**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 245/2014 НА КОМИСИЈАТА**

**од 13 март 2014 година**

**за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 за утврдување на технички услови и административни процедури поврзани со екипаж во цивилното воздухопловство**

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 год. за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и воспоставувањето на Европската агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([[1]](#footnote-1)), а особено член 7(5) и член 7(6),

со оглед на тоа што:

1. Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2001 на Комисијата ([[2]](#footnote-2)) ги утврдува техничките и административните процедури поврзани со екипажот во цивилното воздухопловство.
2. Одредени земји-членки утврдиле дека одредени услови кои се дадени во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 им создава ним или на корисниците непотребен и несразмерен административен или економски товар и побарале отстапување од одредени одредби во согласност со став 6 член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр 216/2008.
3. Условите за отстапување ги анализирала Европската агенција за воздухопловна безбедност, што, пак, резултираше во препорака до Комисијата да усвои одредени отстапувања.
4. Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, земјите-членки ги посочиле уредувачките грешки кои довеле до несакани потешкотии при спроведувањето.
5. Поради тоа потребна е промена на постоечките услови како би се вовеле отстапувања со цел да се постават јасни правила и исправки на уредувачките грешки.
6. Понатаму, Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата во Прилог I (Дел-FCL) содржи услови за обука и проверка на овластување за летање по инструменти (IR). Тие барања за IR се базираат на претходните услови од JAR-FCL и утврдена е потребата тие да се проверат.
7. Поради тоа треба да се постават дополнителни услови за квалификација на метеоролошките услови за летање по инструменти и за посебните услови за операции на едрилици во услови на нулта видливост.
8. Со цел да се обезбеди дека обуката за летање по инструменти или искуството стекнато пред примената на оваа регулатива ќе бидат земени предвид за целта на стекнување на овие овластувања, треба да се воспостават услови за признавање на таа обука или на тоа стекнато искуство.
9. На земјите-членки треба да им се овозможи признавање на искуствата поврзани со летање по инструменти на имателот на овластувањето кое е издадено од трети земји, доколку со тоа се гарантира нивото на безбедност кое е еднакво на она утврдено со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Потребно е да се утврдат и условите за признавање на тоа искуство.
10. Со цел да се обезбеди непречена транзиција и високо единствено ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Европската унија, спроведувањето на мерките треба да биде одраз на најнова технологија, вклучувајќи ги и најдобрите практики и научни и технички достигнувања во областа на обуката на пилотите. Соодветно на тоа, техничките услови и административните постапки утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и веќе развиените услови од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 и постоечките национални закони кои се однесуваат на специфични национални услови, треба да се разгледаат и да се најдат одраз во пакетот правила, земајќи ги предвид посебните потреби на пилотите од генералната авијација во Европа.
11. Агенцијата подготвува нацрт правила за спроведување и истите ги достави како мислење до Комисијата во согласност со став 1, член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.
12. Земјите-членки кои имаат воспоставено националниот систем за овластување на пилоти за да летаат по метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), со посебни привилегии ограничени на националниот воздушен простор на земјите-членки, и кои можат да докажат дека системот е безбеден и дека постои потреба на локално ниво, треба да им биде дозволено да продолжат со издавање на таквото одобрение за ограничен период, под услов тие да исполнат одредените услови.
13. Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012[[3]](#footnote-3) им овозможи на одредени летови, како што се летови за распределба на трошоците и летови за воведување на нови авиони, кои се вршат во согласност со правилата што важат за некомерцијални операции со воздухоплови кои не се сложени. Затоа постои потреба за усогласување на овој пристап со привилегиите на пилоти утврдени во Регулативата (ЕУ) 1178/2011.
14. Затоа, потребно е да им биде дозволено да има летовите со категориите кои се утврдени во Регулативата (ЕУ) 965/2012 а со кои управуваат пилоти иматели на PPL, SPL, BPL и LAPL.
15. Мерките кои се предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето со Комитетот на Европската агенција за воздухопловна безбедност воспоставени со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.
16. Поради тоа Регулативата (ЕУ) бр 1178/2011 треба да се измени,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата се изменува како што следува:

(1) Член 3 се заменува со следново:

„Член 3

**Издавање на дозволи и лекарски уверенија на пилоти**

1. Без да е во спротивност со член 8 на оваа регулатива, пилотите на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в), од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ги исполнуваат техничките услови и административни процедури пропишани во Анекс I и Анекс IV оваа регулатива.
2. По исклучок на правата на имателите на дозволи како што е дефинирано во Анекс I на оваа регулатива, имателите на издадените дозволи за пилоти согласно Пододдел Б или В од Анекс I на оваа регулатива може да извршуваат операции на лет од член 6 став 4а од Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012. Со тоа не се доведува во прашање усогласеноста со какви било дополнителни услови за превоз на патници ниту пак развојот на комерцијални операции како што е дефинирано во Пододдел Б или В од Анекс I на оваа регулатива."

2) Во член 4 се додава став 8:

„8. До 8 април 2019 година земјите-членки можат да му издадат овластување со кое пилотот ќе ги поседува посебните ограничени привилегии да оперира со авион според правилата за летање по инструменти пред самиот тој да ги исполни сите услови кои се потребни за добивање на овластување за летање по инструменти во согласност со оваа регулатива, според следниве услови:

1. Земјите-членки ги издаваат овластувањата само кога е оправдано според одредени локални услови, а кои не можат да ги покријат овластувањата утврдени со оваа регулатива;

(б) обемот на привилегијата дадена според овластувањето е врз основа на проценка на ризикот на безбедност спроведена од страна на земјите-членки, земајќи го во предвид нивото на обука кое е потребно за да се постигне соодветното ниво на вештина за пилотирање;

(в) правата кои произлегуваат од таквото одобрение се ограничени на воздушниот простор на територијата на земјите-членки или на нивни делови;

(г) одобрението се издава за кандидатите кои имаат соодветна обука за одржување од квалификувани инструктори и ги покажале потребните вештини пред квалификувани испитувачи, како што е утврдено од страна на земјите-членки;

(д) Земјите-членки ја известуваат Комисијата, Европската агенција за воздухопловна безбедност и другите земји-членки за спецификите на тоа одобрение, вклучувајќи го и нивното образложување и проценување на безбедносните ризици;

(ѓ) Земјите-членки ги следат активностите поврзани со овластувањето за да се обезбеди прифатливо ниво на безбедност и да се преземат соодветни мерки во случај на утврдување на зголемен ризик или какви било безбедносни прашања;

(е) Земјите-членки вршат проверка на безбедносните прашања поврзани со спроведувањето на одобрението и доставуваат извештај до Комисијата најдоцна до 8 април 2017 година"

3) став 4 од член 12 се заменува со следново:

„4. По пат на отстапување од став 1, земјите-членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од Регулативата за пилоти кои се иматели на дозвола и соодветните лекарски уверенија издадени од трета земја кои се вклучени во некомерцијални операции на воздухоплов наведени во став 1 (б) или (в) од член 4 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 до 8 април 2015 година "

4) Анексите I, II, и III. и VI се изменуваат во согласност со Анексите на оваа регулатива.

*Член 2*

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот од денот на нејзиното објавување во *Службен весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки во согласност со Договорите.

Брисел, 13 март 2014 год.

|  |  |
| --- | --- |
|  | *За Комисијата*  *Претседател*  Жозе Мануел БАРОСО |

АНЕКС I

Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменува како што следува:

1. Насловот FCL.015 се заменува со следново:

**„FCL.015 Барање и издавање, продолжување и обновување на дозволи, овластувања и уверенија"**

1. FCL.020 се заменува со следново:

**„FCL.020 ученик - пилот**

(а) Ученикот – пилот не смее да лета самостојно, освен доколку не му е доделено овластување да го прави тоа и доколку е под надзор на инструктор по летање.

(б) Пред првиот самостоен лет ученикот пилот мора да биде на возраст од:

1. во случај на авиони, хеликоптери и воздушен брод: 16 години;
2. во случај на едрилици и балони. 14 години."
3. FCL.025 се изменува како што следува:

(а) насловот се заменува со следново:

**„FCL.025 Спроведување на теоретски испит на знаење за целите на добивање дозволи и овластувања"**

(б) Во точка (а) ставовите 1 и 2 се заменуваат со следново:

1. Кандидатите мора да го полагаат целиот сет проверки на теоретското познавање за стекнување на одредени дозволи или овластувања во една земја-членка.
2. Кандидатот може да го полага теоретскиот дел од испитот, доколку тој е препорачан од страна на одобрена организација за обука (ATO) која е одговорна за нивната обука, откако тие ги имаат завршено соодветните елементи од курсот за обука за теоретското знаење со задоволителна оценка"

(в) точката (б) се изменува како што следува:

1. став 1 се заменува со следново:

„(1) Успешно полагање на испитот по теоретско знаење му се признава на кандидатот кој ќе постигне најмалку 75% од точките во овој испит. Нема казнени поени. "

1. став 3 и вториот потстав од точката (б) се заменува со следново:

„3. Доколку кандидатот не успее да помине одреден испит за теоретско знаење четирипати, или не успее да го помине целиот сет на теоретско знаење во рок од шест испитни периоди или, пак, во периодот наведен во став 2, истиот мора повторно да го полага целиот сет на испитување.

Пред повторното полагање на теоретскиот дел од испитот, кандидатот мора да помине дополнителна обука во одобрена организација за обука по летање. Обемот и времетраењето на обуката се утврдува од страна на одобрената организација за обука врз основа на потребите на кандидатот."

(г) во точка (в) од став 1, алинеја (ii) се заменува со следново:

„(ii) за стекнување на дозвола за комерцијален пилот, за овластување за летање по инструменти (IR) или за летање по инструменти на маршрута (EIR), во период од 36 месеци; "

1. FCL.035 се изменува како што следува:

(а) точка (а) се изменува како што следува:

* 1. став (1) и првата реченица од став 2 се заменува со следново:

„(1) Освен ако не е поинаку предвидено со овој дел, времето на летање кое треба да биде признаено за целите на добивање на дозвола, овластување или уверение, мора да биде во истата категорија на воздухоплов за кој се бара дозвола, овластување или уверение.

(2) PIC или на обука."

* 1. став (3) се заменува со следново:

„3. Налет како копилот или PICUS. Освен ако не е поинаку предвидено со овој дел, имателот на дозвола за пилот, кога делува како копилот или PICUS, му се признава налет како копилот за да се постигне вкупниот налет кој е потребен за дозвола за пилот од повисок ранг."

(б) точка (б) се изменува како што следува:

* 1. став 1 се заменува со следново:

„(1) На кандидатот кој го положил испитот по теоретско знаење за дозвола за сообраќаен пилот, му се признава теоретското знаење за стекнување на дозвола за пилот на лесен воздухоплов, дозвола за приватен пилот, дозвола за комерцијален пилот и, освен во случај на хеликоптери, IR и EIR во истата категорија на воздухоплов."

* 1. се додава следниот став (5):

„5. И покрај точка (б) (3), на имателот на IR (A) кој има завршено модуларен курс за обука за IR (A) или имателот на EIR, во однос на барањата за теоретска обука и испитување му се признаваат во целина за IR и за друга категорија на воздухоплови само ако кандидатот има завршено теоретска обука и положени испити за делот - IFR од курсот во согласност со FCL.720.A. (б)(2)(i). "

(5.) FCL.055 се изменува како што следува:

1. воведниот дел од точка (г) се заменува со следново:

„(г) Посебни услови за имателите на овластување за летање по инструменти (IR) или летање по инструменти на маршрута (EIR). Без да е во спротивност со претходните ставови, имателите на овластување за летање по инструменти (IR) или за летање по инструменти на маршрута (EIR) покажуваат способност да го користат англискиот јазик на ниво што им овозможува да:"

(б) точка (д) се заменува со следново:

„(д) доказ за познавање на јазик и употребата на англискиот јазик за имателите на IR или EIR се спроведува преку метод на проценка како што е утврдено од страна на надлежниот орган."

(6) Во FCL.060 точка (б) став 3 се заменува со следново:

„3. како копилот кој лета на маршрута, освен ако тој:

1. ги исполнил условите од точка (б) став (1): или
2. во претходните 90 дена извршил најмалку три сектори, како копилот кој лета на маршрута на истиот тип или класа на воздухоплов, или
3. го извршил неодамнешното искуство и обука за обновување на вештини на летање во FFS на интервали не подолги од 90 дена. Горенаведените обуки за обнова на знаење можат да се комбинираат со обука за обнова на знаење на операторите пропишани во соодветните барања на Дел-ORO. "

(7) Во FCL.105.A точка (б) се заменува со следново:

„(б) Имателот на LAPL (А) по добивањето на дозволата смее да врши превоз на патници, само по завршување на 10 часа налет како PIC на авиони или TMG."

(8) Во FCL.105.S (б) се заменува со следново:

„(б) Имателот на LAPL (С) по добивањето на дозволата смее да врши превоз на патници, само по завршување на 10 часа налет како PIC на авиони или 30 лансирања на едрилици или моторни едрилици."

(9) FCL.105.B се заменува со следново:

**"FCL.105.B LAPL (B) – Привилегии**

Привилегиите на имателот на LAPL за балони му овозможуваат на имателот на дозвола да дејствува како PIC за балони или воздушни бродови на топол воздух со максимален капацитет на куполата 3 400 м3 или за балони на гас со максимален капацитет на куполата 1260 m3 со максимум три патници, со што во воздухопловот не треба да има повеќе од четири лица."

(10) Во FCL.110.B насловот се заменува со следново:

**"FCL.110.B LAPL (B) – Услови за искуството и признавање"**

(11) Во точка (в) FCL.235, став 2 се заменува со следново:

„2. Ако кандидатот не ја положи секоја точка од делот, ќе се смета дека не го положил цел дел. Ако кандидатот не положил само еден дел, ќе го повтори само тој дел. Ако кандидатот не положи повеќе од еден дел потребно е да го повтори целиот испит. "

(12) Во точка (б) FCL.205.A, став 3 се заменува со следново:

„3. обука, тестирање и проверка на овластување или уверение поврзани со овие дозволи. "

(13) Во точка (б) FCL.205.H, став 3 се заменува со следново:

„3. обука, тестирање и проверка на овластување или уверение поврзани со овие дозволи. "

(14) Во точка (б) FCL.205.A став 3 се заменува со следново:

„3. обука, тестирање и проверка на овластување или уверение поврзани со овие дозволи."

(15) Во FCL.205.S, точка (в) се заменува со следново:

„(C) По исклучок од точка (б) од став 2, имателот на SPL со привилегии на инструктор или испитувач може да добива надоместок за:

(1) спроведување на обука за летање за LAPL (S) или SPL;

(2) вршење на испити за вештина и проверка за овластување за овие дозволи;

(3) обука, преглед и верификација на овластување или уверенија поврзани со овие лиценци. "

(16) FCL.205.B се изменува и гласи:

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

„(а) правата на имателот на BPL му овозможува на имателот на дозвола да дејствува како PIC на балони."

(б) точка (в) од став 3 се заменува со следново:

„3. обука, тестирање и проверка на овластување или уверение поврзани со овие дозволи. "

1. Во точка (а) став 2 од FCL.230.B се заменува со следново:

„(2) еден лет за целите на обука со инструктор во балон во рамките на соодветната класа и најголема група за која поседува привилегии; "

1. Во точка (в) став 2 од FCL.510.A се заменува со следново:

"2. На имателите на дозволи за инженер на лет издадена во согласност со соодветното национално законодавство, им се доделуваат 50% од времето на летање во улога на инженери до максимум од 250 часа. Овие 250 часа може да се признаат во рамки на потребните 1.500 часа од став (б), како и за потребните 500 часа во точка (б) став 1, под услов бројот на вкупно признати часови по кој било од овие ставови да не надминува 250 часа. "

1. FCL.600 се заменува со следново:

**„FCL.600 IR – Општо**

Освен како што е предвидено во FCL.825, операции по IFR во авион, хеликоптер, воздушен брод или воздухоплов со способност за вертикално полетување и слетување се вршат само од страна на имателите на PPL, CPL, МПЛ и ATPL кои поседуваат IR за категоријата на воздухоплов, или кога се на испит за вештина или на обука со инструктор."

(20) FCL.610 се из менува и гласи:

(а) подточка (i) од точка (а) став 1 се заменува со следново:

„(i) привилегии на летање во текот на ноќта во согласност со FCL.810, доколку привилегиите за IR се користат во текот на ноќта или"

(б) точка (б) се заменува со следново:

„(б) најмалку 50 часа налет на лет на маршрута како PIC на авиони, TMG, хеликоптери или воздушен брод, од кои најмалку 10 часа или пак во случај на воздушен брод 20 часа на релевантните категории на воздухоплови.

(21) Точка (б) од FCL.615 се заменува со следново:

„(б) Испит. Кандидатите да покажат ниво на теоретско знаење, што е во согласност со привилегиите дадени на следните предмети:

- Воздухопловно право,

- Општо познавање на воздухоплови - инструменти,

- Надзор и планирање на лет,

- Човекови перформанси,

- Метеорологија,

- Радионавигација,

- IFR комуникации ".

1. Во точка (а) од FCL.625.H став 2 се заменува со следново:

„(2) кога не е во комбинација со продолжување на типот на овластување мора да го положат само делот 5 и соодветните делови од глава 1 од проверката на стручност како што е наведено во Прилог 9 од овој дел за соодветниот тип на хеликоптер. Во овој случај, може да се користи FTD 2/3 или FFS кој го претставува соодветниот тип на хеликоптер, но секоја друга проверка на стручноста за продолжување на важноста на овластувањето за IR (H) во овие околности мора да се спроведе со хеликоптер."

1. Точка (б) од FCL.710 се заменува со следново:

„(б) Доколку имателот на дозвола не летал со алтернативи на воздухоплов во период од 2 години по обуката за разлики, мора да направи дополнителна обука за разлики и успешно да ја положи проверка на стручноста во таа варијанта, а се со цел да се задржат привилегиите, освен во случај на типови или варијанти во рамките на едномоторни клипни авиони и на класата за овластување на TMG.

1. Во точка (б) од FCL.725 ставот 4 се заменува со следново:

„4. За авиони со еден пилот кои се класифицирани како авиони со високи перформанси, испитот за теоретско познавање мора да биде во писмена форма и да содржи најмалку 100 прашања со понудени одговори кои се подеднакво распределени според предметите од наставната програма. "

1. Во FCL.720.A точка (д) се заменува со следново:

„(д) По исклучок од став (г), земјата-членка може да издаде овластување за тип со ограничени привилегии за авион со повеќе пилоти што им овозможува на имателите на такво овластување да бидат во улога на копилот во замена над FL 200, под услов другите двајца членови на екипажот да имаат овластување за тип издадени во согласност со точка (г) ".

1. Во точка (а) FCL.740.A, став 4 се заменува со следново:

„4. Продолжување на овластувањето за летање по инструменти на маршрута (EIR) или IR (A), доколку го поседува, може да се комбинираат со проверка на стручност за обнова на овластување за класа или тип. "

1. Во FCL.735.As, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Курсот за обуката за MCC вклучува најмалку:

(1) 12 часа на обука за теоретско знаење и пракса; и

(2) 5 часа практична обука за MCC;

Се користат FNPT II. или III. квалификувани за MCC, и FTD 2/3 или FFS."

1. Став (1) од точка (а) од FCL.810 се изменува и гласи:

(а) првиот потстав од став (1) се заменува со следново:

„1. Доколку привилегиите за LAPL, SPL или ЗЈН за авиони, TMG или воздушни бродови се користат според правилата за визуелно летање (VFR) во текот на ноќта, кандидатите мора да завршат курс за обука во АТО. Курсот содржи: "

(б) точка (ii) се заменува со следново:

„(ii) најмалку 5 часа налет во соодветната категорија на воздухоплови во текот на ноќта, вклучувајќи најмалку 3 часа обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час на навигација на лет на маршрута со најмалку еден лет со инструктор од најмалку 50 км (27 Nm) и 5 самостојни полетувања и 5 слетувања со целосно застанување. "

1. Се внесуваат следниве нови FCL.825 и FLC.830:

**„FCL.825 овластување за летање по инструменти на маршрута – (EIR)**

(а) Привилегии и услови

1. Привилегиите на имателот на овластување за летање по инструменти на маршрута (EIR) се за спроведување на лет во дневни услови по IFR во фаза на лет на маршрута, со авион за кој кандидатот има овластување за класа или тип. Самата привилегија може да се додели и за летовите во ноќни услови по IFR во фаза на лет на маршрута ако пилотот поседува овластување за ноќни услови според e FCL.810.
2. Имателот на EIR започнува или продолжува на лет на кој има намера да ги користи правата од неговото овластување само доколку најновите метеорлошки информации укажуваат дека:
   1. временските услови за заминување се такви да му овозможуваат на сегментот од летот од полетувањето до планираната транзиција од VFR во IFR да се спроведе во согласност со VFR ; и
   2. временските услови во очекувано време на слетување на аеродромот на одредиште се такви да му овозможуваат на сегментот на летот за транзиција од IFR во VFR да се спроведе во согласност со VFR.

(б) Услови. Кандидатите за овластување за EIR треба најмалку да се иматели на PPL (A) и да имаат најмалку 20 часа налет на маршрута како PIC на авиони.

(в) Обука. Кандидатите за EIR мора во рок од 36 месеци во АТО да завршат:

(1) најмалку 80 часа на теоретска обука во согласност со FCL.615; и

(2) обука за летање по инструменти, при што:

1. обуката по летање за овластување за EIR за едномоторни авиони, вклучува најмалку 15 часа на налет по инструменти со инструктор; и
2. за обука по летање за овластување за EIR на повеќемоторни авиони, вклучува најмалку 16 часа на налет по инструменти со инструктор, од кои најмалку 4 часа со повеќемоторен авион.

(г) Теоретско знаење. Пред полагање на испит за практична оспособеност кандидатот мора да покаже задоволително ниво на теоретско знаење во согласност со правата дадени во FCL.615 (б).

(д) Испит за практична оспособеност. По завршувањето на курсот, кандидатот полага испит за практична оспособеност во авион со IRE. За овластување за EIR за повеќемоторни авиони испитот за практична оспособеност се врши во повеќемоторен авион. За овластување за EIR за едномоторни авиони, испитот за практична оспособеност се врши во едномоторен авион.

(ѓ) По пат на отстапување од точките (в) и (г) имателот на EIR за едномоторен авион, кој исто така има овластување за класа или тип на повеќемоторен авион, но сака по првпат да добие дозвола за EIR за повеќемоторен авион, мора да заврши курс за обука во АТО којашто се состои од најмалку 2 часа налет по инструменти во фаза на летот во маршрута во повеќемоторен авион, и мора успешно да го положи испитот за практична оспособеност наведен во точка (д).

(е) Рок на важност, продолжување и обновување

(1) Овластувањето за EIR важи една година.

(2) Кандидатите за продолжување на важност на EIR:

* 1. поминуваат проверка на стручноста на авион во рок од 3 месеци непосредно пред денот на истекот на одобрението или
  2. во рок од 12 месеци пред датумот на истекот на одобрението вршат 6 часа налет како PIC на авиони според правилата на IFR како и пробен лет од најмалку еден час со инструктор кој е овластен за обука за IR (A) или EIR.

3. За кое било друго следно продолжување, имателот на овластување за EIR мора успешно да помине проверка на стручноста во согласност со точка (е)(2)(i).

4. Кога ќе истече EIR, кандидатот со цел да ги обнови привилегиите:

1. мора да заврши обука за обнова на знаење со инструктор кој е овластен да спроведува обука за IR (A) или EIR со цел да се постигне потребното ниво на стручност; и
2. мора успешно да помине проверка на стручноста.

5. Доколку важноста на овластувањето на EIR не е продолжено или обновено 7 години од последниот датум на важење, имателот мора повторно да ги положи испитите за теоретско знаење за ERI во согласност со FCL.615 (б).

6. За овластување за EIR за повеќемоторни авиони проверката за стручност за продолжување или обновување како и обуката за лет која се бара во точка (е)(2)(ii) мора да се направи во повеќемоторен авион. Доколку пилотот има овластување за EIR за повеќемоторен авион со оваа проверка за стручност исто така ќе стекне продолжување или обнова на овластувањето за EIR за едномоторен авион.

(ж) Во случај кандидатот за овластување за EIR да извршил налет по инструменти со инструктор, кој има овластување IRI (A) или FI (A) и привилегија на обука за IR или EIR, овие часови може да се признаат како часови кои се бараат во точка (в)(2)(i) и (ii) до максимум 5 или 6 часа. Четири часа на обука за лет по инструменти во повеќемоторни авиони кои се бараат во точка (в)(2)(ii) ќе бидат изземени од ова признавање.

1. За утврдување на бројот на часови што се признаваат и заради одрeдување на потребите за обука, кандидатот врши воведна проценка во ATO.

2. Завршувањето на обуката за летање по инструменти со инструктор за IRI (A) или FI (A) мора да биде документирана во посебен регистар на обука со потпис на инструктор.

(з) Кандидатите за EIR кои имаат PPL или CPL дозволи од ДЕЛ-FCL и важечки IR (A), кој во согласност со одредбите од Анекс 1 од Чикашката конвенција е издаден од трета земја, може целосно да им бидат признаени во однос на условите поврзани со курс за обука, а кои се споменати во точка (в). Со цел да се издаде одобрението за EIR, кандидатот мора:

(1) успешно да го заврши испитот за практична оспособеност за стекнување на овластување за EIR;

(2) по пат на отстапување од точка (г), за време на испитот за практична оспособеност да му докаже на испитувачот дека тој има соодветно ниво на теоретско знаење на правото за воздухопловство, метеорологијата и планирањето и спроведувањето на летот (IR);

(3) поседуваат минимум искуство од најмалку 25 часа налет по правила на IFR како PIC."

**„FCL.830 Овластување за летање со едрилица во услови на нулта видливост**

(а) Тие што имаат дозвола за пилот со привилегии на летање со едрилици смеат да управуваат едрилица или моторна едрилица, со исклучок на TMG, во услови на нулта видливост само ако се овластени за тоа.

(б) Кандидатите за овластување за летање едрилица во услови на нулта видливост мора да ги исполнат следниве услови:

1. 30 часа налет со едрилица или моторна едрилица по издавањето на дозволата;
2. да завршат курс за обука организирана од страна на ATO, вклучувајќи:
3. теоретска обука; и
4. најмалку 2 часа налет со инструктор за едрилица или моторна едрилица, управувани исклучиво со помош на инструменти, од кои најмногу еден час може да биде на TMG; и

3. тест за вештина со квалификуван испитувач (FЕ).

(в) на оние што имаат овластувања за EIR или IR (A) им се признаваат условите од (б)(2)(i). По пат на отстапување од точка (б)(2)(ii), кандидатот мора да заврши најмалку еден час налет со инструктор во едрилица или моторна едрилица, со исклучок на TMG, управувајќи со едрилицата исклучиво со помош на инструменти.

(г) тие што имаат овластување за управување со едрилица во услови на нулта видливост ги остваруваат своите привилегии доколку тие во последните 24 месеци имале најмалку 1 час налет или 5 лета од функцијата PIC со користење на привилегија да лета на брод во услови на нулта видливост, со едрилица или моторна едрилица, со исклучок на TMG.

(д) тие што имаат овластување за летање во услови на нулта видливост кои не ги исполнуваат условите од точка (г) пред повторно добивање на правата за реализација на привилегија треба:

1 успешно да го положат испитот за практична оспособеност пред квалификуван испитувач (FЕ); или

2 извршат дополнителен налет или летови во согласност со точка (г) со квалификуван инструктор.

(ѓ) На тие што имаат важечко овластување за EIR или IR (A), во целост им се признаваат условите наведени во точка (г) ".

30. Во точка (б)(2) FCL.915, потточката (i) се заменува со следново.:

„(i) да заврши најмалку 15 часа налет како пилот на класа или на тип на воздухоплов на кој планира да ја спроведе обуката за летање, од кои најмногу 7 часа може да биде во FSTD претставувајќи ја класата или типот на воздухоплов, доколку е тоа применливо, или "

31 FCL.905.FI се изменува и гласи:

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

„(ѓ) овластувањата за влечење или за акробатско летање, или, во случај на FI (S), летање во услови на нулта видливост, под услов да ги има тие привилегии и да покажал способност за обука за овластување на квалификуван FI во согласност со потточка (i); ".

(б) воведната реченица на точка (е) се заменува со следново:

„(е) овластување за EIR или IR во соодветната категорија авиони, под услов FI да има"

(в) точка (е)(3)(i) се заменува со следново.:

(i) повеќемоторни авиони, кои ги исполнуваат условите за CRI за повеќемоторни авиони;"

(г) точка (2)(ж) се заменува со следново:

„2. во случај на хеликоптери, условите како што се утврдени во FCL.910.TRI(в)(1) и предусловите за курс за обука за TRI (H) како што е наведено во FCL.915.TRI (г)(2); ".

32. Во точка (а) FCL.910.FI, став 3 се заменува со следново:

„(3) за овластување на класа и тип за воздухоплови со еден пилот, едномоторни авиони, освен за воздухоплови со еден пилот за авиони со сложени перформанси, продолжување за класа и група во случај на балони и продолжување за класа во случај на едрилица; "

33. Во FCL.915.FI, точка (д) се заменува со следново:

„(д) за FI (S), да има 100 часа налет и 200 лансирања како PIC. Покрај тоа, ако кандидатот сака да спроведе обука на TMG, тој мора да има 30 часа како PIC на TMG и да изврши дополнителна проценка на надлежноста на TMG во согласност со FCL.935 со квалификуван FI во согласност со FCL.905 .fi (i); "

34. Во точка (б) FCL.930.FI, став 3 се заменува со следново:

(а) точката (v) се заменува со следново:

„(v). во случај на FI(B), најмалку 3 часа на обука за летање, вклучувајќи и 3 полетувањаa."

(б) вториот потстав од став 3 се заменува со следново:

„(4) Кога се поднесува барање за уверение за FI во друга категорија на воздухоплов, на пилотите кои поседуваат или поседувале овластување за FI(A), (H) или (As) им се признаваат 55 часа од условите од точка (б)(2)(i) или со 18 часа од условите од став точка (б)(2)(ii)."

35. Во FCL.905.TRI, по воведот, точка (а) се заменува со следново:

„(а) за продолжување и обновување на EIR или на IR, под услов TRI да поседува важечко IR;"

36. FCL.905.CRI се изменува и гласи:

(а) во точка (а) од FCL.905.CRI, став 1 се заменува со следново:

„1. стекнување, продолжување или обновување на класа или тип на овластување за авион со еден пилот, освен за авиони со еден пилот со сложени перформанси кога привилегиите кои ги бара кандидатот се да лета во операции за еден пилот; "

(б) следнава нова точка (в) се внесува:

„(в) Кандидатите за CRI за повеќемоторни авиони кои имаат уверение CRI за авиони со еден мотор мора да ги исполнуваат условите за CRI дадени во FCL.915.CRI(а), како и условите од FCL.930.CRI(а)(3), и FCL.935. "

37. Во FCL.905.IRI, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Привилегиите на IRI се спроведување на издавање, продолжување и обновување на EIR или на IR за соодветната категорија на воздухоплов."

38. Во точка (а) од FCL.915.IRI, став 2 се заменува со следново:

„2. во случај кандидатите за стекнување на IRI(A) за повеќемоторни авиони да ги исполнуваат условите од ставовите FCL.915.CRI(а), FCL.930.CRI и FCL.935;"

39. Во точка (г) FCL.905.SFI, став 2 се заменува со следново:

„2. обука за MCC, кога SFI има привилегија да спроведе обука на хеликоптери со повеќе пилоти. "

40. Во точка (б) FCL.915.MCCI, став 1 се заменува со следново:

„1. во случај на авиони, воздушни бродови и воздухоплов со способност за вертикално полетување и слетување, 1.500 часа искуство на лет како пилот во операции со повеќе пилоти; "

41. FCL.940.MI се заменува со следново:

**„FCL.940.MI валидност на уверение за MI**

Уверението за MI е валидно се додека се валидни уверенијата за FI, ТРИ или CRI. "

42. FCL.1015 се изменува и гласи:

(а) во точка (б), се додаваат следниве ставови (4) и (5):

„(4) насоките за потребата за разгледување на барањето на елементите наведени во 3 при извршувањето на испитот за практична оспособеност, проверката или оценувањето на компетентноста на барателот за кое надлежниот орган не е истиот орган што го издал уверението на испитувачот; и

(5) насоки како да се добие пристап до националните процедури и услови на други релевантни тела кога за тоа се има потреба; "

(б) точка (в) се заменува со следново:

„(в) Имателите на уверенија за испитувачи не можат да вршат тестови за вештина, проверки за стручност и проценки на компетентност на кандидатите за кои надлежниот орган не е ист како оној кој им го издал уверението за испитувач, освен доколку се запознаени со најновите достапни податоци кои се однесуваат на релевантните национални процедури на надлежниот орган за кандидатот. "

43. Во точка (б) FCL.1030, став 3 се изменува како што следува:

(а) се додава нова потточка iv.:

„(iv) изјава дека испитувачот ги разгледал и ги применил националните постапки на органот надлежен за барателот доколку надлежниот орган за барателот не е ист со оној кој му го издал уверението на испитувачот; "

(б) се додава нова точка (v):

„(v) копија од уверението на испитувачот кое ги содржи неговите привилегии како испитувач во спроведувањето на испитот за вештина, проверките за стручност или проценката на компетентноста на барателот во случај кога органот надлежен за издавање на уверението на барателот не е ист со оној кој му го издал уверението на испитувачот.

(44) FCL.1005.FE се изменува и гласи:

(а) во точка (а), се додава следниов став (5):

„(5) проверките за стручност за продолжување или обновување на EIR, под услов FE да има најмалку 1.500 часа на искуство како пилот во авионот и да ги исполнува условите од FCL.1010.IRE (а) (2)."

(б) Во точка (г), став 3 се заменува со следново:

„(3) испит за вештина кој е наменет за проширување на привилегиите на имателот на SPL или LAPL(S) на TMG, доколку испитувачот има 300 часа налет како пилот на едрилици или моторни едрилици, вклучително и 50 часа на обука за летање на TMG;

(4) испит за вештини и проверка за овластување за летање во услови на нулта видливост, под услов испитувачот да има барем 200 часа налет како пилот на едрилици и моторна едрилица, вклучувајќи најмалку 5 часа или 25 летови за обука по летање за овластување за летање во услови на нулта видливост или најмалку 10 часа на обука за летање за овластување на EIR или IR (A).

(45) Во точка (а) од FCL.1005.TRE, став (2) се заменува со следново:

„(2) проверките за стручност за продолжување или обновување на овластување за тип EIR и IR; "

(46) ​​Во точка (б) став (5) од FCL.1010.TRE, (ii) се заменува со следново:

„(ii) што имаат CPL (H) или ATPL (H). "

(47) Во точка (б) од FCL.1005.CRE, се додава следниов став (3):

„(3) продолжувањето или обновувањето на EIR, под услов CRE да има најмалку 1.500 часа на искуство како пилот во авионот и да ги исполнува условите во FCL.1010.IRE (а) (2) "

(48) FCL.1005.IRE се заменува со следново:

**„FCL.1005.IRE IRE – Привилегии**

Привилегиите за имателот на уверение за IRE се за да се спроведе испит за практична оспособеност за издавање, како и за проверка на стручноста за продолжување или обновување на EIR или МР. "

(49) Додаток 1 од Прилог I (Дел-FCL) се изменува како што следува:

(а) став 3.2. се заменува со следново:

„3.2. Како што е дефинирано во овој дел, кандидатот мора успешно да го положи испитот за теоретско знаење за следните предмети, во соодветната категорија на воздухоплов:

021 - Општо познавање на воздухоплови: Конструкција и системи на воздухоплови, електрична енергија, погонски состав, опрема за спасување,

022 - Општо познавање на воздухоплови: Инструменти,

032/034 – Изведба на авиони или хеликоптери, како што е применливо,

070 - Оперативни процедури, и

080 - Принципи на лет "

(б) Став 4.1. заменува со следново:

„4.1. На кандидатот за IR или EIR, кој успешно ги положил соодветните испити по теоретско знаење потребни за издавање на CPL од истата категорија на воздухоплови, ќе му се признае барањето за теоретско знаење во следните предмети:

- Човечки перформанси,

- Метеорологија".

(50) Додаток 3 на Анекс I (Дел-FCL) се изменува како што следува:

(а) во делот Е, во насловот ОПШТО точка (г) од став 12 се заменува со следнава:

„(г) 6 часа на налет ќе се изврши во повеќемоторен авион ако повеќемоторниот авион се користи за проверка на вештина."

(б) во делот И, под наслов ОПШТО точката (а) од став 3 се заменува со следново:

„(а) доколку имаат завршено 155 часа налет, вклучително и 50 часа како PIC на хеликоптери од кои 10 часа треба да бидат лет на маршрута. Часовите на лет како PIC на други категории на воздухоплови може да влезат во 155 часа налет, а согласно тоа како е дефинирано во став 11 од дел И"

(51) Во Додаток 5 на Анекс I (Дел-FCL), во насловот ОПШТО, став 2 се заменува со следново:

„2. Одобрението за курс за обука на MPL му се дава само на АТО кој е дел од операторите на комерцијален воздушен сообраќај, а кои имаат добиено уверение за работа во согласност со Дел-ORO, или пак имаат посебен договор со таквиот оператор. Дозволата се ограничува само на овој специфичен оператор сè до завршување на курс за оспособување на операторот за транзиција."

(52) Додаток 6 на Дел-FCL се изменува како што следува:

(a) Дел А се изменува како што следува:

(i) став 2 се заменува со следново:

„2. Кандидатот кој сака да посетува модуларен курс за стекнување на IR (A) мора да има PPL (A) или CPL (A) дозвола. Кандидатот за модул на процедурален лет по инструменти, кој нема CPL (A) мора да поседува уверение за завршување на курсот за модул за основен лет по инструменти.

АТО обезбедува дека кандидатот за повеќемоторен IR (A) курс кој не поседува овластување за класа или тип на повеќемоторен авион ќе добие обука за повеќемоторен авион како што е наведено во Пододдел Ж пред отпочнување на обука по летање за IR (A). "

(ii) став 10.2 се заменува со следново:

„10.2. Тој што поседува IR (H) може да бара да му се намали вкупниот број на часови на обука наведени во ставови 7 или 8 до 10 часа. "

(б) се додава нов дел Aa:

**„А.а IR (A) - модуларен курс за обука по летање**

**кој се базира на стекнување на вештина**

ОПШТО

1. Целта на курсот е модуларна обука по летање која се темели на стекнување на вештина со цел да им се овозможи на тие што имаат PPL или CPL да стекнат овластување за летање по инструменти, земајќи го предвид претходното искуство и обуката за летање по инструменти. Овој курс е дизајниран за да им овозможи на кандидатите да се стекнат со потребното ниво на стручност за управување на авион во согласност со IFR и во МОС услови. Курсот се состои од комбинација на обука за летање по инструменти со инструктор IRI (A) или FI (A) кои се овластени за обука за IR како и обука за летање во рамките на АТО.
2. Кандидатот кој сака да следи модуларен курс чија основа е стекнување на вештини за IR (A) мора да поседува PPL (A) или CPL (A) дозвола.
3. Курсот за теоретска обука треба да се заврши во рок од 18 месеци. Обуката за летање по инструменти и испитот за практична оспособеност треба да се спроведат во периодот на важност на испитот по теоретско знаење.
4. Овој курс опфаќа:

(а) обука за теоретско познавање со ниво на знаење потребни за стекнување на овластување на IR (A);

(б) обука за летање по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

1. Одобрената модуларна обука за IR (A) која се темели на стекнување на вештини изнесува најмалку 80 часа на теоретска обука. Обуката за теоретско знаење може да вклучува работа на компјутер и елементи на учење по електронски пат. Во согласност со ORA.ATO.305, треба да се обезбеди минималното времетраење на наставата во училница.

ОБУКА ЗА ЛЕТАЊЕ

1. Методот за стекнување на IR (A) во рамките на овој модуларен курс се темели на стекнување на вештини. Сепак, кандидатот мора да ги исполнува ​​минималните услови наведени подолу. За да се ​​стекнат со потребните вештини може да биде потребна дополнителна обука.

(а) модуларниот курс за стекнување на вештина за IR (A) за едномоторен авион се состои од најмалку 40 часа настава летање по инструменти, од кои до 10 часа летање по инструменти на земјата во FNPT I, или пак до 25 часа во FFS или FNPT II. До 5 часа летање по инструменти на земјата на FNPT II или FFS може да се направи во FNPT I.

* 1. Кога кандидатот има:

(А) завршено обука за летање по инструменти со инструктор IRI (A) или FI(A) кој е овластен за обука за IR; или

(Б) налет по правилата на IFR како PIC на авиони во согласност со овластувањето за привилегии на летање според правилата на IFR и условите на IMC.

тие саати можат да му се признаат во рамки на претходните 40 часа, но најмногу до 30 часа.

(ii) Доколку кандидатот завршил лет по инструменти со инструктор, покрај оние кои се наведени во точка (а)(i), овие часови можат да се признаат во рамки на бараните 40 часа, но најмногу до 15 часа.

(iii) Во секој случај обуката за летање вклучува најмалку 10 часа обука за летање по инструменти со инструктор во авион во АТО.

(iv) Вкупното времетраење на обука за летање по инструменти со инструктор не смее да биде помала од 25 часа.

(б) модуларен курс за стекнување на вештина за IR (A) за повеќемоторен авион се состои од најмалку 45 часа настава летање по инструменти, од кои до 10 часа летање по инструменти на земја во FNPT I, или пак до 30 часа во FFS- или FNPT II. До 5 часа летање по инструменти на земјата на FNPT II или FFS-in може да се направи во FNPT I.

1. Кога кандидатот има:

(А) завршено обука за летање по инструменти со инструктор IRI (A) или FI(A) кој е овластен за обука за IR; или

(Б) налет по правилата на IFR како PIC на авиони во согласност со овластувањето за привилегии на летање според правилата на IFR и условите на IMC.

тие саати можат да му се признаат во рамки на претходните 45 часа, но најмногу до 35 часа,

(ii) Доколку кандидатот завршил лет по инструменти со инструктор, покрај оние кои се наведени во точка (б)(i), овие часови можат да се признаат во рамки на бараните 45 часа, но најмногу до 15 часа.

(iii) Во секој случај обуката за летање вклучува најмалку 10 часа обука за летање по инструменти со инструктор во повеќемоторен авион во АТО.

(iv) Вкупното времетраење на обука за летање по инструменти со инструктор не смее да биде помала од 25 часа, од кои најмалку 15 часа ќе се спроведат во повеќемоторен авион.

(в) За да се утврди бројот на признаени часови и за да се воспостави потребата за обука, кандидатот мора да помине проценка пред прием на обука во АТО.

(г) Завршувањето на обуката за летање по инструменти со инструктор за IRI (A) или FI (A), во согласност со точка (а)(i) или точка (б)(ii)) се документира во посебен регистар за обука со потпис на инструктор.

1. Обуката за летање за модуларниот курс за стекнување на вештина за летање по инструменти за IR (A) ги вклучува:

(а) Процедурите и маневрите за основите за летање по инструменти кои се состојат најмногу од следното:

* 1. Основи за летање по инструменти без надворешни визуелни знаци
  2. Хоризонтален лет
  3. Качување
  4. Спуштање
  5. Свртувања во праволиниски лет, качување, спуштање
  6. Летање по одредена патека со помош на инструменти (instrument pattern)
  7. Остар засврт
  8. Радионавигација
  9. Опоравување од невообичаени положби
  10. Лет со покриени поедини инструменти на инструменталната табла (limited panel)
  11. Препознавање и опоравување од почетно и целосно губење на брзини

(б) претполетни процедури за IFR летови, вклучувајќи го и користењето на прирачникот за летање и соодветните документи на службата на контролата на летање во подготовката на план за лет по IFR;

(в) процедури и маневри за летање по IFR во нормални, вонредни и услови на опасност, кои го опфаќаат најмалку следното:

1. преминување од лет по визуелни ориентири на лет по инструменти при полетување
2. стандардни заминувања и пристигнувања по инструменти
3. IFR процедури на маршрута
4. процедури за чекање
5. приоди по инструменти до утврдени минимуми
6. процедури за неуспешен приод; и
7. слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи и кружење;

(г) маневри во лет и карактеристики на одреден лет

(д) ако е потребно, управување со повеќемоторен авион за време на горенаведените вежби, вклучувајќи:

1. управување со авион само со помош на инструменти за симулирано откажување на еден од моторите;
2. гасење на еден мотор и повторно вклучување (треба да се изведе на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS или на FNPT II).
3. На кандидатите за модуларен курс за обука по летање кои имаат PPL или CPL дозволи според Дел-FCL и важечки IR (A) кои се во согласност со одредбите од Анекс 1 од Чикашката конвенција, а се издадени од трета земја, може целосно да им бидат признаени барањата поврзани со курсот за обука, а кои се споменати во став 4. Со цел да се издаде одобрението за IR(A), кандидатот мора:

(а) успешно да го заврши испитот за практична оспособеност за стекнување на овластување за IR(A) во согласност со Додаток 7;

(б) по исклучок од претходната точка (г), за време на практичниот испит да му докаже на испитувачот дека тој има соодветно ниво на теоретско знаење на правото за воздухопловство, метеорологијата и планирањето и спроведувањето на летот (IR);

(в) да поседува минимум искуство од најмалку 25 часа налет по правила на IFR како PIC на авиони."

ПРОЦЕНКА ПРЕД ЗАПОЧНУВАЊЕ НА ОБУКАТА

1. Содржината и времетраењето на проценката пред започнување на обуката се одредува од страна на АТО врз основа на претходно искуство за летање по инструменти кое го поседува подносителот на барањето.

ПОВЕЌЕМОТОРНИ АВИОНИ

1. Имателот на IR (A) за едномоторни авиони кој исто така поседува овластување за класа или тип на повеќемоторни авиони и кој сака по првпат да се здобие со IR (A) за повеќемоторни авиони, мора да заврши курс во АТО кој вклучува најмалку 5 часа обука за летање по инструменти на повеќемоторни авиони, од кои 3 часа може да биде во FFS или FNPT II, ​​и исто така мора да го положи испитот за практична оспособеност. "

(в) Дел Б се изменува како што следува:

* 1. став 2 се заменува со следново:

„2. Барателот за модуларен курс за IR (H) е имател на PPL (H) -А или CPL (H) -А или ATPL (H) -А. Пред да се започне со фаза за обука по инструменти за воздухоплов од IR (H), кандидатот треба да има овластување за тип за хеликоптер кој се користи за испит за практична вештина за IR (H) или да има завршено одобрена обука за овластување за тип на тој тип. Кандидатот мора да поседува уверение за успешно завршување на MCC доколку испитот за практична оспособеност се врши во услови на авион со повеќе пилоти. "

* 1. Став 9.2. се заменува со следново:

„9.2. Имателот на IR (A) може да го намали вкупниот број на наставни часа до 10 часа. "

* 1. се додава следниов став 9.3.:

„9.3. На имателот на PPL (H) кој поседува овластување за ноќно летање со хеликоптер или имателот на CPL (H), вкупното време кое е потребно за налет по инструменти во рамки на обуката може да му се намали до 5 часа."

53. Додаток 9 на Анекс I (Дел-FCL) се изменува како што гласи:

„(a) во оддел Б, став 5, точка (ѓ) потточка (i) се заменува со следново:

„(i) квалификациите за FFS или FNPT II како што се одредени во односните барања од Дел-ARА и Дел-ОRА;"

(б) Дел В се изменува како што следува:

1. воведната реченица на член 4 се заменува со следново:

„4. Се применуваат следниве ограничувања, со дозволени отстапувања кои се резултат на турбулентните услови и управувањето со квалитет и перформанси на хеликоптерот што се користи за време на тестирањето. "

1. став 10, потточка (i) се заменува со следново:

(i) квалификациите за FSTD како што се одредени во применливите услови во Дел-ARА и Дел-ОRА;

1. во Дел Г, став 8, точка (а) се заменува со следново:

(а) квалификациите за уредите за обука кои симулираат лет како што се одредени во применливите услови во Дел-ARА и Дел-ОRА;

1. во 8 Оддел Д став 8, воведната фраза и точка (а) се заменуваат со следново:

„8. Уреди за обука кои симулираат лет се користат за практична обука и тестирање доколку се дел од курсот за овластување за тип. Следниве услови се однесуваат на курсот:

(а) квалификациите за уредите за обука кои симулираат лет се дадени во применливите услови во Дел-ARА и Дел-ОRА;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

АНЕКС II

Анекс II кон Регулатива (EУ) бр. 1178/2011 се изменува како што следува:

(1) Став 1 од Оддел А „Авиони" се изменува како што следува:

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

„(б) да покаже знаење за односните делови од оперативните услови и Дел - FCL;"

(б) точка (г) се заменува со следново:

„(г) ги исполнува условите определени во табелата подолу:

| Национална дозвола што се поседува | Вкупно налет  (часови) | Дополнителни услови | Замена на JAR-FCL дозвола и услови *(каде што одговара)* | Укинување на услови |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) |  |
| ATPL(A) | >1500 како PIC на авиони со повеќе пилоти | Нема | ATPL (А) | Не е применливо | (а) |
| ATPL(A) | >1500 на авиони со повеќе пилоти | Нема | како во (в)(4) | како во (в)(5) | (б) |
| ATPL(A) | >500 на авиони со повеќе пилоти | да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL . 515 | ATPL (A), со овластување за тип ограничено за копилот | Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Анекс 9 од Дел-FCL | (в) |
| CPL/IR(A) и положен испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL во земјата-членка која ја издава дозволи |  | (i) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310 и FCL.615 (б)  (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.710. А (в) | CPL/IR(А) со признавање/ кредит за теоретски дел за ATPL | не е применливо | (г) |
| CPL/IR(A) | >500 на авиони со повеќе пилоти, или на лет со повеќе пилоти на авиони со еден пилот, CS-23 категорија комутер или еквивалент согласно соодветните барања од Дел – CAT и Дел – ORO за комерцијален воздушен сообраќај | (i) да го положи испитот за знаење за ATPL(А) во земја-членка каде се издава дозволата\*  (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.710. А (в) | CPL/IR(А) со признавање на теоретски дел за ATPL | не е применливо | (д) |
| CPL/IR(A) | >500 часа како PIC на авиони со еден пилот | да покаже доволно знаење за планирање и перформанси на лет за ниво CPL/IR | како во 4 (ѓ) | Стекнување на овластување за летање во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел-FCL | (ѓ) |
| CPL(A) | >500 часа како PIC на авиони со еден пилот | квалификација за летање во ноќни услови, ако е применливо | CPL(A), со овластување за тип/класа ограничено на авиони со еден пилот |  | (е) |
| CPL(A) | <500 часа како PIC на авиони со еден пилот | (i) квалификација за летање во ноќни услови, ако е применливо;  (ii) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310 | како во 4 (ж) |  | (ж) |
| PPL/IR(A) | ≥ 75 часа согласно IFR |  | PPL/IR(A) (IR ограничено за PPL) | да покаже пред надлежниот орган знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.615 (б) | (з) |
| PPL(A) | ≥ 70 часа на авиони | да покаже способност за користење на радио навигациски средства | PPL(A) |  | (ѕ) |
| \* Од тие што имаат CPL, а кои веќе имаат овластување за тип на авиони со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит по теоретско знаење за ATPL(A), се додека летаат на истиот тип на авиони, но нема да им се признае теоретскиот дел за ATPL(A) за JAR-FCL дозвола. Доколку бараат овластување за друг тип на авион со повеќе пилоти, тие мора да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (д) (i) од горната табела. | | | | | |

(2) Став 1 од Оддел Б „Хеликоптери" се изменува како што следува:

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

„(б) да покаже знаење за односните делови од оперативните услови и Дел - FCL;"

(б) точка (г) се заменува со следново:

„(г) да ги исполнува условите определени во табелата подолу:

| Национална дозвола што се поседува | Вкупно налет  (часови) | Дополнителни услови | Замена на JAR-FCL дозвола и услови *(каде што одговара)* | Укинување на условите |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) |  |
| ATPL(H) со важечко IR (H) | >1000 како PIC на хеликоптер со повеќе пилоти | Нема | ATPL(H) и IR | Не е применливо | (а) |
| ATPL(H) без привилегии за IR (H) | >1000 како PIC на хеликоптер со повеќе пилоти | Нема | ATPL(H) |  | (б) |
| ATPL(H) со важечко IR (H) | **>**1000 на хеликоптери со повеќе пилоти | Нема | ATPL (H), и IR со овластување за тип ограничено за копилот | Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Додаток 9 од Дел-FCL | (в) |
| ATPL(H) без привилегии за IR (H) | **>**1000 на хеликоптери со повеќе пилоти | Нема | ATPL (H), овластување за тип ограничено за копилот | Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Додаток 9 од Дел-FCL | (г) |
| ATPL(H) со важечко IR (H) | >500 на хеликоптер со повеќе пилоти | да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.515 и FCL.615 (б) | како (4) (в) | како (5) (в) | (д) |
| ATPL(H) без привилегии за IR (H) | >500 на хеликоптер со повеќе пилоти | како (3) (д) | како (4) (г) | како (5) (г) | (ѓ) |
| CPL/IR(H) и положен испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL во земјата членка која ја издава дозволи |  | (i) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310 и FCL.615 (б)  (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.720. H (в) | CPL/IR(H) со ATPL (H) со признавање/ кредит за теоретски, со тоа што теоретскиот испит за ICAO ATPL (H) да е оценет дека е на ниво на Дел – FCL ATPL | не е применливо | (е) |
| CPL/IR(H) | >500 на хеликоптер со повеќе пилоти | (i) да го положи испитот за теоретско знаење за FCL ATPL(H) во земја членка каде се издава дозволата\*  (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.720. H (б) | CPL/IR(H) со Дел – FCL ATPL (H) признавање/ кредит за теоретски дел | не е применливо | (ж) |
| CPL/IR(H) | >500 на хеликоптер со повеќе пилот | Нема | CPL/IR(H) со овластување за тип/класа ограничено на хеликоптер со еден пилот | Стекнување на овластување за летање во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел-FCL | (з) |
| CPL/IR(H) | <500 часа како PIC на хеликоптер со еден пилот | да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL. 310 и FCL.615 (б) | како во 4 (i) | (ѕ) |
| CPL(H) | >500 на хеликоптер со повеќе пилот | Овластување во ноќни услови | CPL(H) со овластување за тип/класа ограничено на хеликоптер со еден пилот | (и) |
| CPL(H) | <500 часа како PIC на хеликоптер со еден пилот | со овластување во ноќни услови да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL. 310 | како во 4 (и) | (ј) |
| CPL(H) без овластување во ноќни услови | >500 часа како PIC на хеликоптер со еден пилот |  | како во 4 (и) и со ограничување на дневни VFR операции | Стекнување на овластување за летање во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел-FCL и овластување во ноќни услови | (к |
| CPL(H) без овластување во ноќни услови | <500 часа како PIC на хеликоптер со еден пилот | да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL. 310 | како во 4 (и) и со ограничување на дневни VFR операции | (л) |
| PPL/IR(H) | ≥ 75 часа согласно IFR |  | PPL/IR(H) (IR ограничено за PPL) | да покаже знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.615 (б) | (љ) |
| PPL(H) | ≥ 70 часа на хеликоптери | да покаже способност за користење на радио навигациски средства | PPL(H) |  | (м) |
| \* Од тие што имаат CPL, а кои веќе имаат овластување за тип на хеликоптер со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит по теоретско знаење за ATPL(H), сè додека летаат на истиот тип на хеликоптер, но нема да им се признае теоретскиот дел за ATPL(H) за JAR-FCL дозвола. Доколку бараат овластување за друг тип на хеликоптер со повеќе пилоти, тие мора да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (ж) (i) од горната табела. | | | | | |

*АНЕКС III*

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

(1) Дел 1 А. „Прифаќање на дозволи" се изменува како што следува:

(а) став 1 се заменува со следново:

„1. Дозвола за пилот издадена во согласност со условите од Анекс 1 од Чикашката конвенција од страна на трета земја може да биде потврдена од страна на надлежен орган на земјата-членка.

Пилотите мора да поднесат барање до надлежниот орган на земјата-членка во која живеат или престојуваат. Доколку не живеат во земјата-членка, пилотите поднесуваат барање до надлежниот орган на земјата-членка во којашто операторот за којшто работат или имаат намера да работат го има главното седиште на бизнис или таму каде што му е регистриран воздухопловот што се користи или се има намера да се користи. "

(б) став 3 се изменува како што следува:

* 1. точките (б) и (в) се заменуваат со следново:

(б) да покаже дека се здобил со знаење за односните делови од оперативните услови и Дел – FCL;

(в) да покаже дека се здобил со познавање на јазикот во согласност со FCL.055;”

* 1. точката (д) се заменува со следново:

„(д) во случај на авиони, кои ги исполнуваат условите во однос на барањата за искуство дадени во табелата подолу:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дозвола  што ја поседува | Вкупно налет | Услови за валидација/прифаќање на дозвола |  |
| (1) | (2) | (3) |  |
| ATPL(A) | >1500 часа како PIC на авиони со повеќе пилоти | Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со повеќе пилоти, во својство на PIC | (а) |
| ATPL(A) или CPL(A)/IR\* | >1500 часа како PIC или копилот на авиони со повеќе пилоти согласно оперативните услови | Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со повеќе пилоти, во својство на копилот | (б) |
| CPL(A)/IR | >1000 часа како PIC во комерцијален воздушен сообраќај по добивање на IR | Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со еден пилот, во својство на PIC | (в) |
| CPL(A)/IR | >1000 часа како PIC или копилот во авиони со еден пилот, согласно оперативните услови | Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со еден пилот, во својство на копилот согласно JAR-OPS | (г) |
| ATPL(A) CPL(A)/IR, CPL(A) | >700 часа во авиони, не сметајќи ги TMGs – моторните едрилици, вклучувајќи и 200 часа на активности во својство за кое се бара валидацијата и 50 часа во тоа својство во последните 12 месеци. | Активности во авиони, различни од оние за комерцијален воздушен сообраќај | (д) |
| CPL(A) | > 1500 часа како PIC во комерцијален воздушен сообраќај вклучувајќи 500 часа операции со хидроавиони | Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со еден пилот, во својство на PIC | (ѓ) |
| \* Имателите на CPL(A)/IR дозволи за авиони со повеќе пилоти мора да покажат ниво на знаење потребно за ICAO ATPL(A) пред да се изврши валидација/прифаќање на истите. | | | |

(в) став 4 се изменува како што следува:

(i) точка (в) се заменува со следново:

„(в) да покаже дека се здобил со познавање на јазикот во согласност со FCL.005;”

(ii) точка (д) се заменува со следново:

„(д) да поседуваат минимум искуство од најмалку 100 часа налет како PIC во соодветната категорија на авиони."

(г) став 6 (б) се заменува со следново:

„(б) да е вработен, директно или индиректно, од производителот на воздухопловот."

(2) Во Оддел Б „КОНВЕРЗИЈА НА ДОЗВОЛА", став 1 се заменува со следново:

„1. Дозволи за PPL / BPL / SPL, CPL или ATPL кои се издадени во согласност со условите од Анекс 1 од Чикашката конвенција од страна на трета земја можат да се конвертираат во Дел-FCL PPL / BPL / SPL со овластување за класа или тип за воздухоплови со еден пилот од страна на надлежниот орган на земјата-членка."

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*АНЕКС IV*

Анекс VI кон Регулатива (EУ) бр 1178/2011 се изменува како што следува:

1. Во Оддел II пододдел FCL, ARA.FCL.205 точка (б) се заменува со следново:

„(б) Надлежниот орган изготвува листа на испитувачи кои поседуваат уверение за работа. На листата се наведува привилегии на испитувачот, која пак од страна на надлежниот орган ќе се објавува и ажурира."

1. Во Оддел II. пододдел FCL, ARA.FCL.210 се заменува со следново:

**„ARA.FCL.210 Информации за испитувачите**

(а) Надлежниот орган ја известува Агенцијата за националните административни процедури, условите за заштита на личните податоци, одговорноста, осигурување од незгода и такси кои се применуваат на нејзината територија и кои се користат од страна на испитувачи за време на спроведувањето на испитите за практична оспособеност, проверките за стручност или проценки на компетентноста на кандидатот кога органот надлежен за потврда на кандидатот не е истиот со оној кој му го издал уверението на испитувачот.

(б) За да се олесни ширење на информациите и пристап до информациите кои се добиваат од надлежните органи од став (а), Агенцијата ја објавува оваа информација во пропишан формат.

(в) Надлежниот орган може да обезбеди испитувачи кои ги има овластено и испитувачи кои се овластени од страна на другите надлежни органи и да ги користи нивните привилегии во својата територија со разгледување на критериумите за безбедност кои треба да се почитуваат при вршење на испитот за практична оспособеност и проверката на стручност што се спроведуваат на воздухоплов."

1. ПОДОДДЕЛОТ МЕД се изменува како што следува:
2. Во Оддел I, ARA.MED.130 се заменува со следново:

„ARA.MED.130 Форма на лекарско уверение

Лекарското уверение е во согласност со следниве спецификации:

(а) Содржина

* 1. Држава во која му е издадена дозволата на пилотот или каде поднел барање (I),
  2. Категорија на лекарско уверение (II),
  3. Бројот на уверение започнува со кодот на ОН од државата каде што е издадена дозволата за пилот или каде е поднесено барањето по кое следи код од броеви и / или букви напишани со арапски броеви и латинично писмо (III),
  4. Име на имателот (IV),
  5. Државјанството на имателот(VI),
  6. Датумот на раѓање на имателот на дозволата: (ден / месец / година) (XIV),
  7. Потпис на имателот (VII),
  8. Ограничување (ограничувања) (XIII),
  9. Датум на истекување на лекарското уверение (IX.) за:
     1. Категорија 1 еден пилот за комерцијални операции на превоз на патници,
     2. Категорија 1 други комерцијални операции,
     3. Категорија 2,
     4. LAPL
  10. Датум на медицински преглед,
  11. Датум на последен електрокардиограм,
  12. Датум на последен аудиограм
  13. Датум на издавање и потпис на АМЕ или медицински оценувач кој го издал уверението. GMP може да се додаде во ова поле доколку се надлежни за издавање лекарски уверенија според националното законодавство на земјата-членка во која е издадено уверението.
  14. Печат или штембил (XI).

(б) Материјал: Освен во случај на LAPL кој е издаден од страна на GMP, хартијата или останатиот материјал кој што се користи е таков што спречува или веднаш покажува каква било промена или бришење. Секое впишување или бришење на формата е точно одобрена од страна на надлежниот орган.

(в) Јазик: Уверенијата се напишани на националниот јазик и на англиски и на други јазици кои надлежниот орган ги смета за соодветни.

(г) сите датуми во лекарското уверение се напишани во формат дд / мм / гггг. "

(б) Во Оддел II ARA.MED.200 Овластен лекар за проценка на здравствена способност (АМЕ), точка (б) се заменува со следново.:

„(б) Кога е убеден дека АМЕ е во согласност со применливите услови, надлежниот орган го издава, продолжува, обновува или менува уверението за АМЕ за период кој не е подолг од три години со користење на формата утврдена во Анекс VII од овој дел."

4. Во Додаток II „Стандарден образец на EASA за потврда на кабинскиот персонал", делот"Инструкции" се изменува како што следува:

(а) точките (а) и (б) се заменуваат со следново:

„(а) потврдата на кабинскиот персонал ги содржи сите елементи наведени во образецот 142 на EASA во согласност со точките 1-12 како што се наведени и опишани погоре.

(б) уверението е со големина од 105 mm x 74 mm (една осмина A4) или 85 mm x 54 mm и материјалот кој што се користи е таков што спречува или веднаш покажува каква било промена или бришење."

(б) Точка 8 се заменува со следново:

„Точка 8: Податоците за идентификација на надлежниот орган на земјата-членка во која потврдата е издадена, се впишува и се пополнуваат со целосното име на надлежниот орган, поштенската адреса, службениот печат или лого, зависно како се бара на уверението"

(в) првата реченица од точка 9 се заменува со следново:

„Доколку надлежниот орган е тело кое издава потврда, се впишува терминот „надлежен орган" и се става службен печат или лого."

5 Додаток V. УВЕРЕНИЕ ЗА ЦЕНТРИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА (AeMC ) се заменува со следново:

*„Додаток V од АНЕКС PART-ARA*

**УВЕРЕНИЕ ЗА ЦЕНТРИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА (AeMC е)**

**Европска унија (1)**

**Надлежен орган**

**УВЕРЕНИЕ ЗА ЦЕНТАР ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА**

УПАТУВАЊЕ:

Во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата и предмет на условите наведени подолу, (надлежниот орган) потврдува дека

(ИМЕ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА)

(АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА)

како дел од центрите за воздухопловна медицина кои поседуваат уверение за работа според Дел-ОRA со привилегии и во опсегот од активности кои се наброени во приложените услови за одобрување.

УСЛОВИ:

* 1. Ова уверение е ограничено на опсегот на одобрени делови од прирачникот за одобрување на организации;
  2. Со ова уверение се бара усогласеност со процедурите кои се утврдени во документацијата која се однесува на организацијата, а која е во согласност со Дел-ОRA.
  3. Ова уверение е важечки под услов да е во согласност со условите од Дел-ORA освен во случај на негово враќање, замена, укинување или повлекување.

Датум на издавање .......................................... Потпис: ...............................................

() „Европската унија“ се брише за земјите кои не се членки на ЕУ

Образец на EASA 146 издание 1

(6) Содржината на Додаток VI се брише и се заменува со следново

„(ПРАЗНА СТРАНА)“

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Сл. весник L 143, 30 април 2004 год., стр. 76. [↑](#footnote-ref-1)
2. Сл. весник L 311, 25 ноември 2011 год., стр. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012 од 5 октомври 2012 година на утврдување на технички услови и административни постапки кои се однесуваат на операции во воздух во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 година, стр. 1). [↑](#footnote-ref-3)