посебна модуларна обука за CRM. Сите главни теми на обуката за CRM се опфатени со дистрибуирање на модуларни сесии за обука што е можно подеднакво во текот на секој 3-годишен период.

(ѓ) Секој член на екипажот на летање завршува обука на земја и обука за летање на FSTD или VCA, или комбинација од обука на FSTD и VCA, најмалку на секои 12 календарски месеци.

ORO.FC.440 Спроведување на операции на повеќе од еден тип или варијанта

(а) Процедурите или оперативните ограничувања за спроведување на операции на повеќе од еден тип или варијанта утврдени во прирачникот за работа и одобрени од надлежниот орган го/ги опфаќаат:

(1) потребното минимално искуство на членовите на екипажот на летање;

(2) минималното искуство потребно за даден тип или варијанта пред започнување со обука и операција на друг тип или варијанта;

(3) процесот со кој членовите на екипажот на летање квалификувани за еден тип или варијанта ќе бидат обучени и ќе се квалификуваат за друг тип или варијанта; и

(4) сите применливи барања за неодамнешно искуство за секој тип или варијанта.

(б) Членовите на екипажот на летање не треба да оперираат со повеќе од три типа или групи на воздухоплови, вклучително и најмалку еден VCA.“;

(16) точка ORO.TC.100 се заменува со следново:

„ORO.TC.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува барањата што треба да ги исполни воздушен оператор кога оперира со воздухоплов со членови на технички екипаж во операции на комерцијален воздушен превоз на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), летови за медицинска служба за прва помош со VCA (VEMS), операции со помош на системи за ноќно гледање на пилотот (NVIS) или хеликоптерски операции со користење на дигалка (HNO).“;

(17) во точка ORO.TC.105, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Начленовите на техничкиот екипаж вклучени во HEMS, VEMS, HNO или NVIS-операциите на комерцијален воздушен транспорт им се доделуваат должности само под услов:

(1) да имаат наполнето најмалку 18 години;

(2) да се физички и ментално способни за безбедно извршување на нивните доделени должности и одговорности;

(3) да ја завршиле целата применлива обука што се бара од овој поддел за извршување на нивните доделени должности;

(4) да биле проверени и да се утврдило дека се вешти да ги извршуваат сите доделени должности во согласност со процедурите наведени во оперативниот прирачник.“;

(18) во точка ORO.TC.110, точка (г) се заменува со следново:

„(г) Проверките што следат по обуката за конверзија на операторот и сите потребни летови за запознавање се вршат пред дејствување како потребен технички член на екипажот во HEMS, VEMS, ННО или NVIS-операциите.“;

(19) во точка ORO.TC.120, точка (б) се заменува со следново: „(б) Обуката за конверзија на операторот ја/ги вклучува:

(1) локацијата и користењето на целата безбедносна опрема и опрема за преживување кои се носат во воздухопловот;

(2) сите процедури за вообичаени ситуации и итни ситуации;

(3) опремата во воздухопловот која се користи за извршување на должности во воздухопловот или на земја со цел да му се помогне на пилотот за време на HEMS, VEMS, ННО или NVIS-операциите.“;

(20) точка ORO.FTL.100 се заменува со следново:

„ORO.FTL.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува барањата кои треба да ги исполнуваат воздушниот оператор и членовите на неговиот кабински екипаж (членови на екипаж) во однос на ограничувањата на времето на летање и должностите и барањата за одмор за членовите на екипажот во операции на комерцијален воздушен превоз (CAT) со авиони.“.

АНЕКС VI

Анекс V (Дел-SPA) кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) точка SPA.GEN.100 се заменува со следново:

„SPA.GEN.100 Надлежен орган

(а) Надлежниот орган за издавањето на посебно одобрение е:

(1) за оператор на авиони или хеликоптери кој учествува во комерцијални операции, органот на земјата членка каде што операторот има основно место на деловна активност;

(2) за оператор на авиони или хеликоптери кој не учествува во комерцијални операции, органот на земјата членка каде што операторот има основно место на деловна активност, е основан или престојува;

(3) за IAM-оператор на VTOL-воздухоплови (VCA), органот на земјата членка каде што операторот има основно место на деловна активност или престојува;

(б) И покрај точка (а)(2), за оператор кој учествува во некомерцијални операции што користи воздухоплов регистриран во трета земја, применливите барања според овој анекс за одобрението на следниве операции не се применуваат доколку тоа одобрение се издава од трета земја која е земја на регистрација:

(1) навигација заснована на перформанси (PBN);

(2) спецификации за минимални навигациски перформанси (MNPS);

(3) минимуми за намалено вертикално раздвојување на воздушен простор (RVSM);

(4) операции при лоша видливост (LVO).“;

(2) точка SPA.MNPS.100 се заменува со следново:

„SPA.MNPS.100 MNPS-операции

Авиони и хеликоптери се оперираат само во определен воздушен простор со спецификации за минимални навигациски перформанси (MNPS) во согласност со регионални дополнителни процедури, каде што се воспоставени MNPS, доколку на операторот му е дадено одобрение од надлежниот орган да ги спроведува таквите операции.“;

(3) точка SPA.RVSM.100 се заменува со следново:

„SPA.RVSM.100 RVSM-операции

Авиони и хеликоптери се оперираат само во определен воздушен простор каде што се применува минимум за намалено вертикално раздвојување од 300 m (1 000 стапки) помеѓу нивото на лет (FL) 290 и FL 410, инклузивно, доколку на операторот му е дадено одобрение од надлежниот орган да ги спроведува таквите операции.“;

(4) точка SPA.LVO.100 се заменува со следново:

„SPA.LVO.100 Операции при лоша видливост и операции со

оперативни одобренија

Оператор на авиони или хеликоптери ги спроведува следниве операции само доколку се одобрени од надлежниот орган:

- (а) операции на полетување со услови на видливост помали од 400 m RVR;
 - (б) операции на приод по инструменти во услови на лоша видливост; и
 - (в) операции со оперативни одобренија, освен за EFVS-операции до 200, кои не се подложни на посебно одобрение.“;
- (5) точка SPA.DG.100 се заменува со следново:

„SPA.DG.100 Превоз на опасни материи

Освен како што е предвидено во Анекс IV (Дел-CAT), Анекс VI (Дел-NCC), Анекс VII (Дел-NCO), Анекс VIII (Дел-SPO) и Анекс IX (Дел-IAM) кон оваа регулатива, операторот превезува опасни материи само по воздушен пат ако тоа е одобрено од надлежниот орган.“;

- (6) во точка SPA.EFB.100, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Оператор на авиони или хеликоптери во комерцијален воздушен превоз или IAM-оператор користи апликација EFB од тип Б само ако на операторот му е дадено одобрение од надлежниот орган за таква употреба.“;

- (7) Се додава следниов [Поддел Љ]:

„ПОДДЕЛ Љ

ЛЕТОВИ ЗА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА ЗА ПРВА ПОМОШ СО VTOL-ВОЗДУХОПЛОВИ (VEMS)

SPA.VEMS.100 ЛЕТОВИ ЗА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА ЗА ПРВА ПОМОШ СО VTOL-ВОЗДУХОПЛОВИ СО ЕКИПАЖ (VEMS)

(а) IAM-оператор спроведува летови за медицинска служба за прва помош со VTOL-воздухоплови со екипаж (VEMS) ако на операторот му е дадено одобрение од надлежниот орган за такви операции.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, IAM-операторот:

- (1) поседува АОС во согласност со Анекс III (Дел-ORO);
 - (2) спроведува операции во согласност со релевантните барања од Анекс IX (Дел-IAM); и
 - (3) му докажува на надлежниот орган исполнување на барањата содржани во овој поддел.
- (в) IAM-операторот користи соодветни вертипорти за неговата оперативна база и болнички локации за VEMS, освен ако надлежниот орган не одобрил да користи локација од јавен интерес (PIS) на болничката локација.
- (г) IAM-операторот може да користи соодветни оперативни локации за целите на VEMS-мисиите или летовите за обука за VEMS, земајќи ги предвид:
- (1) барањата за перформанси на воздухопловот применливи за полетување и слетување;
 - (2) карактеристиките на оперативната локација, вклучително и димензии, препреки и состојба на површината;

(3) безбедното раздвојување на VTOL-воздухопловот (VCA) од луѓето на земја; и

(4) барањата за приватност, заштита на податоците, одговорност, осигурување, безбедност и заштита на животната средина.

SPA.VEMS.110 Барања за опрема за VEMS-операции

(а) Инсталирањето на VTOL-воздухоплов (VCA) на целата наменска медицинска опрема и сите последователни измени на таа инсталација и, каде што е соодветно, неговата операција, се одобруваат во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) За летови по VFR преку ден преку рути или области навигирани според визуелни ориентири, VCA се опремува со алатки кои даваат приказ на сопствената позиција и препреки на подвижната мапа. Мапата и базата(ите) на податоци за препреките се ажурираат.

(в) За летови по VFR преку ден, VCA се опремува со уред за мерење и прикажување на пилотот на висината и стабилизираната насока или со други еквивалентни алатки за ублажување на дезориентираноста на пилотот во случај на намалени визуелни знаци.

(г) Секој VCA кој се користи во VEMS-мисии се опремува со алатки со можност за ADS-B Out.

(д) Инструментите и опремата потребни според точка (ѓ) се одобруваат во согласност со применливите барања за пловидбеност.

(ѓ) IAM-операторот осигурува дека сите релевантни информации се документираат во списокот на минимална, неопходна опрема (MEL).

SPA.VEMS.115 Комуникација

Покрај барањата за инструменти и опрема применливи за VCA во конфигурација со екипаж, VCA кој се користи за VEMS-летови има опрема за комуникација која овозможува двонасочна комуникација со организацијата за која се спроведува VEMS-летот и, каде што е можно, да комуницира со персоналот кој дава итна помош на земја на местото на операцијата.

SPA.VEMS.120 Видливост и растојание од минимумите на облаците

Минимумите за испраќање на VEMS-летот и фазата на рута на VEMS-летот се оние утврдени во согласност со точка SERA.5001. Ако за време на фазата на рута, временските услови паѓаат под применливите минимуми:

(а) VCA одобрен за летови само по VFR преку ден слетува што е можно поскоро или се враќа во VEMS-базата.

(б) Резервирано.

SPA.VEMS.125 Барања за перформанси за VEMS-операции

VCA кој се користи за VEMS-операции се оперира во согласност со применливите барања за перформанси утврдени во точка UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Барања за екипажот

(а) *Избор.* IAM-операторот утврдува критериуми за избор на членовите на екипажот на летање за VEMS-операции, земајќи го предвид нивното претходно

искуство.

(б) *Оперативна обука.* Членовите на екипажот успешно завршуваат оперативна обука во согласност со VEMS-процедурите содржани во оперативниот прирачник.

(в) Резервирано.

(г) *Состав на екипажот*

(1) Лет преку ден. Минималниот состав на екипажот при испраќање за VEMS по VFR преку ден е двајца пилоти или еден пилот и еден член на техничкиот екипаж на VEMS.

По слетување на оперативната локација за VEMS, последовалните летови може да ги спроведе еден пилот:

(i) ако има потреба од дополнителни медицински набавки, полнење на гориво/полнење на батерија или преместување додека техничкиот член на екипажот на VEMS обезбедува медицинска помош на земја; или

(ii) ако техничкиот член на екипажот на VEMS обезбедува медицинска помош на медицинскиот пациент во лет или за време на превозот во друго возило.

(2) *Резервирано.*

(3) IAM-операторот осигурува дека континуитетот на концептот на екипаж се одржува во текот на VEMS-мисија.

(д) *Обука и проверка на екипажот на летање и техничкиот екипаж*

(1) Обуката и проверката се спроведуваат од соодветно квалификуван персонал во согласност со наставната програма вклучена во оперативниот прирачник и одобрена од надлежниот орган.

(2) Членови на екипажот

(i) Сите релевантни елементи на програмата за обука на екипажот го подобруваат знаењето на екипажот за работната средина и опремата за VEMS, ја подобруваат координацијата на екипажот и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците поврзани со транзит на рута во услови на лоша видливост, изборот на оперативни локации за VEMS и профилите на приод и заминување.

(ii) Мерките наведени во точка (i) се проценуваат за време на следново:

(A) Проверки на стручноста при VMC преку ден;

(B) линиски проверки.

(iii) Компонентите на VEMS од проверките на стручноста и линиските проверки наведени во точка (ii) имаат период на важност од 6 и 12 календарски месеци соодветно.

SPA.VEMS.135 Давање на упатства на медицинските лица и на другиот персонал

(а) *Медицински лица.* Пред секој VEMS-лет или серија на VEMS-летови, на медицинските лица им се даваат упатства за да се осигури дека се запознаени со работната средина и опремата за VEMS, дека можат да управуваат со опремата за итни ситуации во воздухопловот и можат да учествуваат во процедури за вообичаени ситуации и итни ситуации за влез и излез.

(б) *Персонал кој дава итна помош на земја.* Онаму каде што е вработен персонал кој дава итна помош на земја, IAM-операторот ги презема сите неопходни мерки за да се осигури дека тој персонал е запознаен со работната средина и опремата за VEMS и со ризиците поврзани со операциите на земја на оперативната локација за VEMS.

(в) *Медицински пациенти.* И покрај точка UAM.OP.MVCA.170 од Анекс IX (Дел-IAM), се даваат упатства само доколку здравствената состојба на медицинскиот пациент го дозволува тоа.

SPA.VEMS.140 Информации, процедури и документација

(а) IAM-операторот ги проценува, ублажува и минимизира ризиците поврзани со средината на VEMS како дел од неговата анализа на ризик и процес на управување. IAM-операторот ги опишува неговите мерки за ублажување, вклучително и оперативните процедури, во оперативниот прирачник.

(б) IAM-операторот осигурува дека водачот на воздухопловот (PIC) ги проценува посебните ризици поврзани со одреден VEMS-лет.

(в) Релевантни извадоци од оперативниот прирачник ѝ се ставаат на располагање на организацијата за која се обезбедува VEMS-операцијата.

SPA.VEMS.145 Објекти во оперативната база за VEMS

(а) Ако од членовите на екипажот се бара да се подготвени со време на реакција помало од 45 минути, се обезбедува наменско соодветно место блиску до секоја оперативна база за VEMS.

(б) Во секоја оперативна база за VEMS, на екипажот на летање му се дава пристап до објектите за добивање на информации за тековните и прогнозните временски услови и му се обезбедува соодветна комуникација со соодветните единици за давање на услуги на контролата на летање (ATS). Достапни се соодветни објекти за планирање на сите поврзани задачи.

SPA.VEMS.150 Полнење на гориво / празнење на гориво / полнење на батерија / менување на батерија додека патниците се качуваат, се во воздухопловот или симнуваат

Процедурите за полнење на гориво /празнење на гориво /полнење и менување на батерија со вклучени или исклучени единиците за подигање и потисок се вршат само во согласност со точка UAM.OP.MVCA.200 или точка UAM.OP.MVCA.205 како што е применливо.

SPA.VEMS.155 Систем за следење на воздухоплови

IAM-операторот воспоставува и одржува систем за следење на воздухопловите за VEMS-операциите за целото времетраење на VEMS-летот.“.

АНЕКС VII

Следниов Анекс IX се додава на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012:

„АНЕКС IX

ОПЕРАЦИИ НА ИНОВАТИВНА ВОЗДУШНА МОБИЛНОСТ (ДЕЛ-IAM)

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

IAM.GEN.050 Опсег

Овој анекс се применува за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (VCA) во согласност со VFR преку ден.

IAM.GEN.055 Надлежен орган

Надлежен орган на IAM-операторот е органот назначен од земјата членка каде што тој оператор има главно место на деловна активност или престој, или Агенцијата во согласност со член 65 кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

ОДДЕЛ 1

VTOL-воздухоплови (VCA)

IAM.GEN.VCA.050 Опсег

Овој оддел содржи општи услови за функционирање на VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Одговорности на екипажот

(а) Пилотите и другите членови на екипажот се одговорни за правилно извршување на нивните должности кои се:

- (1) во врска со безбедноста на VCA и неговите патници; и
- (2) наведени во оперативниот прирачник (ОМ) на VCA-операторот;
- (б) Пилотите и другите членови на екипажот исполнуваат сè од следново:
 - (1) го пријавуваат, ако веќе не е пријавено, до водачот на воздухопловот (PIC) секоја грешка, откажување, неисправност или дефект за кој тие веруваат дека може да влијае на пловидбеноста или безбедната операција на VCA, вклучително и системите за итни ситуации;
 - (2) го пријавуваат, ако веќе не е пријавено, до водачот на воздухопловот (PIC) секој инцидент што ја загрозил или би можел да ја загрози безбедноста на операцијата на VCA;
 - (3) ги исполнуваат релевантните услови на системот за известување за настани на операторот;
 - (4) ги исполнуваат условите за времето на летање, времето на должност и одмор што се применуваат за нивните активности;
 - (5) не ги оневозможува или исклучуваат апаратите за снимање за време на летот или намерно ги брише нивните снимки.

(в) Пилотите и другите членови на екипажот не вршат должности во врска со операцијата на VCA доколку се во која било од следниве ситуации:

„(1) кога се под дејство на психоактивни супстанции или кога не се способни

поради повреда, замор, лекови, болест или други слични причини;“;

- (2) кога не ги исполнуваат условите за здравствена способност;
- (3) кога имаат какво било сомневање дека се способни да ги извршат доделените должности;
- (4) кога знаат или се сомневаат дека страдаат од замор како што е наведено во точка 7.5 од Анекс V кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139 или на друг начин се чувствуваат неспособни до степен до кој може да биде загрозена безбедноста на летот.

IAM.GEN.VCA.105 Одговорности на водачот на воздухопловот (PIC)

(а) Покрај исполнувањето на точка IAM.GEN.VCA.100, PIC, веднаш штом ќе ги преземе командните функции на местото кое му е доделено и додека не ги предаде командните функции или не го напушти местото кое му е доделено на крајот на летот, исполнува сè од следново:

- (1) одговорен е за безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот во VCA;
- (2) одговорен е за операцијата и безбедноста на VCA кога се вклучени единиците за подигање и потиснување;
- (3) е одговорен за започнување, продолжување, прекинување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;
- (4) има овластување да ги дава сите команди и да презема секакви соодветни дејствија со цел да се осигури безбедноста на VCA и на лицата и/или сопственост што се превезува во него;
- (5) осигурува дека сите патници се информирани за локацијата на излезите за итни ситуации, како и за локацијата и употребата на релевантната безбедносна опрема и опремата за итни ситуации, како што е применливо;
- (6) осигурува дека сите патници се информирани за тоа кога и како да комуницираат со членот(вите) на екипажот за време на летот;
- (7) осигурува дека сите оперативни процедури и листи за проверка се исполнуваат во согласност со оперативниот прирачник (ОМ) на VCA-операторот;
- (8) не дозволува ниту еден член на екипажот на летање да врши каква било активност за време на критичните фази на летот, освен за должностите потребни за безбедна операција на VCA;
- (9) осигурува дека апаратите за снимање не се оневозможени или исклучени за време на летот и дека нивните снимки не се намерно избришани;
- (10) одлучува за прифаќање на VCA со неисправности во согласност со списокот на отстапувања од конфигурацијата (CDL) на VCA или списокот на минимална, неопходна опрема (MEL) и техничкиот дневник на VCA;
- (11) осигурува дека е извршен предполетен преглед во согласност со применливите услови за постојана пловидбеност;
- (12) се уверува дека релевантната опрема за итни ситуации останува лесно достапна за итна употреба;

(13) ги евидентира, при завршувањето на летот, во согласност со условите на системот за евиденција за постојана пловидбеност, податоците за користење и сите познати или сомнителни дефекти на VCA за да се осигури континуирана безбедност на летот.

(б) PIC, во итни ситуации кои бараат итно одлучување и дејствување, ги презема сите дејствија што смета дека се неопходни под тие услови. Во такви случаи, PIC може да отстапи од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(в) PIC, штом е изводливо, пријавува до соодветната единица за давање на услуги на контролата на летање (ATS) за сите опасни временски услови или услови за летање настанати за време на летот кои веројатно ќе влијаат на безбедноста на другите операции на VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Овластување на водачот на воздухоплов

IAM-операторот ги презема сите разумни мерки за да осигури дека сите лица што се превезуваат во VCA ги почитуваат сите законски наредби дадени од PIC со цел да се осигури безбедноста на VCA и на лицата или сопственоста што се превезува во него.

IAM.GEN.VCA.120 Заеднички јазик

IAM-операторот осигурува дека сите членови на екипажот може да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

IAM.GEN.VCA.130 Вклучување на единици за подигање и потиснување

Единиците за подигање и потиснување на VCA се вклучуваат само за целите на летот од квалификуван пилот кој управува со командите на VCA.

IAM.GEN.VCA.140 Преносливи електронски уреди (PED)

IAM-операторот не дозволува ниту едно лице да користи PED во воздухоплов што може негативно да влијае на перформансите на системите и опремата на VCA и ги преземе сите разумни мерки за да ја спречи таквата употреба.

IAM.GEN.VCA.141 Употреба на електронски „пилотски“ торби (EFB)

(а) Кога EFB се користи во воздухоплов, IAM-операторот осигурува тоа да не влијае негативно на перформансите на системите или опремата на VCA или на способноста на членот на екипажот на летање да оперира со VCA.

(б) IAM-операторот не користи апликација EFB од тип Б, освен ако не е одобрена во согласност со Поддел К од Анекс V (Дел-SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Информации за опрема за итни ситуации и опрема за преживување што се носат во VCA

IAM-операторот во секое време има на располагање списоци за итна комуникација со координативните центри за спасување (RCC) кои содржат информации за опремата за итни ситуации и опремата за преживување што се носат на кој било од неговите VCA.

IAM.GEN.VCA.155 Превезување на воено оружје и воена муниција

IAM-операторот не прифаќа воено оружје или воена муниција по воздушен пат во VCA.

IAM.GEN.VCA.160 Превезување на спортско оружје и муниција

(а) IAM-операторот не прифаќа спортско оружје за превезување по воздушен пат во VCA освен ако:

- (1) тоа може да се постави во VCA на место кое е достапно за патниците за време на летот; и
- (2) целата муниција е извадена и се превезува одделно од спортското оружје.

IAM.GEN.VCA.165 Начин на превезување на лица

IAM-операторот ги презема сите разумни мерки за да осигури дека ниту едно лице не се наоѓа во кој било дел од VCA за време на летот кој не е проектиран или определен за сместување на лица, освен кога лице презема дејство кое е неопходно за безбедноста на VCA или на кое било лице, животно или стока што се превезува во VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Психоактивни супстанции

IAM-операторот ги презема сите разумни мерки за да осигури дека ниту едно лице не влегува или не е во VCA кога е под дејство на психоактивни супстанции до степен до кој безбедноста на VCA или неговите патници веројатно ќе биде загрозувана.

(б) IAM-операторот развива и спроведува објективна, транспарентна и недискриминаторска политика и процедура за спречување и откривање на злоупотреба на психоактивни супстанции од пилотите и другиот персонал кој врши безбедносно чувствителни задачи под директна контрола на IAM-операторот, со цел да се осигури дека безбедноста на VCA и неговите патници не е загрозувана.

(в) Доколку пилотите или другиот персонал кој врши безбедносно чувствителни задачи се тестираат позитивно на психоактивни супстанции, IAM-операторот го информира својот надлежен орган и органот кој е одговорен за пилотите и засегнатиот персонал.

IAM.GEN.VCA.175 Загрозување на безбедноста

(а) IAM-операторот ги презема сите разумни мерки за да осигури дека ниту едно лице не постапува или пропушта да дејствува несовесно, намерно или небрежно, така што со тоа:

- (1) да се загрози безбедноста на VCA или безбедноста на лицата во него; или
- (2) да предизвика или дозволи VCA да загрози кое било лице или сопственост.

(б) IAM-операторот осигурува пилотите да се подложни на психолошка процена пред да започнат со операциите на летот со цел:

- (1) да се утврдат психолошките карактеристики и соодветноста на пилотите во врска со нивната работна средина; и
- (2) да се намали веројатноста пилотите негативно да се влијаат врз безбедната операција на VCA.

IAM.GEN.VCA.176 Програма за поддршка на пилоти

(а) IAM-операторот овозможува, олеснува и осигурува пристап до проактивна и наказувачка програма за поддршка која ќе им помогне и поддржи пилотите во

препознавање, справување и надминување на секој проблем што може негативно да влијае на нивната способност безбедно да ги остварат правата од нивната дозвола.

(б) Без да е во спротивност со применливото право на Унијата за заштита на поединците во однос на обработката на личните податоци и за слободното движење на тие податоци, заштита на доверливоста на личните податоци е предуслов за ефективна пилот-програма за поддршка.

AM.GEN.VCA.185 Информации што треба да се чуваат на земја

(а) IAM-операторот осигурува дека за времетраењето на секој лет, или серија на летови, информации кои се релевантни за летот, или серија на летови, и соодветни за типот на операција:

- (1) се чуваат на земја; и
 - (2) се задржуваат додека не се направи дупликат на местото каде што ќе се чуваат; или, ако ова е неизводливо,
 - (3) се превезуваат во огноотпорен сад во VCA.
- (б) Информациите наведени во точка (а) вклучуваат сè од следново:
- (1) копија од оперативниот план на лет;
 - (2) копии од релевантниот(те) дел(ови) од евиденцијата за постојана пловидбеност на воздухопловот;
 - (3) NOTAM-документација која е посебна за рутата, доколку е конкретно уредена од IAM-операторот
 - (4) документација за маса и рамнотежа;
 - (5) известување за посебни товариње.

IAM.GEN.VCA.190 Обезбедување на документација и евиденција

PIC, во разумен рок од барањето да го стори тоа од лице овластено од орган, му ја доставува на тоа лице документацијата што е потребна да се носи во воздухопловот, на хартија или дигитален медиум.

IAM.GEN.VCA.195 Чување, обезбедување, заштита и користење на снимки од апарати за снимање

- (а) По несреќа, сериозен инцидент или случај утврден од истражниот орган, IAM-операторот ги чува оригиналните снимени податоци на апаратот за снимање, кои се превезуваат во VCA во согласност со Поддел Г од овој анекс, во период од 60 дена или додека поинаку не наложи истражниот орган.
- (б) IAM-операторот спроведува оперативни проверки и оценки на снимките за да осигури континуирана исправност на апаратот за снимање.
- (в) IAM-операторот осигурува дека се чуваат снимките на параметрите на летот што се потребни да се снимаат на апаратот за снимање. За целите на тестирање и одржување на апаратот за снимање, може да се избрише до 1 час од најстариот снимен материјал за време на тестирањето.
- (г) IAM-операторот ја чува и одржува ажурирана документацијата што ги содржи потребните информации за претворање на необработени податоци за летот во параметри на летот изразени во инженерски единици.

(д) IАМ-операторот ја става на располагање секоја зачувана снимка од апаратот за снимање, доколку тоа го утврди надлежниот орган.

(ф) Без да е во спротивност со Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 (*) и Регулативата (ЕУ) 2016/679 (**):

(1) освен за осигурување на исправност на апаратот за снимање, аудиоснимките не се откриваат или користат освен ако не се исполнети сите следни услови:

(i) воспоставена е процедура во врска со ракувањето со таквите аудиоснимки и со нивното транскрибирање;

(ii) сите засегнати пилоти и персонал за одржување дале претходна согласност;

(iii) таквите аудиоснимки се користат само за одржување или подобрување на безбедноста;

(2) при проверка на аудиоснимките на апаратот за снимање за да се осигури исправноста на тој апарат за снимање, IАМ-операторот ја заштитува приватноста на тие аудиоснимки и осигурува дека тие не се откриени или користени за други цели освен за осигурување на исправноста на апаратот за снимање;

(3) параметрите на летот снимени од апарат за снимање не се користат за други цели освен за истрага на несреќа или инцидент кој е подложен на задолжително известување, освен ако таквите снимки не исполнуваат кој било од следниве услови:

(i) се користат од IАМ-операторот само за цели на пловидбеност или одржување;

(ii) се анонимни;

iii) се откриени според безбедни процедури;

(4) освен за осигурување на исправност на апаратот за снимање, снимените слики од кабината на екипажот на летање не се откриваат или користат освен ако не се исполнети сите следни услови:

(i) воспоставена е процедура во врска со ракувањето со таквите снимки со слики;

(ii) сите засегнати пилоти и персонал за одржување дале претходна согласност;

(iii) таквите снимки со слики се користат само за одржување или подобрување на безбедноста;

(5) кога снимките од кабината на екипажот на летање, снимени од апарат за снимање, се проверуваат за да се осигури исправност на тој апарат за снимање,

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истрага и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56/ЕЗ (Сл. весник L бр. 295, 12.11.2010 година, стр. 35).

(**) Регулатива (ЕУ) бр. 2016/679 на Европскиот парламент и на Советот од 27 април 2016 година за заштита на лицата што се однесува на обработката на личните податоци и за слободното движење на тие податоци и за укинување на Директивата 95/46/ЕЗ (Општа регулатива за заштита на податоците) (Сл. весник L 119, 4.5.2016 година, стр. 1).

тогаш:

- (i) тие слики не се откриваат или користат за други цели освен за осигурување на исправност на апаратот за снимање;
- (ii) ако делови од телото на пилотите или патниците веројатно се видливи на сликите, операторот ја осигурува приватноста на тие слики.

IAM.GEN.VCA.200 Превоз на опасни материи со посебно одобрение

- (a) Превозот на опасни материи по воздушен пат се врши најмалку во согласност со Анекс 18 од Чикашката конвенција и применливите технички упатства (TI).
- (b) IAM-операторот се одобрува за превезување на опасни материи по воздушен пат како товар во согласност со Поддел Е од Анекс V (Дел-SPA).
- (в) IAM-операторот утврдува процедури за да се осигури дека се преземени сите разумни мерки за да се спречи непријавени или погрешно пријавени опасни материи да се носат во воздухопловот ненамерно.
- (г) IAM-операторот осигурува дека целиот персонал, вклучително и персоналот од трета страна, вклучен во прифаќањето, ракувањето, товарењето и истоварувањето на товарот се информирани за оперативното одобрение и ограничувањата на операторот во врска со превозот на опасни материи по воздушен пат и дека им се обезбедуваат потребните информации што ќе им овозможат да ги извршуваат своите одговорности, како што се бара од TI.
- (д) IAM-операторот, во согласност со TI, осигурува дека на патниците им се обезбедуваат информации за превезување на опасни материи во воздухопловот.
- (ѓ) IAM-операторот, во согласност со TI, пријавува без одлагање на надлежниот орган и соодветниот орган на земјата на случување во случај на:
 - (1) сите несреќи или инциденти кои вклучуваат опасни материи;
 - (2) откривање на непријавени или погрешно пријавени опасни материи во товар или пошта; или
 - (3) откривање на опасни материи што ги носат патници или членови на екипажот, или во нивниот багаж, кога тоа не е во согласност со Дел 8 од TI.
- (е) IAM-операторот осигурува известувањата кои даваат информации за превозот на опасни материи да бидат обезбедени на точките за прифаќање на товарот како што се бара од TI.

IAM.GEN.VCA.205 Превоз на опасни материи без посебно одобрение

- (a) Превозот на опасни материи по воздушен пат се врши најмалку во согласност со Анекс 18 од Чикашката конвенција и применливите TI.
- (b) Опасните стоки ги носат операторите во VCA без посебно одобрение што се бара според Поддел Е од Анекс V (Дел-SPA) доколку:
 - (1) не се подложни на TI во согласност со нејзиниот Дел 1; или
 - (2) ги носат патници или членови на екипажот, или се во нивниот багаж, во согласност со Дел 8 од TI.
- (в) IAM-операторите кои не се одобрени во согласност со Поддел Е од Анекс V (Дел-SPA), воспоставуваат програма за обука за опасни материи што ги

исполнува барањата од Анекс 18 од Чикашката конвенција и применливите TI.

(г) IAM-операторот осигурува дека на патниците им се обезбедуваат информации за превезување на опасни материи во согласност со Техничките упатства.

(д) IAM-операторот утврдува процедури за да се осигури дека се преземени сите разумни мерки за да се спречи непријавени опасни материи да се носат во воздухопловот ненамерно.

(ѓ) IAM-операторот, во согласност со TI, пријавува без одлагање на надлежниот орган и соодветниот орган на земјата на случување во случај на:

- (1) сите несреќи или инциденти кои вклучуваат опасни материи;
- (2) откривање на непријавени опасни материи во товар или пошта; или
- (3) откривање на опасни материи што ги носат патници или членови на екипажот, или во нивниот багаж, кога тоа не е во согласност со Дел 8 од TI.

ОДДЕЛ 2

VTOL-воздухоплови со екипаж (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Опсег

Овој оддел утврдува дополнителни услови за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Влез во кабината на екипажот на летање

(а) IAM-операторот осигурува дека ниту едно лице, освен пилотот кому му е доделен летот, нема влез во, или е превезено во, кабината на екипажот на летање, освен ако (на) тоа лице не (му) е:

- (1) оперативен член на екипажот;
 - (2) претставник на надлежниот орган или орган кој врши проверка, доколку тоа е потребно за извршување на нивните службени должности; или
 - (3) дозволено со и превезено во согласност со OM на операторот.
- (б) Водачот на воздухопловот осигурува дека:
- (1) влезот во кабината на екипажот на летање не предизвикува одвлекување на вниманието или попречување во спроведувањето на летот; и
 - (2) сите лица кои се превезуваат во кабината на екипажот на летање се запознаени со релевантните безбедносни процедури.
- (в) Водачот на воздухопловот ја донесува конечната одлука во врска со влезот во кабината на екипажот на летање во VCA.

IAM.GEN.MVCA.180 Документи, прирачници и информации кои треба да се носат во воздухопловот на секој лет

(а) Следниве документи, прирачници и информации, на хартија или дигитални медиуми, се носат на секој лет со VCA и се лесно достапни за целите на проверка:

- (1) прирачникот за летање на воздухопловот (AFM) или еквивалентен(ни) документ(и);

- (2) оригиналното уверение за регистрација на воздухопловот;
 - (3) оригиналното уверение за пловидбеност на воздухопловот (CofA);
 - (4) уверението за бучава, вклучително и англиски превод каде што е обезбеден од органот кој е одговорен за издавање на уверението за бучава;
 - (5) заверена вистинска копија од уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС), вклучително и превод на англиски кога АОС е издадено на друг јазик;
 - (6) спецификациите на операциите релевантни за типот на воздухоплов, издадени со АОС, вклучително и англиски превод кога спецификациите на операциите се издадени на друг јазик;
 - (7) оригиналната дозвола за радиостаница на воздухоплов, доколку е применливо;
 - (8) уверение(ја) за осигурување од одговорност за трети лица;
 - (9) дневникот за патување, или еквивалент, за воздухопловот;
 - (10) евиденцијата за постојана пловидбеност, како што е применливо;
 - (11) детали за поднесениот план на лет за ATS, доколку е применливо;
 - (12) актуелни и соодветни аеронаутички карти за рутата на предложениот лет и сите правци по кои е разумно да се очекува дека летот може да биде пренасочен;
 - (13) процедури и информации за визуелни сигнали кои ги користи воздухоплов кој пресретнува и воздухоплов кој е пресретнат;
 - (14) информации во врска со услугите за пребарување и спасување за областа на планираниот лет, до кои треба лесно да се пристапи во воздухопловот;
 - (15) тековните делови на ОМ кои се релевантни за должностите на пилотите, кои се лесно достапни за тие пилоти;
 - (16) MEL;
 - (17) соодветни известувања за пилотите (NOTAM) и документација со инструкции во врска со службите за воздухопловни информации (AIS);
 - (18) соодветни метеоролошки информации;
 - (19) изјави за товар и/или патници;
 - (20) документација за маса и рамнотежа;
 - (21) оперативниот план на лет, каде што е потребно;
 - (22) известување за посебните категории на патници (SCP), доколку е применливо; и
 - (23) која било друга документација која може да се однесува на летот или која ја бараат земјите преку кои се врши летот;
- (б) Документите, прирачниците и информациите што се носат на секој лет се достапни за овластени лица, употребливи и доверливи.
- (в) И покрај точка (а), во случај на губење или кражба на документите наведени во точките (а) од (2) до (8), операцијата може да продолжи додека летот не стигне до својата дестинација или место каде што може да се обезбедат

документи за замена.

IAM.GEN.MVCA.181 Документи и информации кои може да не се носат во воздухопловот

(а) И покрај точка IAM.GEN.MVCA.180, за IAM-операциите во согласност со VFR преку ден, полетување и слетување на истиот вертипорт во рок од 24 часа или останување во локалната област наведена во ОМ, следниве документи и информации може да се задржат на вертипортот наместо да се носат во воздухопловот на секој лет:

- (1) уверение за бучава;
- (2) дозвола за радиостаница на воздухоплов;
- (3) дневник за патување или еквивалент;
- (4) евиденција за постојана пловидбеност;
- (5) известувања за пилотите (NOTAM) и документација со инструкции во врска со службите за воздухопловни информации (AIS);
- (6) метеоролошки информации;
- (7) известување за посебните категории на патници (SCP), доколку е применливо; и
- (8) документација за маса и рамнотежа.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

ОДДЕЛ 1

VTOL-воздухоплови (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Опсег

Овој оддел ги утврдува условите за IAM-операции на VTOL-воздухоплови (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Проверка на висиномер и поставувања на висиномер

- (а) IAM-операторот утврдува процедури за проверка на висиномерот пред секое заминување.
- (б) IAM-операторот утврдува процедури за поставувања на висиномерот за сите фази на летот, кој ги зема предвид процедурите утврдени од земјата на вертипортот или, доколку е применливо, од земјата на воздушниот простор во која се лета.

UAM.OP.VCA.125 Таксирање и движење по земја

- (а) IAM-операторот утврдува стандардни процедури и процедури за вонредни состојби за таксирање на VCA (во воздух и на земја) и за движење на VCA по земја со цел да се осигури безбедно функционирање на VCA на вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација за VEMS. Особено, IAM-операторот го земе предвид ризикот од судир помеѓу VCA кој таксира или VCA кој се преместува и друг воздухоплов или други објекти, како и ризикот од повреди на персоналот на земјата. Процедурите на IAM-операторот се координираат со операторот на вертипортот, локацијата за пренасочување или

оперативната локација, како што е применливо.

(б) VCA се таксира на површината за движење на вертипорт, локацијата за пренасочување или оперативна локацијата за VEMS:

(1) од соодветно квалификуван пилот на командите на VCA; или

(2) во случај на таксирање по земја без патници за цел различна од полетување, од лице на командите на VCA, назначено од IAM-операторот, откако ќе добие соодветна обука и упатства.

(в) IAM-операторот осигурува дека движењето по земја на VCA на површина за движење на вертипорт, локација за пренасочување или оперативна локација за VEMS се врши или е под надзор на персонал кој добил соодветна обука и упатства.

UAM.OP.VCA.130 Процедури за намалување на бучавата

(а) При развивање на оперативни процедури, IAM-операторот ја зема предвид потребата да се минимизира влијанието на бучавата и сите објавени процедури за намалување на бучавата.

(б) Процедурите на IAM-операторот:

(1) осигуруваат дека безбедноста има приоритет пред намалувањето на бучавата; и

(2) се едноставни и безбедни за спроведување со тоа што нема значително да се зголеми обемот на работа на екипажот на летање за време на критичните фази на летот.

UAM.OP.VCA.135 Рутини и области на операција

(а) IAM-операторот осигурува дека операциите се вршат само по рути или во рамките на областите за кои:

(1) се обезбедуваат вселенски уреди, копнена опрема и услуги и метеоролошки услуги, соодветни за планираната операција;

(2) достапни се соодветни вертипорти, локации за пренасочување или оперативни локации за VEMS кои дозволуваат да се изврши слетување во случај на критично откажување за перформанси (CFP) на VCA;

(3) перформансите на VCA се соодветни за да исполнат условите за минимална висина на летот;

(4) опремата на VCA ги исполнува минималните услови за планираната операција; и

(5) достапни се соодветни мапи и карти.

(б) IAM-операторот на осигурува дека операциите се вршат во согласност со какво било ограничување на рутите или областите на операција наведени од надлежниот орган.

UAM.OP.VCA.145 Утврдување на минимални висини на летот

(а) За сите сегменти на рутата што треба да се летаат, IAM-операторот утврдува:

(1) минимални висини на летот што го обезбедуваат потребното вертикално

надвисување од теренот и препреките, земајќи ги предвид релевантните услови од Поддел В од овој анекс и минимумите утврдени од земјата во која се врши операцијата; и

- (2) метод за пилотот да ги утврди висините наведени во точка (1).
- (б) Методот за утврдување на минималните висини на летот го одобрува надлежниот орган.
- (в) Кога минималните висини на летот утврдени од IAM-операторот и земјата во која се врши операцијата се разликуваат, се применуваат повисоките вредности.

UAM.OP.VCA.190 Шема за гориво/енергија – општо

(а) Операторот воспоставува, спроведува и одржува шема за гориво/енергија која се состои од политики и процедури:

- (1) планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија за време на летот;
- (2) избор на вертипорти, локации за пренасочување или оперативни локации за VEMS; и
- (3) управување со гориво/енергија за време на летот.
- (б) Шемата за гориво/енергија:
 - (1) е соодветна за соодветна планираната операција; и
 - (2) одговара на способноста на IAM-операторот да го поддржи нејзиното спроведување.
- (в) Шемата за гориво/енергија се вклучува во прирачникот за работа.

За шемата за гориво/енергија и за секоја нејзина промена, потребно е претходно одобрение од надлежниот орган.

UAM.OP.VCA.191 Шема за гориво/енергија – планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија за време на летот

IAM-операторот осигурува дека:

- (а) VCA носи доволна количина употребливо гориво/енергија и резерви за безбедно да го заврши планираниот лет и да дозволи отстапувања од планираната операција;
- (б) планираната количина на употребливо гориво/енергија за планираниот лет се заснова на сè од следново:
 - (1) податоци за потрошувачката на гориво/енергија наведени во AFM или тековни податоци посебни за воздухопловот добиени од систем за следење на потрошувачката на гориво/енергија;
 - (2) условите под кои треба да се оперира летот, вклучително и, но не ограничувајќи се на:
 - (i) перформансите потребни за планираниот лет до дестинацијата, вклучително и вертипорти, локации за пренасочување или оперативни локации, избрани долж рутата;
 - (ii) предвидените маси;

- (iii) NOTAM;
- (iv) предвидените метеоролошки услови;
- (v) влијанијата на одложените предмети за одржување во согласност со MEL на IAM-операторот и/или на отстапувањата од конфигурацијата во согласност со CDL на IAM-операторот;
- (vi) очекуваната рута на заминување и пристигнување и очекуваните доцнења;
- (3) ефикасноста и капацитетот на уредите за складирање на енергија за планираните оперативни услови, земајќи ја предвид деградацијата на тие уреди за складирање на енергија како што е соодветно;
- (в) пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија и резерви за летот вклучува:
 - (1) гориво/енергија за таксирање што не е помала од количината што се очекува да се искористи пред полетувањето;
 - (2) гориво/енергија за патување што е количина на гориво/енергија што е потребна за да му се овозможи на воздухопловот да лета од моментот на полетување, или од точката на повторно планирање за време на летот, до слетување на вертипортот на дестинација, локацијата за пренасочување или оперативната локација, земајќи ги предвид оперативните услови од точка (б)(2);
 - (3) гориво/енергија за непредвидени ситуации што е количина на гориво/енергија потребна за да се компензираат непредвидените фактори кои би можеле да имаат влијание врз потрошувачката на гориво/енергија до вертипортот на дестинација, локацијата за пренасочување или оперативната локација;
 - (4) финално резервно гориво/енергија што се утврдува врз основа на сè од следново:
 - (i) репрезентативното време предвидено во AFM за да се изврши продолжување на друг круг од точката на донесување на одлука за слетување (LDP) и назад до таа LDP земајќи ги предвид одобрените минимални перформанси (CMP) на VCA;
 - (ii) конзервативните услови на околината од гледна точка на потрошувачката на гориво/енергија;
 - (iii) соодветната конфигурација/брзина за извршување на процедурите за продолжување на друг круг и приод;
 - (iv) конзервативната потрошувачка на гориво/енергија;
 - (5) дополнително гориво/енергија што е количество гориво/енергија што му овозможува на VCA да изврши безбедно слетување на вертипорт, локација за пренасочување или оперативна локација, избрана долж рутата, земајќи ги предвид CMP на VCA на која било точка од рутата; ова дополнително гориво/енергија е потребно само ако количината на гориво/енергија што се пресметува според точките (в)(2) и (в)(3) не е доволна за таков настан;
 - (6) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид предвидените доцнења или посебните оперативни ограничувања; и
 - (7) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара PIC.
- (г) ако летот мора да продолжи по маршрута или до вертипорт на дестинација,

локација за пренасочување или оперативна локација различна од првично планираното, процедурите за повторно планирање за време на летот за пресметка на потребното употребливо гориво/енергија ги вклучуваат оние наведени во точка (б)(2) и во точките (в) од (2) до (6).

UAM.OP.VCA.195 Шема за гориво/енергија – управување со гориво/енергија за време на летот

(а) IАМ-операторот утврдува политики и процедури за да осигури дека се вршат проверки на гориво/енергија за време на летот и управување со гориво/енергија.

(б) PIC ја следи количината на употребливо гориво/енергија што преостанува во VCA за да се осигури дека е заштитена и не помалку од горивото/енергијата што е потребна за да се продолжи до избраниот вертипорт на дестинација, локација за пренасочување или оперативна локација за VEMS каде што може да се изврши безбедно слетување.

(в) Кога промената на одобрението за продолжување до посебен вертипорт, локација за пренасочување или оперативна локација за VEMS за која PIC се обврзал да слета може да резултира со слетување со помалку од планираното завршно резервно гориво/енергија, тие ја известуваат контролата на летање (АТC) за состојба „минимално гориво/енергија“ објавувајќи „МИНИМАЛНО ГОРИВО“.

(г) PIC прогласува „итна состојба за гориво/енергија“ со издавање на пораката „MAYDAY FUEL“ кога употребливото гориво/енергија што се пресметува дека е достапна при слетување на најблискиот вертипорт, локација за пренасочување или оперативна локација за VEMS каде што може да се изврши безбедно слетување е помало од планираното завршно резервно гориво/енергија.

UAM.OP.VCA.210 Пилотите на местото кое им е доделено

(а) За време на полетувањето и слетувањето, пилотот што треба да биде на должност е на местото кое му е доделено.

(б) За време на сите други фази на летот, пилотот што треба да биде на должност останува на местото кое му е доделено, освен ако отсуството е неопходно за извршување на должностите во врска со операцијата или за физиолошки потреби. Каде што е неопходно отсуство од горенаведените причини, командата на VCA му се предава на друг соодветно квалификуван пилот.

(в) За време на сите фази на летот, пилотот што треба да биде на должност е претпазлив. Доколку пилотот увиди дека не е претпазлив, се преземат соодветни противмерки.

UAM.OP.VCA.245 Метеоролошки услови

IАМ-операторот осигурува дека воздухопловот се оперира во рамките на временските оперативни ограничувања за кои е одобрен и имајќи ги предвид тековните и прогнозните временски услови за целото времетраење на летот.

UAM.OP.VCA.250 Мраз и други загадувачи – процедури на земја

(а) IАМ-операторот утврдува процедури што треба да се следат кога е неопходна постапка за одмрзнување/против мрзнење на земја и поврзани

инспекции на VCA за негово безбедно функционирање.

(б) PIC започнува полетување само ако VCA е исчистен од какви било наслаги што може негативно да влијаат на неговите перформанси или командувањето во согласност со неговиот AFM.

UAM.OP.VCA.255 Мраз и други загадувачи – процедури за време на летот

(а) IАМ-операторот утврдува процедури за летови во очекувани или вистински услови на мрзнење.

(б) PIC го започнува летот или намерно лета во очекувани или вистински услови на мрзнење само ако VCA е одобрен и опремен да оперира во такви услови.

(в) Ако вистинското мрзнење го надминува интензитетот на мрзнење за кој е одобрен воздухопловот, или ако воздухоплов кој не е одобрен за лет во познати услови на мрзнење наиде на мрзнење, PIC излегува од условите на мрзнење без одлагање и, доколку е потребно, објавува опасна ситуација на ATS.

UAM.OP.VCA.260 Снабдување со моторно масло

Каде што е применливо, PIC започнува лет или продолжува во случај на повторно планирање за време на летот, само откако ќе се увери дека VCA ја носи најмалку планираната количина на моторно масло за безбедно да го заврши летот, земајќи ги предвид очекуваните оперативни услови.

UAM.OP.VCA.265 Услови за полетување

Пред да започне полетување, PIC се уверува дека:

(а) метеоролошките услови на вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација за VEMS и состојбата на површината за полетување која е наменета да се користи нема да го спречи PIC да изврши безбедно полетување и заминување; и

(б) ќе се почитуваат утврдените оперативни минимуми за вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација за VEMS, како што е применливо.

UAM.OP.VCA.270 Минимални висини на летот

PIC не лета под одредената минимална висина на летот освен:

(а) кога е неопходно за полетување или слетување; или

(б) кога се симнува во согласност со процедурите одобрени од надлежниот орган.

UAM.OP.VCA.275 Симулирани невообичаени или итни ситуации за време на летот

Кога се превезуваат патници или товар, PIC не симулира невообичаени или итни ситуации кои бараат примена на процедури за невообичаени или итни ситуации.

UAM.OP.VCA.290 Откривање на близина

Кога PIC или систем за предупредување за близина открие неочекувана близина до земјата и/или препреки лоцирани хоризонтално во врска со VCA, PIC веднаш презема корективни мерки за да воспостави безбедни услови за летање.

UAM.OP.VCA.300 Услови за приод и слетување

Пред да започне операција на приод, PIC се уверува дека:

- (а) метеоролошките услови на вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација за VEMS нема да го спречат PIC да изврши безбеден приод, слетување или продолжување на друг круг, земајќи ги предвид информациите за перформансите содржани во оперативниот прирачник (ОМ); и
- (б) се исполнети утврдените оперативни минимуми на вертипортот или видливоста и растојанието од минимумите на облаците за летови извршени во согласност со VFR преку ден.

UAM.OP.VCA.315 Часови на летање – известување

IAM-операторот го стави на располагање на надлежниот орган бројот на часови на летање за секој VCA кој оперирал за време на претходната календарска година.

ОДДЕЛ 2

VTOL-воздухоплови со екипаж (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Опсег

Овој оддел утврдува дополнителни услови за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Користење на услуги на контролата на летање (ATS)

IAM-операторот осигурува дека:

- (а) се користат АТС соодветни на воздушниот простор во кој се врши операцијата и на применливите правила за воздушниот сообраќај, секогаш кога е достапно;
- (б) оперативните упатства за време на летот кои вклучуваат промена на планот на лет за АТС се координираат со соодветната единица за АТС пред да се пренесат до VCA;
- (в) аранжманите на услугите за потрага и спасување може да важат секогаш кога користењето на АТС во воздушниот простор во кој се врши операцијата не е задолжително за летови по VFR преку ден;
- (г) за операции во воздушен простор определен од надлежниот орган како воздушен простор U-space и кои се обезбедени со услуги на контролата на летање (АТС) од давател на услуги за воздухопловна навигација (АНСП), VCA постојано ја покажува електронски својата положба за давателите на услуги за U-space.

UAM.OP. MVCA.107 Соодветен вертипорт и соодветна локација за пренасочување

- (а) IAM-операторот користи соодветни вертипорти за неговите вообичаени операции и за пренасочување од планираната рута по потреба.
- (б) И покрај точка (а), IAM-операторот може да користи една или повеќе соодветни локации за пренасочување за време на рута за пренасочување од планираната рута по потреба.
- (в) Вертипорт се смета за соодветен ако во очекуваното време на користење е:

- (1) соодветен со димензиите и тежината на VCA;
- (2) компатибилен со патеките на VCA за приод и заминување;
- (3) обезбеден со спасувачки и противпожарни услуги (RFFS) и други услуги и капацитети неопходни за планираната операција; и
- (4) достапен.
- (в) Локација за пренасочување се смета за соодветна ако во очекуваното време на користење:
 - (1) нејзините карактеристики, вклучително и димензиите, препреките и состојбата на површината, се компатибилни со VCA и овозможуваат слетување во согласност со одобрениот профил за слетување;
 - (2) може да се постигне во рамките на CMP на VCA земајќи ги предвид ограничувањата на ветерот;
 - (3) има прифатливо ниво на RFFS-заштита;
 - (4) претходно е проверена; и
 - (5) е достапна.

UAM.OP.MVCA.111 Видливост и растојание од минимумите на облаците – летови по VFR

- (а) IAM-операторот ги утврдува минимумите за видливоста и растојанието од минимумите на облаците за летовите што треба да се извршат во согласност со VFR преку ден. Овие минимума не се пониски од оние наведени во точка SERA.5001 од Анексот (Дел-SERA) кон Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012 за класата на воздушен простор во која се лета, освен кога е дозволено да се оперира како посебен лет по VFR.
- (б) Кога е потребно, IAM-операторот може да наведе во ОМ дополнителни услови за применливост на таквите минимума земајќи ги предвид факторите како што се радиопокриеноста, теренот, природата на локациите, условите за летање и капацитетот на ATS.
- (в) Летовите се вршат кога површината е видлива.

UAM.OP.MVCA.127 Полетување и слетување – летови по VFR преку ден

- (а) Кога се врши лет во согласност со VFR преку ден, PIC не треба да полетува или слетува на вертипорт или локација за пренасочување, освен ако пријавените временски услови на тој вертипорт или локација за пренасочување не се еднакви или подобри од оние наведени во точка SERA.5001 или точка SERA.5005 од Анексот (Дел-SERA) кон Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012 за класата на воздушен простор во која се лета.
- (б) Кога пријавените временски услови се под оние кои се потребни за полетување, полетувањето започнува само ако PIC може да утврди дека видливоста и растојанието од минимумите на облаците долж областа на полетување се еднакви или подобри од потребниот минимум.
- (в) Кога не се достапни пријавени, полетувањето започнува само ако PIC може да утврди дека видливоста и растојанието од минимумите на облаците долж областа на полетување се еднакви или подобри од потребниот минимум.

UAM.OP.MVCA.155
(SCP)**Превезување на посебни категории на патници**

(а) SCP се превезуваат во воздухопловот под такви услови кои ја осигуруваат безбедност на VCA и неговите патници според процедурите утврдени од VCA-операторот.

(б) На SCP не им се распределува, ниту зафаќаат, седишта што дозволуваат директен пристап до излезите за итни ситуации или каде што нивното присуство би можело:

- (1) да ги попречат должностите на членовите на екипажот;
- (2) да го оневозможат пристапот до опремата за итни ситуации; или
- (3) да ја попречат итната евакуација на патниците.

(в) PIC се известува однапред кога SCP треба да се превезуваат во воздухопловот.

UAM.OP.MVCA.160**Поставување на багаж и товар**

IAM-операторот утврдува процедури за да се осигури дека:

(а) само багажот што може соодветно и безбедно да се постави се носи во патничката кабина; и

(б) целиот багаж и товар во воздухопловот кои може да предизвикаат повреда или оштетување или да ги оневозможат патеките и излезите доколку се преместат, се поставуваат така за да се спречи нивното движење.

UAM.OP.MVCA.165**Сedeње за патници**

Во однос на потенцијалната итна евакуација, IAM-операторот утврдува процедури за седење на патници за да се осигури дека патниците седат таму каде што ќе можат да помогнат во евакуацијата, и не да ја попречуваат.

UAM.OP.MVCA.170**Давање упатства на патниците**

IAM-операторот осигурува дека на патниците:

(а) им се дадени безбедносни упатства и им се покажани процедури во врска со безбедноста на начин што го олеснува извршувањето на применливите процедури во случај на итна ситуација; и

(б) им се обезбедени материјали со безбедносни упатства на кои преку слики е опишано користењето на опремата за итни ситуации и претставени се излезите за итни ситуации кои би можеле да ги користат патниците.

UAM.OP.MVCA.175**Подготовка на лет**

(а) Оперативниот план на лет (OFP) се пополнува за секој наменет лет, земајќи го предвид воздушниот простор во кој треба да се изврши летот и применливите правила за воздушниот сообраќај, перформансите на воздухопловот, оперативните ограничувања и релевантните очекувани услови долж рутата што треба да се лета и на вертипортот или локацијата за пренасочување што треба да се користи.

(б) Летот не започнува освен ако PIC не е уверен дека:

- (1) може да се исполнат сите ставки наведени во точка 2.в од Анекс V кон

Регулативата (ЕУ) 2018/1139 во врска со пловидбеноста и регистрацијата на воздухопловот, инструментите и опремата, масата и локацијата на центарот на гравитација (CG), багажот и товарот и оперативните ограничувања за воздухопловот;

(2) воздухопловот не е опериран во спротивност на условите од списокот за отстапување од конфигурацијата (CDL);

(3) достапни се деловите од оперативниот прирачник (ОМ) кои се потребни за извршување на планираниот лет;

(4) документите, дополнителните информации и обрасците што треба да бидат достапни според точка IAM.GEN.MVCA.110 се во воздухопловот, освен ако не е дозволено да се чуваат на земја во согласност со точка IAM.GEN.MVCA.115;

(5) достапни се важечките карти, мапи и придружната документација или еквивалентни податоци за планираната операција на воздухопловот, вклучително и секое пренасочување кое разумно може да се очекува;

(6) достапни се и соодветни вселенски уреди, копнена опрема и услуги соодветни кои се потребни за планираниот лет;

(7) може да исполнат применливите услови наведени во ОМ во врска со гориво/енергија, моторно масло, кислород, минимални висини на летот, оперативни минимуми на вертипорт, минимуми за видливоста и растојанието од облаците за летови по VFR преку ден и изборот на соодветни вертипорти и локации за пренасочување за планираниот лет;

(8) Резервирано;

(9) може да се исполнат сите дополнителни оперативни ограничувања;

(10) секој превезен товар е правилно распоредено и безбедно прицврстено;

(11) одобрен е план на лет за услугата на контролата на летање (ATS) и е дадено одобрение за лет во согласност со применливите правила за воздухопловниот сообраќај и класата(ите) на воздушниот простор во кој/кои ќе се спроведува операцијата.

UAM.OP.MVCA.177 Поднесување на план на лет за услугите на контролата на летање (ATS)

(а) IAM-Операторот поднесува план на лет за ATS како што се бара со применливите правила за воздухопловниот сообраќај за класата(ите) на воздушниот простор во која/кои ќе се спроведува операцијата.

(б) Доколку поднесувањето на план на лет за ATS не е потребно со применливите правила за воздухопловниот сообраќај за класата(ите) на воздушниот простор во која/кои ќе се спроведува операцијата, IAM-операторот осигурува дека соодветните информации се депонирани кај соодветната ATS-единица за да се овозможи активирање на услугите за тревожење доколку е потребно.

(в) Доколку поднесувањето на план на лет за ATS е потребно, но неможно е тој да се поднесе од локацијата каде што започнува операцијата, планот на лет за ATS се поднесува што е можно поскоро по полетувањето од PIC или IAM-операторот.

UAM.OP.MVCA.192 Шема за гориво/енергија – избор на вертипорти и локации за пренасочување

(а) PIC избира и наведува во оперативниот план на лет и, доколку е потребно, во планот на лет за ATS, за вообичаени операции, вклучително и обука, и за целите на пренасочување:

(1) најмалку две опции за безбедно слетување на дестинацијата, до кои може да се стигне од точката на донесување на одлука за слетување; и

(2) еден или повеќе вертипорти или локации за пренасочување за да се осигури безбедно слетување во случај кога е неопходно пренасочување по CFP во секој момент за време на летот.

(б) За целите на избор на вертипорти и локации за пренасочување во согласност со точка (а), PIC зема предвид дали:

(1) вистинските и прогнозираните временски услови укажуваат дека во проценетото време на користење, условите на избраните вертипорти и локации за пренасочување ќе бидат на или над применливите минимуми утврдени во согласност со точка UAM.OP.MVCA.111;

(2) CMP на VCA овозможува безбедно слетување на избраните вертипорти или локации за пренасочување;

(3) се поседуваат сите потребни дополнителни оперативни одобренја.

(в) PIC применува соодветни безбедносни минимуми за планирање на летот за да се земе предвид можното влошување на метеоролошките услови во проценетото време на слетување во споредба со достапната прогноза.

UAM.OP.MVCA.193 Опции за безбедно слетување на дестинацијата

PIC донесува одлука да слета на една од опциите за безбедно слетување во согласност со точка UAM.OP.MVCA.192, кога тековната проценка на метеоролошките услови, сообраќајот и другите оперативни услови укажуваат на тоа дека може да се изврши безбедно слетување на определената локација за слетување во проценетото време на користење.

UAM.OP.MVCA.200 Посебно полнење или празнење на гориво од VCA

(а) Посебно полнење или празнење на гориво се врши само доколку IAM-операторот:

(1) разви стандардни оперативни процедури врз основа на проценка на ризикот; и

(2) утврдил програма за обука за својот персонал кој учествува во такви операции.

(б) Посебно полнење или празнење на гориво се применува за:

(1) полнење на гориво со вклучени единици за подигање и потисок;

(2) полнење/празнење на гориво додека патници влегуваат, се во воздухопловот или симнуваат; и

(3) полнење/празнење на гориво за млазни мотори.

(в) Процедури за полнење на гориво со вклучени единици за подигање и потисок, и за секоја промена на тие процедури, се претходно одобрение од

надлежниот орган.

UAM.OP.MVCA.205 Полнење или замена на VCA-батерии додека патниците се качуваат, се во воздухопловот или симнуваат

(а) Полнењето или замената на VCA-батериите додека патниците се качуваат, се во воздухопловот или симнуваат се врши само доколку IAM-операторот:

- (1) разви стандардни оперативни процедури врз основа на процена на ризикот; и
- (2) утврдил програма за обука за својот персонал кој учествува во такви операции.

UAM.OP.MVCA.216 Користење на слушалки

(а) Секој пилот што треба да биде на должност на местото кое му е доделено носи слушалки со микрофон или еквивалент. Слушалките се користат како примарен уред за гласовна комуникација со ATS-единиците.

(б) Позицијата на микрофонот или еквивалент во пилотската кабина овозможува негово користење за двонасочна радиокомуникација кога VCA таксира на свој погон и секогаш кога PIC смета дека е неопходно.

UAM.OP.MVCA.220 Средства за помош при итна евакуација

IAM-операторот утврдува процедури за да се осигури дека пред таксирање или движење по земја, полетување и слетување, и кога тоа е безбедно и практично, сите средства за помош при итна евакуација кои се автоматски употребливи се спремни за употреба.

UAM.OP.MVCA.225 Седишта, безбедносни појаси и системи за врзување

(а) *Пилоти*

За време на полетување и слетување, и секогаш кога PIC смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секој пилот соодветно е обезбеден со сите безбедносни појаси и системи за врзување предвидени на нивните седишта.

(б) *Патници*

(1) Пред полетување и слетување, и за таксирање или движење по земја, и секогаш кога се смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, PIC се уверува дека секој патник во воздухопловот седи на седиште со соодветно обезбедени безбедносни појаси или систем за врзување.

(2) IAM-операторот предвидува на едно седиште во воздухопловот да седат повеќе патници што е дозволено само на определени седишта. PIC се уверува дека на едно седиште во воздухопловот не седат повеќе патници освен едно возрасно лице и едно доенче, при што доенчето е соодветно обезбедено со дополнителен појас или друг уред за врзување.

UAM.OP.MVCA.230 Обезбедување на патничката кабина

(а) IAM-операторот утврдува процедури за да се осигури дека пред таксирање или движење по земја, полетување и слетување, сите излези и патеки за евакуација се непречени.

(б) PIC осигурува дека пред полетување и слетување, и секогаш кога се смета

дека е неопходно во интерес на безбедноста, целата опрема и багаж се соодветно поставени и обезбедени.

UAM.OP.MVCA.235 Појаси за спасување

IAM-операторот утврдува процедури за да се осигури дека, при операција на VCA над вода, времетраењето на летот и условите што треба да наидат време на летот се соодветно земени предвид кога се одлучува дали појасите за спасување треба да ги носат сите патници во воздухопловот.

UAM.OP.MVCA.240 Пушење во воздухопловот

PIС не дозволува пушење во воздухопловот за време на целиот лет.

UAM.OP.MVCA.245 Метеоролошки услови

(a) PIС:

(1) го започнува летот; или

(2) доколку е применливо, продолжува надвор од точката од која се применува ревидиран план на летање за ATS во случај на повторно планирање за време на летот;

(3) продолжува кон планираниот вертипорт на дестинација,

само кога тековните метеоролошки извештаи или комбинација од тековни извештаи и прогнози покажуваат дека очекуваните метеоролошки услови на вертипортот на заминување, долж рутата што треба да се лета и на вертипортот на дестинација, во моментот на пристигнување, се на или над планираните минимуми утврдени во согласност со точка UAM.OP. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Користење на дополнителен кислород

PIС осигурува дека сите пилоти ангажирани во извршувањето на должностите неопходни за безбедно операција на VCA за време на летот користат дополнителен кислород континуирано секогаш кога висината во кабината надминува 10 000 стапки во период од повеќе од 30 минути и секогаш кога висината во кабината надминува 13 000 стапки.

UAM.OP.MVCA.295 Користење на авионски систем за избегнување на судир (ACAS)

IAM-операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука кога ACAS е инсталиран и исправен, така што екипажот на летање е соодветно обучен за избегнување на судир и компетентен за користење на ACAS II-опремата.

ПОДДЕЛ В

ПЕРФОРМАНСИ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА ЗА VTOL-ВОЗДУХОПЛОВИ (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите за перформанси и оперативни ограничувања за IAM-операции на VTOL-воздухоплови (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Тип на операција

VCA се оперира во согласност со применливите услови за перформанси за планираниот тип на операција што треба да се изврши.

UAM.POL.VCA.105 Податоци за перформанси на VTOL-воздухоплови (VCA)

VCA се оперира во согласност со одобрените податоци за перформанси и ограничувања содржани во AFM.

UAM.POL.VCA.110 Општи услови за перформанси

(a) Масата на VCA:

(1) на почетокот на полетувањето;

(2) во случај на повторно планирање за време на летот, на точката од која се применува ревидираниот оперативен план на лет;

не е поголема од масата со која може да се исполнат условите од овој поддел за летот што треба да се изврши, имајќи ги предвид очекуваните намалувања на масата како што трае летот и таквото исфрлање на горивото како што е применливо.

(б) Одобрените податоци за перформанси содржани во AFM се користат за да се утврди исполнувањето на условите од овој поддел, дополнети по потреба со други податоци како што е пропишано во релевантниот услов. IAM-операторот ги наведува таквите други податоци во оперативниот прирачник (OM). Кога се применуваат факторите пропишани во овој поддел, се земаат предвид сите оперативни фактори кои се веќе вградени во податоците за перформанси содржани во AFM за да се избегне двојна примена на факторите.

(в) Кога се докажува исполнување на условите од овој поддел, се земаат предвид следниве параметри:

(a) масата на VCA;

(2) конфигурацијата на VCA;

(3) условите на животната средина, особено:

(i) висината коригирана по густината;

(ii) ветерот:

(A) освен како што е предвидено во точка (B), за полетување, патеката на летот за полетување и слетување, корекцијата за ветер не е поголема од 50 % од која било пријавена стабилна компонента на спротивен ветер од 5 kt или поголемо;

(B) кога полетување и слетување со компонента на заден ветер е дозволено во AFM, и во сите случаи за патеката на летот за полетување, корекцијата за заден ветер не е помала од 150 % од која било пријавена компонента на ветер;

(B) кога прецизната опрема за мерење на ветерот овозможува прецизно мерење на брзината на ветерот над точката на полетување и слетување, компонентите на ветерот над 50 % може да се земат предвид од IAM-операторот, под услов IAM-операторот да му докаже на надлежниот орган дека близината до FATO и подобрувањето на точноста на опремата за мерење на ветерот обезбедуваат еквивалентно безбедносно ниво;

(4) оперативните техники; и

(5) операцијата на сите системи кои имаат негативен ефект врз

перформансите на VCA.

UAM.POL.VCA.115 Откривање на препреки

За операции до/од областите за завршен приод и полетување (FATO), IAM-операторот, за време на планирањето пред летот и за целите на пресметките за надвисување на препреките:

(а) зема предвид препрека која е лоцирана надвор од FATO, на патеката на летот за полетување или на патеката на летот за неуспешен приод, ако нејзиното латерално растојание до најблиската точка на површината под предвидената патека на летот не е подалеку од следново:

(1) за летови што треба да се извршат во согласност со VFR:

(i) „ $0,75 \times D$ “;

(ii) плус поголемото од „ $0,25 \times D$ “ или „3 m“;

(iii) плус:

(A) $0,10 \times$ растојание DR за операции по VFR преку ден; или

(B) резервирано;

(б) зема предвид препрека која е лоцирана во област на резервен премин или област на латерален премин со помош на процедура за резервен премин или процедура за латерален премин, ако нејзиното латерално растојание од најблиската точка на површината под предвидената патека на летот не е подалеку од:

(1) „ $0,75 \times D$ “;

(2) плус поголемото од „ $0,25 \times D$ “ или „3 m“;

(3) плус:

(i) $0,10 \times$ растојание DR за операции по VFR преку ден; или

(ii) резервирано;

(а) занемарува препреки кои се лоцирани надвор од FATO, на патеката на летот за полетување или на патеката на летот за неуспешен приод, ако нивното латерално растојание до најблиската точка на површината под предвидената патека на летот не е подалеку од следново:

(1) $3 \times D$ за операции по VFR преку ден ако се увери дека навигациската точност може да се постигне со упатување на соодветни визуелни знаци за време на качувањето;

(2) резервирано.

UAM.POL.VCA.120 Полетување

(а) Масата на полетување на VCA не ја надминува максималната маса на полетување наведена во AFM за одобрената процедура за слетување или процедурите што треба да се употребат.

(б) IAM-операторот ги зема предвид:

(1) соодветните параметри од точка UAM.POL.VCA.110(в); и

(2) препреките утврдени во согласност со точка UAM.POL.VCA.115.

(в) Покрај тоа, за операции на VCA од FATO:

(1) масата на полетување е таква што:

(i) можно е да се одбие полетувањето и да се слета на FATO ако CFP се утврди на или пред точката на одлучување при полетување (TDP);

(ii) потребното растојание за одбиено полетување (RTODRV) не го надминува достапното растојание за одбиено полетување (RTODAV); и

(iii) TODRV не го надминува TODAV, освен ако VCA со CFP утврдено на или пред TDP може, кога се продолжува полетувањето, да ги отстрани сите препреки до крајот на TODRV со вертикална маргина не помала од 10,7 m (35 стапки).

(2) Тој дел од полетувањето до и вклучително и TDP треба да изврши со видливост на површината така што да може одбиеното полетување безбедно да се изврши.

(г) За полетувања со помош на процедура за резервен премин или процедура за латерален премин, со CFP утврдено на или пред TDP, сите препреки во областа на резервен премин или областа на латерален премин се отстрануваат со соодветна маргина.

UAM.POL.VCA.125 Патека на лет за полетување

(а) Од крајот на растојанието за полетување потребно за VCA (TODRV), по CFP утврдено на или по точката на одлучување при полетување (TDP):

(1) масата на полетување е таква што патеката на летот за полетување обезбедува вертикално надвисување, над сите пречки лоцирани на патеката за качување, не помало од 10,7 m (35 стапки) за операции по VFR преку ден;

(2) кога е направена промена на правецот од повеќе од 15°, се предвидува можноста за одржување на аголот на качување за исполнување на условите за надвисување на препреките во согласност со AFM; оваа промена на насоката не се иницира пред да се постигне висина од 61 m (200 стапки) над површината за полетување, освен ако не е дел од одобрена процедура за полетување во AFM.

(б) Кога се докажува исполнување на точка (а), релевантните параметри од точка UAM.POL.VCA.110(в) се земаат предвид на вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација за заминување.

UAM.POL.VCA.130 На рута

(а) Масата на VCA и патеката на летот на сите точки долж рутата по критично откажување за перформанси (CFP) и земајќи ги предвид метеоролошките услови што се очекуваат за летот, дозволуваат исполнување на следново:

(1) Резервирано.

(2) Резервирано.

(3) Масата на VCA дозволува негова операција на или над минималното ниво утврдено во согласност со точка SERA.5005(f) од Анексот (Дел-SERA) кон Регулативата (EU) бр. 923/2012 и спуштање од висината на крстарење до точката на донесување на одлука за слетување (LDP) над вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација каде што може да се изврши слетувањето во согласност со точка UAM.POL.VCA.135.

(б) Кога се докажува исполнување на точка (а), се применува сè од следново:

- (1) се претпоставува дека CFP се појавува на најкритичната точка долж рутата;
- (2) се земаат предвид влијанијата на ветровите на патеката на летот;
- (3) исфрлањето на горивото, доколку е применливо, се планира да се изврши само до степен до кој може да се стигне до вертипортот, локацијата за пренасочување или оперативната локација со потребните резерви на гориво/енергија и да се користи безбедносна процедура; и
- (4) исфрлањето на горивото, доколку е применливо, не се планира под 300 m (1 000 стапки) над теренот.

UAM.POL.VCA.135 Слетување

- (а) Масата на слетување на VCA во проценетото време на слетување не ја надминува максималната маса наведена во AFM за одобрената процедура за слетување што треба да се употреби.
- (б) IAM-операторот ги зема предвид:
 - (1) релевантните параметри од точка UAM.POL.VCA.110(в); и
 - (2) препреките утврдени во согласност со точка UAM.POL.VCA.115.
- (в) Доколку се утврди критично откажување за перформанси (CFP) на која било точка на или пред точката на донесување на одлука за слетување (LDP), можно е или да се слета и да се запре во рамките на пистата или FATO, или да се изврши прекинато слетување преку надвисување на сите препреки на патеката на летот со вертикална маргина од 10,7 m (35 стапки).
- (г) Доколку CFP се утврди на која било точка на или по LDP, можно е да слета и да се запре во рамките на пистата или FATO преку надвисување на сите препреки на патеката за приод.

UAM.POL.VCA.140 Маса и рамнотежа и товариње

- (а) За време на која било фаза од операцијата, товарењето, масата и центарот на гравитација (CG) на VCA ги исполнуваат ограничувањата наведени во AFM или во оперативниот прирачник (OM), доколку се порестриктивни.
- (б) IAM-операторот ги утврдува масата и CG на кој било воздухоплов што го оперира со вистинско мерење пред првичното пуштање во употреба и потоа во интервали од 4 години ако се користат поединечни маси на VCA или во интервали од 9 години ако се користат масите на флотата. Акумулираните влијанија на измените и поправките врз масата и рамнотежата на воздухопловот се земаат предвид и соодветно се документираат. VCA повторно се мери ако влијанието на измените врз неговата маса и рамнотежа не е точно познато.
- (в) Мерењето го врши производителот на воздухопловот или одобрена организација за одржување.
- (г) IAM-операторот ја утврдува масата на сите оперативни предмети и членови на екипажот (пилоти и, доколку е применливо, технички екипаж), вклучени во сувата оперативна маса на VCA, преку вистинско мерење или преку користење на стандардни маси. Се утврдува влијанието на нивната позиција врз CG на воздухопловот.
- (д) IAM-операторот ја утврдува масата на ставениот товар, вклучително и

секоја баласт, преку вистинско мерење или преку утврдување на масата на ставениот товар во согласност со стандардните маси на патниците и, доколку е применливо, на багажот.

(ѓ) ИАМ-операторот може да употребува стандардни маси за други предмети на товар ако му докаже на надлежниот орган дека овие предмети имаат иста маса или дека нивните маси се во рамките на определените толеранции.

(е) ИАМ-операторот ја утврдува масата на товарот со гориво и/или на единицата за складирање на енергија како што следува:

(1) за *товарот на горивото*, преку користење на вистинската густина или, доколку не е позната, густината пресметана во согласност со методот наведен во оперативниот прирачник (ОМ);

(2) за *единицата за складирање на енергија*, преку мерење или преку употреба на стандардни маси наведени во ОМ.

(ж) ИАМ-операторот осигурува дека товарењето на:

(1) VCA се врши под надзор на квалификуван персонал; и

(2) ставениот товар е во согласност со податоците кои се употребуваат за пресметка на масата и рамнотежата на воздухопловот.

(и) ИАМ-операторот исполнува дополнителни структурни ограничувања како што се ограничувањата на цврстината на подот, максималниот товар по изминат метар, максималната маса по товарен простор и максималното ограничување за седење.

(с) ИАМ-операторот ги наведува во ОМ принципите и методите што се применуваат за товарањето и во системот за маса и рамнотежа кои ги исполнуваат барањата од точките од (а) до (з). Тој систем ги опфаќа сите типови на планираните операции на операторот.

UAM.POL.VCA.145 Податоци за маса и рамнотежа и документација за маса и рамнотежа

(а) ИАМ-операторот утврдува податоци за маса и рамнотежа и изготвува документација за маса и рамнотежа пред секој лет, наведувајќи го товарот и неговата распределба. Документацијата за маса и рамнотежа му овозможува на PIC да утврди дека товарот и неговата распределба се такви што ограничувањата на масата и рамнотежата на воздухопловот не се надминуваат. Документацијата за маса и рамнотежа ги содржи следниве информации:

(1) регистрација и тип на VCA;

(2) идентификација, број и датум на летот;

(3) целосно име на PIC;

(4) целосно име на лицето кое ја подготвило документацијата;

(5) сува оперативна маса и соодветниот CG на воздухопловот;

(6) маса на горивото или единицата за складирање на енергија при полетување и масата на горивото за патување;

(7) маса на потрошен материјал различен од гориво, доколку е применливо;

(8) компоненти на ставен товар, вклучително и патници, багаж, товар и

баласт;

(9) маса на полетување, маса за слетување и нула маса на гориво;

(10) применливи позиции на CG на воздухопловот; и

(11) ограничувачките вредности за маса и CG.

Горенаведените информации се достапни во документите за планирање на летот или во системите за маса и рамнотежа.

(б) Кога податоците за маса и рамнотежа и документацијата за маса и рамнотежа се генерираат од компјутеризиран систем за маса и рамнотежа, операторот:

(1) го потврдува интегритетот на излезните податоци за да се осигури дека податоците се во рамките на ограничувањата во AFM; и

(2) ги наведува упатствата и процедурите за нивното користење во неговиот оперативен прирачник (ОМ)

(в) Лицето кое врши надзор на товарењето на воздухопловот потврдува со рачно напишан потпис или еквивалент дека товарот и неговата распределба се во согласност со документацијата за маса и рамнотежа дадена на PIC. PIC го означува нивното прифаќање со рачно напишан потпис или еквивалент.

(г) IAM-операторот ги наведува процедурите за промени на товарот во последен момент за да се осигури дека:

(1) запознаен е PIC за секоја промена во последен момент по изготвувањето на документацијата за маса и рамнотежа и е внесена во документите за планирање на летот кои ја содржат документацијата за маса и рамнотежа;

(2) наведена е максималната промена во последен момент дозволена во бројот на патници или товар; и

(3) се подготвува нова документација за маса и рамнотежа доколку се надмине максималниот број на патници.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

VTOL-воздухоплови (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Опсег

Овој оддел ги утврдува условите за IAM-операции на VTOL-воздухоплови (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Инструменти и опрема

(а) Инструментите, податоците и опремата што се бараат со овој поддел, како и со условите за издавање на уверение за тип и условите за воздушниот простор, се инсталираат на или носат во VCA во согласност со условите под кои треба да се изврши операцијата.

Инструментите и опремата што се бараат со овој поддел, како и со условите за издавање на уверение за тип и условите за воздушниот простор, се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност, освен за следниве ставки:

- (1) комплекти за прва помош;
- (2) опрема за преживување и сигнализација;
- (3) сидра и опрема за прицврстување; и
- (4) уреди за безбедносно врзување на деца.“;
- (б) Инструментите и опремата што не се бараат со овој анекс, како и која било друга опрема што не е потребна во согласност со оваа регулатива, но се носи за време на лет, го исполнуваат следново:
 - (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема или додатоци не ги користи пилотот за исполнување на Анекс II и на точка 2.1 од Анекс IX кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139 или на точките UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 и UAM.IDE.MVCA.345 од овој анекс; и
 - (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на воздухопловот, дури и во случај на откажување или неисправност.
 - (в) Ако опремата треба да ја користи пилотот на местото кое му е доделено за време на летот, таа се инсталира така што да може лесно да се управува од тоа место. Кога еден предмет од опремата треба да се користи од повеќе од едно лице на местата кои им се доделени, тој се инсталира така што да може лесно да се управува од кое било место.
 - (г) Тие инструменти што ги користи пилотот се наредени така што ќе му овозможат на пилотот лесно да ги види ознаките од местото кое му е доделено со минимално практично отстапување од позицијата и погледот во однос на вообичаената позиција кога гледа напред долж патеката на летот.
 - (д) Целата потребна опрема за итни ситуации е лесно достапна за непосредна употреба.

UAM.IDE.VCA.105 Минимална потребна опрема за лет

Летот не започнува кога што било од инструментите на воздухопловот, опремата или функциите потребни за планираниот лет не функционира или недостасува, освен ако:

- (а) оперативните активности на воздухопловот се вршат во согласност со списокот на минимална, неопходна опрема (MEL) на операторот; или
- „(б) операторот има одобрение од надлежниот орган да оперира со воздухопловот во рамките на ограничувањата од главниот список за минимална неопходна опрема („MMEL“) во согласност со точка ORO.MLR.105(s) од Анекс III.“;

ОДДЕЛ 2

VTOL-воздухоплови со екипаж (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Опсег

Овој оддел утврдува дополнителни услови за IAM-операции на VTOL-воздухоплови со екипаж (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Оперативни светла

VCA што оперира по VFR преку ден се опремува со светла против судир.

UAM.IDE.MVCA.125 Инструменти за летање и придружна опрема

(a) VCA се опремува со инструменти за летање и опрема наведени во неговото одобрение за издавање на уверение за тип за летови што треба да се вршат во согласност со VFR преку ден.

(б) Дополнителни инструменти за летање и опрема се инсталираат или носат во VCA, доколку е потребно, во согласност со очекуваните оперативни услови и обемот на работа на екипажот.

UAM.IDE.MVCA.140 Опрема за мерење и прикажување на гориво/енергија

(a) VCA се опремува со средства за мерење и прикажување на пилотот за време на летот на преостанатата употреблива количина на гориво/енергија.

(б) Конзервативната процена на количината на гориво/енергија неопходна за завршување на преостанатиот дел од летот му се прикажува на пилотот за времена летот, освен ако не е предвидено со други средства според точката UAM.OP.VCA.195(a).

UAM.IDE.MVCA.145 Опрема за утврдување на висина

(a) VCA, за летови над вода, се опремува со средства за утврдување на висината на воздухопловот во врска со површината на водата, со способност да емитуваат аудиопредупредување под претходно поставената вредност и визуелно предупредување на висина што може да ја избере пилотот, кога оперира:

(1) на растојание од земја кое одговара на повеќе од 3 минути летање со вообичаена брзина на крстарење;

(2) резервирано;

(3) резервирано;

(4) надвор од видното поле на земјата.

UAM.IDE.MVCA.170 Систем за интерфон на екипажот

За операции со повеќе од еден член на екипажот, VCA се опремува со систем за интерфон, вклучително и слушалки и микрофони, за користење од сите членови на екипажот.

UAM.IDE.MVCA.180 Систем за известување на патници (PAS)

VCA се опремува со PAS, освен ако IAM-операторот не може да докаже за време на летот, дека гласот на пилотот е гласен и разбирлив за сите патнички седишта.

UAM.IDE.MVCA.185 Апарат за снимање на говор во пилотската кабина (CVR)

(a) VCA со MCTOM поголема од 5700 kg се опремува со CVR.

(б) CVR ги задржува податоците снимени најмалку во претходните 2 часа.

(в) CVR снима и регистрира време со средства различни од магнетна лента или магнетна жица:

(1) говорни комуникации пренесени или примени во кабината на екипажот на летање преку радио;

(2) говорни комуникации на членовите на екипажот со користење на системот

за интерфон и системот за известување на патници (PAS), доколку се инсталирани;

(3) звучното опкружување на кабината на екипажот на летање, вклучително и аудиосигналите добиени од микрофонот на екипажот на летање;

(4) гласовни или аудиосигнали за препознавање на средства за навигација или период кои се пренесуваат преку слушалки или звучници.

(г) CVR, во зависност од достапноста на електрична енергија, снима што е можно порано за време на проверките на пилотската кабина на почетокот на летот пред VCA да биде способен да се движи на свој погон додека да се проверува пилотската кабина веднаш по исклучувањето на единиците за подигање и потисок на крајот на летот. Во секој случај, CVR автоматски започнува да снима пред воздухопловот да се движи на свој погон и продолжува да снима до завршувањето на летот.

(д) Функцијата за измена на снимките од CVR му е на располагање на PIC, така што снимките направени пред активацијата на таа функција не може да се вратат со користење на вообичаени техники за повторување или копирање.

(ѓ) Ако CVR не може да се оддели, тој има уред кој ќе помогне во неговото лоцирање под вода со минимално време на пренос под вода од 90 дена. Ако CVR може да се оддели, тој има автоматски предавател на локаторот на местото на несреќа на воздухопловот (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Апарат за снимање на податоци за летот (FDR)

(а) VCA со MCTOM поголема од 5 700 kg се опремува FDR кој користи дигитален метод за снимање и складирање на податоци, и за кој е достапен метод за лесно преземање на тие податоци од медиумот за складирање.

(б) FDR ги снима параметрите потребни за прецизно утврдување на патеката на летот, брзината, висината, моќноста на моторот(ите), операцијата, конфигурацијата и кој било параметар кој е утврден за време на издавањето на уверението за тип на VCA и ги задржува податоците снимени најмалку во претходните 25 часа.

(в) Податоците се добиваат од изворите на VCA кои овозможуваат точна корелација со информациите прикажани на пилотот(ите).

(г) FDR автоматски започнува да ги снима податоците не подоцна од VCA да биде способен да се движи на свој погон и запира автоматски по исклучувањето на единиците за подигање и потисок на крајот на летот.

(д) Ако FDR не може да се оддели, тој има уред кој ќе помогне во неговото лоцирање под вода со минимално време на пренос под вода од 90 дена. Ако FDR може да се оддели, тој има автоматски ELT.

UAM.IDE.MVCA.191 Регистратор на лет

(а) VCA со MCTOM од 5 700 kg или помалку се опремува со регистратор на лет.

(б) Регистраторот на лет снима со помош на податоци за летот и/или слики информации што се доволни за да се утврди патеката на летот и брзината на воздухопловот, како и:

(1) звук од кабината на екипажот на летање во операции со повеќе членови на

екипаж и VEMS; или

(2) радиокомуникација со единицата за давање на услуга на контролата на летање (ATS), каде што е применливо.

(в) Регистраторот на лет ги задржува податоците за летот и/слики, како и звук, снимени најмалку во претходните 5 часа.

(г) Регистраторот на лет автоматски започнува да снима пред VCA да биде способен да се движи на свој погон и запира автоматски по исклучувањето на единиците за подигање и потисок на крајот на летот.

(д) Ако регистраторот на лет снима слики или звук од кабината на екипажот на летање, функцијата за измена на сликите и аудиоснимките му е на располагање на PIC, така што снимките направени пред активацијата на таа функција не може да се вратат со користење на вообичаени техники за повторување или копирање.

(ѓ) Како алтернатива на точките (б) и (в), некои податоци за летот, слики или звук може да се пренесат и снимаат од далечина доколку се одобрени како дел од издавањето на уверение за тип на воздухопловот.

AM.IDE.MVCA.200 Комбиниран апарат за снимање на податоци за летот и звук во пилотската кабина

Исполнувањето на условите за CVR и FDR може да се постигне со носење на еден комбиниран апарат за снимање.

UAM.IDE.MVCA.205 Седишта, безбедносни појаси, системи за врзување и уреди за безбедносни врзување на деца (CRD)

(а) VCA се опремува со:

(1) седиште или кревет за секое лице во воздухопловот бродот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) безбедносен појас со систем за врзување на горниот дел од торзото за употреба на секое патничко седиште и појаси за врзување на секој кревет;

(3) уред за безбедносно врзување на деца (CRD) за секое лице во воздухопловот кое е помладо од 24 месеци; и

(4) систем за врзување на горниот дел од торзото со четири точки кој вклучува безбедносен појас со два ремени за рамо, на секое пилотско седиште.

(б) Безбедносниот појас со систем за врзување на горниот дел од торзото:

(1) се одврзува само едно место; и

(2) на пилотското седиште, вклучува уред кој автоматски го држи торзото на патникот во случај на брзо забавување.

UAM.IDE.MVCA.210 Знаци за прицврстување на безбедносни појаси и забрана за пушење (“FASTEN SEAT BELT” и “NO SMOKING”)

VCA се опремува со средства кои ќе им означува на сите лица во воздухопловот кога се прицврстуваат безбедносните појаси и дека пушењето не е дозволено за време на целиот лет.

UAM.IDE.MVCA.220 Комплекти за прва помош

(а) VCA се опремува со најмалку еден комплект за прва помош.

Комплетите за прва помош:

- (1) се лесно достапни за употреба;
- (2) се заменуваат редовно.

UAM.IDE.MVCA.240 Дополнителен кислород – воздухоплови со нехерметичка кабина

VCA со нехерметичка кабина оперирани на надморска висина над 10 000 стапки се опремени со дополнителна опрема за кислород која може да складира и да дава кислород во согласност со следнава табела:

Резерва за:	Времетраење на летот и надморска висина во кабината
лице(и) кое/кои го управува(ат) воздухопловот	За целото време на летање на надморска висина над 13 000 стапки и за кој било период кој надминува 30 минути на надморска висина над 10 000 стапки, но не надминува 13 000 стапки.
100 % од патниците ⁽¹⁾	За целото време на летање на надморска висина над 13 000 стапки.
10 % од патниците ⁽¹⁾	За целото време на летање над 30 минути на надморска висина над 10 000 стапки, но не надминува 13 000 стапки.

⁽¹⁾ Процентите на патниците во оваа табела се однесуваат на патниците кои се превезуваат во воздухопловот, вклучително и лица помлади од 24 месеци.

Табела

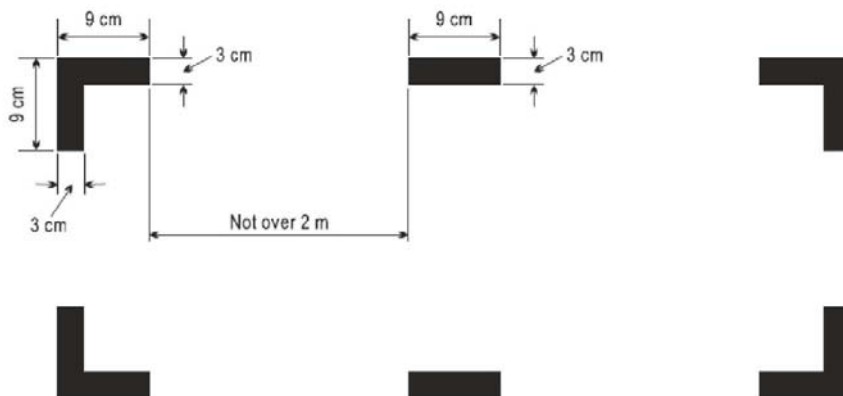
Минимални услови за дополнителен кислород во воздухоплови со нехерметичка кабина

UAM.IDE.MVCA.250 Преносливи противпожарни апарати

- (а) VCA се опремува со најмалку еден пренослив противпожарен апарат во кабината на екипажот на летање, кој е лесно достапен за употреба.
- (б) Најмалку еден пренослив противпожарен апарат се наоѓа во патничката кабина доколку патниците не можат лесно да пристапат до преносливиот противпожарен апарат кој се наоѓа во кабината на екипажот на летање.
- (в) Типот и количината на средството за гаснење на пожар на преносливите противпожарни апарати се соодветни за типот на пожар што може да се појави во кабината каде што е наменет да се користи преносливиот противпожарен апарат и да се минимизира опасноста од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се наоѓаат лицата.

UAM.IDE.MVCA.260 Обележување на места за кршење во воздухопловот

Ако се обележани местата на трупот на VCA кои се соодветни за кршење од спасувачките екипи во итни ситуации, таквите места се обележуваат ако што е прикажано на сликата подолу.



UAM.IDE.MVCA.275 Осветлување и обележување во итни ситуации

VCA се опремува со:

- (а) систем за осветлување во итни ситуации независен од вообичаеното напојување со електрична енергија на VCA за да се олесни евакуацијата на патниците од воздухопловот; и
- (б) обележување на излезот за итни ситуации и знаци за насочување кон излезот видливи на дневна светлина, во темно и во кабина исполнета со чад.

UAM.IDE.MVCA.280 Предаватели на локаторот на местото на несреќа на воздухопловот (ELT)

VCA се опремува (обезбедува) со најмалку еден одобрен автоматски ELT или, алтернативно, со таков друг одобрен автоматски уред за следење на патеката на воздухопловот во комбинација со локатор со светлосен фар кој им овозможува на службите за спасување да бидат алармирани, да стигнат до местото на несреќата и прецизно да ги лоцираат преживеаните.

UAM.IDE.MVCA.300 Летови над вода

(а) На VCA кој превезува патници му се издава уверение за:

- (1) за принудно слетување на вода, кога се оперира над вода во неповолна средина на растојание од копно што одговара на повеќе од 10 минути време на летање со вообичаена брзина на крстарење;
- (2) за принудно слетување на вода или флотација во итни ситуации, кога се оперира над вода во средина која не е неповолна на растојание од копно што одговара на повеќе од 10 минути време на летање со вообичаена брзина на крстарење;
- (3) за ограничени операции преку вода, доколку не ги исполнува критериумите наведени во точка (а)(1) или (а)(2), и кога се применуваат еден или повеќе од следниве услови:

- (i) вкупното време на летање над вода е подолго од 3 минути;
- (ii) слетувањето или полетувањето се вршат над вода.

(б) На VCA кој не превезува патници му се издава уверение за:

- (1) за принудно слетување на вода или флотација во итни ситуации, кога се оперира над вода на растојание од копно што одговара на повеќе од 10 минути

време на летање со вообичаена брзина на крстарење;

(2) за ограничени операции преку вода, доколку не ги исполнува критериумите наведени во точка (б)(1) и кога се применуваат еден или повеќе од следниве услови:

(i) вкупното време на летање над вода е подолго од 3 минути;

(ii) слетувањето или полетувањето се вршат над вода.

(в) На VCA кој оперира на вода му се издава уверение за операции на вода покрај исполнувањето на критериумите наведени во точка (а) или (б).

(г) На VCA кој оперира на површини за флотација му се издава уверение за операции на површини за флотација покрај исполнувањето на критериумите наведени во точка (а) или (б).

(д) VCA носи во воздухопловот ELT за преживување (ELT(S)) што лебди и може автоматски да се активира за летови над вода, освен за ограничени операции над вода.

UAM.IDE.MVCA.305 Појаси за спасување и друга опрема

(а) Освен како што е наведено во точка (в) за летови над вода, како што е дефинирано во точка UAM.IDE.MVCA.300, VCA се опремува како минимум со појас за спасување за секое лице во воздухопловот, поставен во позиција која е лесно достапна од седиштето или креветот на лицето за чија употреба е предвиден, додека е прицврстен системот за врзување. Ако не е можно појасите за спасување да се лесно достапни додека е прицврстен системот за врзување, секое лице носи појас за спасување или, ако тоа лице е помладо од 24 месеци, еквивалентен уред за флотација.

(б) Секој појас за спасување или еквивалентен поединечен уред за флотација се опремува со електрично светло со цел да се олесни локацијата на лицата во водата.

(в) За летови над вода во средина која не е поволна на растојание од копно што одговара на повеќе од 10 минути летање со вообичаена брзина на крстарење, со цел поддршка на активности поврзани со необновливи и обновливи извори на енергија и поддршка на бродови:

(1) секое лице во воздухопловот носи појас за спасување за време на целата операција, освен ако не се носат интегрирани костими за преживување кои го исполнуваат комбинираниот услов на костимот за преживување и појасот за спасување;

(2) секое лице во воздухопловот носи костим за преживување како што е соодветно во однос на температурата на водата и проценетото време за спасување; нивото на обезбедената изолација е доволно за моменталните услови и да не е претерано;

(3) секое лице во воздухопловот носи систем за дишење при итни ситуации (EBS) и му се даваат упатства за негово користење.

UAM.IDE.MVCA.310 Сплавови за спасување

(а) VCA се опремува со еден или повеќе сплавови за спасување за летови над вода во средина која не е поволна на растојание од копно што одговара на повеќе од 10 минути време на летање со вообичаена брзина на крстарење или носи

најмалку еден сплав за спасување поставен така што ќе го олесни неговото брзо користење во итни ситуации за летови над вода во средина која не е неповолна на растојание од копно што одговара на повеќе од 10 минути летање со вообичаена брзина на крстарење. Сплавовите за спасување имаат доволен капацитет, одделно или заедно, за да ги сместат сите лица кои се превезуваат во VCA.

(б) Сите задолжителни сплавови за спасување овозможуваат нивна брзо користење во итни ситуации.

(в) Секој задолжителен сплав за спасување е снабден со најмалку еден ELT(S).

(г) Секој потребен сплав за спасување може да се користи во морски услови во кои карактеристиките на принудно слетување на вода, флотација и балансирање на VCA се оценети за целите на издавање на уверение.

(д) Секој задолжителен сплав за спасување содржи опрема за спасување на животи, вклучително и средства за одржување во живот, како што е соодветно за летот што треба да се изврши.

UAM.IDE.MVCA.311 Опрема за преживување

(а) VCA кој оперира над области каде што пребарувањето и спасувањето би биле особено тешки се опремува со:

- (1) сигнална опрема за давање сигнали за помош;
- (2) најмалку еден ELT(S); и
- (3) дополнителна опрема за преживување за рутата што треба да се лета земајќи го предвид бројот на лица во воздухопловот.

UAM.IDE.MVCA.315 Опрема за операции на вода

(а) VCA со уверение за операција на вода се опремува со:

- (1) морско сидро и друга опрема неопходна за да се олесни прицврстувањето, закотвувањето или маневрирањето на VCA на вода, соодветни на неговата големина, тежина и карактеристики на неговото управување;
- (2) опрема за давање звучни сигнали пропишана во меѓународните правила за спречување судири на вода, каде што е применливо.

UAM.IDE.MVCA.325 Слушалки

VCA се опремува со слушалки со микрофон или еквивалент и копче за пренос на командите за летот за секој пилот на VCA на местото кое му е доделено.

UAM.IDE.MVCA.330 Опрема за радиокомуникација

(а) VCA се опремува со најмалку еден систем за радиокомуникација поврзан со примарното напојување на воздухопловот и уште толку системи за радиокомуникација колку што се потребни за типот на операцијата што треба да се спроведе и класата(ите) на воздушниот простор во која/кои се врши операцијата.

(б) Опремата за радиокомуникација им овозможува на екипажите на летање под вообичаени оперативни услови да:

- (1) комуницираат со соодветни копнени станици од која било точка на

трасата, вклучително и пренасочувања;

(2) комуницираат со соодветни АТС-станции од која било точка од контролираниот воздушен простор во кој се планира да се оперираат летови; и

(3) добиваат соодветни метеоролошки информации.

(б) Опремата за радиокомуникација овозможува комуникација на воздухопловната фреквенција за итни ситуации од 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Опрема за навигација

(а) VCA се опремува со опрема за навигација за летови во согласност со VFR преку ден и во согласност со применливите услови за воздушен простор.

(б) VCA се опремува со доволна опрема за навигација за да се осигури дека, во случај на откажување на еден дел од опремата во која било фаза од летот, преостанатата опрема овозможува безбедна навигација во согласност со планот на лет.

UAM.IDE.MVCA.350 Транспондер

Кога тоа го бара класата на воздушен простор која се лета, VCA што оперира по VFR преку ден се опремува со транспондер на секундарниот надзорен радар (SSR) со сите потребни способности.

UAM.IDE.MVCA.355 Управување со воздухопловни бази на податоци

(а) IAM-операторот:

(1) осигурува дека воздухопловните бази на податоци што ќе се користат за апликации за одобрени системи на воздухоплови ги исполнуваат условите за квалитет на податоците кои се соодветни за наменетата употреба на податоците;

(2) осигурува навремена дистрибуција и ажурирање на тековните и непроменетите воздухопловни бази на податоци за сите воздухоплови на кои им се потребни;

(3) пријавува до давателот на базата на податоци случаи на погрешни, неконзистентни податоци или податоци кои недостасуваат за кои може разумно да се очекува дека претставуваат опасност за летот, без оглед на сите други услови за известување за настани како што е дефинирано во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014. Во такви случаи, IAM-операторот го информира целиот засегнат персонал и осигурува дека засегнатите податоци не се употребуваат.“