**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 2015/445 НА КОМИСИЈАТА**

**од 17 март 2015 година**

**за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 во поглед на техничките услови и административни процедури поврзани со екипажот 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(6) и член 8(5),

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. Некои земји-членки утврдија дека одредени услови кои се дадени во Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 им создаваат ним или на заинтересираните субјекти непотребен и несразмерен административен или економски товар и известија за намерата да бараат одобрение за отстапување од одредени услови во согласност со став 6 член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр 216/2008.
3. Овие предложени одобренија за отстапување ги анализираше Европската агенција за воздухопловна безбедност, што резултираше со препорака до Комисијата за усогласување на предложените одобренија со важечките услови.
4. Земјите-членки и заинтересираните субјекти во генералната авијација исто така утврдија одредени услови кои се сметаат за несразмерни во однос на сродните активности и поврзаните ризици.
5. Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, земјите-членки утврдиле и низа уредувачки грешки кои довеле до несакани потешкотии при спроведувањето.
6. Поради тоа, условите утврдени во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба да се изменети, за да се воведат отстапувањата со јасен учинок врз креирање на правилата и одредени олеснувања за генералната авијација, како и да се исправат одредени уредувачки грешки.
7. Покрај тоа, врз основа на повратните информации од земји-членки и заинтересирани субјекти се утврди дека условите од Анекс VII од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 може да се непропорционални во однос на активноста и придружниот ризик на организација за обука, која врши обука само за стекнување на дозвола за пилот на лесен воздухоплов, дозвола за приватен пилот, дозвола за пилот на балон како и дозвола за пилот на едрилица.
8. Како резултат на тоа, земјите-членки и заинтересираните субјекти се согласуваат дека постои општа потреба да се даде повеќе време за развој на посоодветен збир правила за активностите на генералната авијација кои подобро одговараат на активностите на тој воздухопловен сектор без да се намалат безбедносните стандарди.
9. Покрај тоа, со цел да се овозможи доволно време за развој на овие правила, датумот на примена на одредбите од Анекс VII Од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 за организации за обука кои спроведуваат обука само за национални дозволи кои се прифатливи за конверзија во Дел-FCL дозвола за пилот на лесен воздухоплов, дозвола за пилот на балон и дозвола за пилот на едрилица треба да се одложи до 8 април 2018 година.
10. Оттука, Регулативата (ЕУ) бр 1178/2011 треба соодветно да се измени.
11. Бидејќи Регулативата (ЕУ) бр. 290/2012([[3]](#footnote-3)) со која се изменува Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 содржи автономна одредба за датумот на примена на одредбите од Анекс VI и VII од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, и таа треба исто така да се измени за да се обезбеди правна сигурност и јасност.
12. Мерките кои се предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот на Европската агенција за воздухопловна безбедност воспоставен со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

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

1. Став 1 од член 8 се заменува со следново:

“ 1. Без да е во спротивност со член 12 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и кога не постојат договори склучени меѓу Унијата и трета земја, а кои опфаќаат издавање на дозволи на пилоти, ,земјите–членки може да прифатат дозволи, овластувања и уверенија од трети земји и односни лекарски уверенија, издадени од или во име на трети земји, согласно одредбите наведени во Анекс III кон оваа регулатива.”;

1. Став 3 од член 10а се заменува со следново:

“3. На организациите за обука кои се во согласност со JAR им се дозволува да спроведуваат обука за дозвола за приватен пилот (PPL) според Дел-FCL, за придружните овластувања кои се вклучени во регистрацијата и за дозвола за пилот за лесен воздухоплов (LAPL) до 8 април 2018 година, без да се придржуваат кон одредбите од Анекс VI и VII, под услов тие да се регистрираат пред 8 април 2015 година.”;

1. Член 12 се изменува како што следува:

(а) став 2 се заменува со следново:

“2. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат до 8 април 2015 година да не ги применуваат следниве одредби од Анекс I:

(а) одредбите кои се однесуваат на дозволи на пилоти на воздухоплови со вертикално полетување и воздушни бродови;

(б) одредбите од точка FCL.820;

(в) во случај на хеликоптери, одредбите од Оддел 8 од Поддел S;

(г) одредбите од Оддел 11 од Поддел S.”;

 (б) се додава следниот став 2а:

“2а. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат до 8 април 2018 година да не ги применуваат следниве одредби од Анекс I:

(а) одредбите кои се однесуваат на дозволи на пилоти на едрилици и балони;

(б) одредбите наведени во Поддел Б;

(в) одредбите од точка FCL.800, FCL.805, FCL.815;

(д) одредбите од Одделот 10 од Поддел S.”;

(в) став 4 се заменува со следново:

"4. По пат на отстапување од наведеното во став 1, земјите–членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од оваа регулатива до 8 април 2016 година на пилоти кои имаат дозвола и придружно лекарско уверение, издадени од страна на трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на воздухопловите, како што е наведено во член 4(1)(б) или (в) од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.”;

1. Анексите I, II, II VI и VII се изменуваат во согласност со Анексите на оваа Регулатива.

*Член 2*

Во Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата, се брише точката (ѓ) од став 2, член 2.

*Член 3*

1. Оваа регулатива влегува во сила на 8 април 2015 година.
2. По пат на отстапување од став 1, измените на одредбите во FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.725.A од Анекс I се применуваат од 8 април 2018 година.
3. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат до 8 април 2018 година, да не ги применуваат одредбите од Анекс VI и VII на организација за обука, која врши обука само за национална дозвола што е во согласност со член 4(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, за конверзија во дозвола според Дел- FCL на пилот на лесен воздухоплов (LAPL), дозвола за пилот на едрилица (SPL) и за дозвола на пилот на балон (BPL).

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

Брисел, 17 март 2015 год.

|  |  |
| --- | --- |
|  | *За Комисијата**Претседател**Жан Клод ЈУНКЕР* |

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

*АНЕКС I*

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

1. FCL.065 се заменува со следново:

**“FCL.065 Ограничување на правата на иматели на дозвола кои се на возраст од 60 или повеќе години во јавниот воздушен превоз**

 (а) Возраст 60–64. Авиони и хеликоптери. Имателот на дозвола на пилот кој наполнил 60 години, не смее да лета во својство на пилот на воздухоплов ангажиран во јавниот воздушен сообраќај освен како член на екипаж составен од повеќе пилоти.

 (б) Возраст 65. Освен во случај на имател на дозвола за балон или едрилица, имателот на дозвола за пилот кој наполнил 65 години, не смее да лета како пилот на воздухоплов ангажиран во јавниот воздушен сообраќај.

 (в) Возраст 70. Имателот на дозвола за балон или едрилица кој наполнил 70 години не смее да лета во својство на пилот на балон или едрилица кои се ангажирани во комерцијалниот воздушен транспорт.”

1. FCL.105B се заменува со следново:

 **“FCL.105.B LAPL(B)-Права**

Правата на имателот на LAPL за балони се да лета во својство на PIC на балони на врел воздух или на воздушни бродови на врел воздух, со максимален капацитет на обвивката од 3 400 m3, или на балони со гас со максимален капацитет на обвивката од 1 260 m3, со најмногу 3 патници, така што во воздухопловот никогаш нема да има повеќе од 4 лица.”

1. Во FCL.210А, точка (а) се заменува како што следува:

“(а) Кандидатите за PPL(A) треба да остварат најмалку 45 часа на обука по летање на авиони или TMG, од кои 5 часа може да се остварат на FSTD, вклучувајќи најмалку:

 (1) 25 часа на обука по летање со инструктор; и

 (2) 10 часа на самостоен лет под надзор, вклучувајќи најмалку 5 часа на самостоен лет на маршрута од кои најмалку еден лет на маршрута да е со должина од најмалку 270 km (150 NM), за кое време се извршува слетување со целосно застанување на 2 аеродрома, а кои не се аеродромот на заминување.„

1. FCL.230B се заменува со следново:

 “FCL.230.B BPL- Услови за неодамнешни искуства

 (а) Имателите на BPL ги користат правата од својата дозвола само ако на една класа на балони, во последните 24 месеци оствариле, најмалку:

 (1) 6 часа налет во својство на PIC, вклучувајќи и 10 полетувања и слетувања; и

 (2) 1 лет на обука со инструктор на балон во рамките на соодветната класа;

 (3) покрај ова, во случај на пилоти кои се квалификувани да летаат на повеќе од една класа на балони, за да можат да ги користат своите права на другата класа, тие во последните 24 месеци треба да остварат најмалку 3 часа на летање на таа класа, вклучувајќи и 3 полетувања и слетувања.

 (б) Имателите на BPL летаат само со балон во истата група на балони во која ја завршиле обуката по летање или во група на балони со помал капаците на обвивка;

 (в) Имателите на BPL кои не ги исполнуваат условите наведени во (а), пред повторно да започнат да ги користат своите права:

 (1) полагаат проверка на стручноста со испитувач на балон во рамките на соодветната класа; или

1. остваруваат дополнително време на летање или полетувања и слетувања, со инструктор или самостојно под надзор на инструктор, со цел да ги исполнат условите наведени во (а).

(г) Во случај на (в)(1) имателот на BPL лета само со балон во истата група на балони на кој ја полагале проверката на стручност или во група на балони со помал капаците на обвивка„

1. Во оддел 2 „Посебни услови за категорија авион-CPL(A)“ во поддел Г, се додава следнава точка FCL 315.A - Курс за обука:

**„FCL 315A CPL-Курс за обука**

Теоретско знаење и обука по летање кои се однесуваат на издавање на CPL(A) вклучуваат обука за избегнување на неправилна положба и извлекување од истата.“

1. Во FCL.410.А, точка (а) се заменува со следново:

„(а) Курс. Кандидат за MPL завршува курс за обука по теоретско познавање и обука по летање во ATO согласно Анекс 5 кон овој дел. Теоретското познавање и обуката по летање за издавање на MPL вклучуваат обука за избегнување на неправилна положба и извлекување од истата.“

1. Во FCL.725.А, се додава следната точка (в):

„(в) Авиони со повеќе пилоти. Обуката за теоретско познавање за издавање на овластување за тип на авион со повеќе пилоти вклучува теоретско познавање и обука по летање за избегнување на неправилна положба и извлекување од истата.“

1. Во FCL.740.А, точка (б) се заменува со следново:

„(б) Продолжувањето на важноста на овластувања за класа на едномоторни авиони со еден пилот.

 (1) Овластувања за класа на едномоторен клипен авион и за TMG. За продолжување на овластувањата за класа на едномоторен клипен авион со еден пилот или на овластувањата за класа за TMG, кандидатот:

(i) во рок од три месеци пред датумот на истекот на важноста на овластувањето, треба да го ја помине проверката на стручноста со испитувач за соодветната класа согласно Анекс 9 кон овој дел; или

(ii) во рок од 12 месеци пред истекот на важноста на овластувањето, треба да оствари 12 часа на летање на соодветната класа, вклучувајќи:

 — 6 часа во својство на PIC,

 — 12 полетувања и 12 слетувања, и

 — обука за обнова на знаењето од најмалку 1 час од вкупниот налет со инструктор по летање (FI) или инструктор за овластување за класа (CRI). Кандидатите се ослободуваат од обуката за обнова на знаењето ако ја положиле проверката на стручност за овластување за класа или тип, го положиле испитот по практична оспособеност или проценка на оспособеност на која било друга класа или тип на авион.

 (2) Кога кандидатите се иматели и на овластување за класа на едномоторни клипни авиони (копно) и на овластување за TMG, тие можат да ги исполнат условите наведени во (1) на која било класа или во двете и, на тој начин да ги продолжат и двете овластувања.

 (3) Едномоторни турбо пропелерски авиони со еден пилот. За продолжување на овластувањата за класа на едномоторни турбо пропелерски авиони со еден пилот, кандидатите полагаат проверка на стручноста на соодветната класа согласно Анекс 9 кон овој дел со испитувач, во рок од 3 месеци пред истекот на важноста на овластувањето.

 (4) Кога кандидатите се иматели и на овластување за класа на едномоторни клипни авиони (копно) и на овластување за класа на едномоторни клипни хидроавиони тие можат да ги исполнат условите наведени во (1) (ii) на која било класа или на двете, и на тој начин да ги продолжат и двете овластувања. За секоја класа мора да остварат најмалку 1 час од потребното време на летање во својство на PIC и 6 од потребните 12 полетувања и слетувања .“

1. Во FCL.825. точката (е) од став (6) се заменува со следново:

„6. За овластување за EIR за повеќемоторни авиони проверката за стручноста за продолжување или обновување како и обуката по летање која се бара во точка (е)(2)(ii) мора да се спроведат на повеќемоторен авион. Исто така, доколку пилотот има овластување и за EIR за еденомоторни авиони, со оваа проверка на стручноста исто така се продолжува или обновува и овластувањето за EIR за едномоторен авион. Исто така, со обуката по летање која е спроведена на повеќе–моторен авион се исполнува и условот за обука по летање за овластување за EIR за едномоторни авиони“

1. Во FCL.915, се додава точка (г):

„(г) За признавање на проширување на други типови се земаат предвид и односните елементи кои се дефинирани во податоците за оперативна соодветност во согласност со Дел-21.“

1. Се додава следнава точка FCL.945:

**„FCL.945 Обврски на инструкторите**

По завршувањето на обуката по летање за продолжување на овластување за класа SEP или TMG во согласност со FCL.740.A (б) (1) , и само во случај кога сите други критериуми за продолжување утврдени во FCL.740.A (б )(1) се исполнети, инструкторот ја издава дозволата на кандидатот со нов рок на важност на овластувањето или уверението, доколку е посебно овластен за таа цел од страна на надлежен орган кој е одговорен за издавање на дозволата на кандидатот."

1. FCL.910.TRI се изменува како што следува:

(a) точката (б) се заменува со следново:

 „(б) TRI за авиони и за воздухоплови со вертикално полетување — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRI се ограничуваат на типот на авион или воздухоплов со вертикално полетување, на кој се вршела обуката и проценката на компетентноста. Освен доколку не е поинаку одредено во податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Дел-21, правата на TRI се прошируваат на други типови ако TRI:

 (1) во период на последните 12 месеци пред поднесување на барањето, спровел најмалку 15 сектори на рута, вклучувајќи полетувања и слетувања со соодветниот тип на воздухоплов, од кои 7 сектори можат да се остварат на FFS;

 (2) ја завршил техничката обука и деловите од обуката по летање на соодветниот курс за TRI;

(3) ги поминал соодветните делови од проценката на компетентноста согласно FCL.935, со цел докажување на FIE или TRE кој е квалификуван во согласност со Поддел К дека поседува способност да обучува пилот до ниво кое е потребно за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ги инструкциите за подготовка на лет, активностите после лет и наставата по теоретско познавање.“

(б) во точката (в), став (1) се заменува со следново:

 „(в) TRI за хеликоптери-TRI(H).

 (1) Правата на TRI се ограничуваат на типот на хеликоптер на кој се полагал испитот по практична оспособеност за стекнување на овластување за TRI. Освен доколку не е поинаку одредено во податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Дел-21, правата на TRI се прошируваат на други типови ако TRI:

(i) го завршил техничкиот дел од соодветниот тип на курсот за TRI на соодветниот тип на хеликоптер или на FSTD, кој го претставува тој тип;

(ii) остварил најмалку 2 часа на обука по летање на соодветниот тип, под надзор на соодветно квалификуван TRI(H);

(iii) ги поминал соодветните делови од проценката на компетентноста согласно FCL.935, за да му покаже на FIE или TRE кој е квалификуван согласно Поддел И дека поседува способност да обучува пилот до ниво кое е потребно за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ги инструкциите за подготовка на лет, активностите после лет и наставата по теоретско познавање;“

1. Во FCL.905.CRI во точката (а) се додава следниов став (3):

„(3) проширувања на прават на LAPL(A) за друга класа или варијанти на авиони.“

1. Во FCL.1005, точка (а) став (1) се заменува со следново:

 „(1) на кои им држеле повеќе од 25% од потребната обука по летање за стекнување на дозвола, овластување или овластување за инструктор, за кои се спроведува испитот по практична оспособеност или проценката на оспособеност; или“

1. Во FCL.1005.CRE се додава следнава точка (в):

„ (в) проверката на практична оспособеност за проширувања на правата на LAPL(A) за друга класа или варијанта на авион.“

1. Дел А од Додаток 1 се изменува како што следува:

(а) насловот се заменува со следново:

„А. ПРИЗНАВАЊЕ НА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ ЗА СТЕКНУВАЊЕ НА ДОЗВОЛА НА ПИЛОТ –ПРЕОДНО ОСПОСОБУВАЊЕ И УСЛОВИ ЗА ПОЛАГАЊЕ ИСПИТИ“

(б) став 1.2 се заменува со следново:

„1.2. Без да е во спротивност со наведеното во горниот став, за издавањето на LAPL, PPL, BPL или SPL, имателот на дозвола за друга категорија на воздухоплов посетува настава по теоретско познавање и ги полага испитите по теоретско познавање за соодветното ниво од следниве предмети:

 — Теорија на летањето,

 — Оперативни процедури,

 — Перформанси и планирање на лет,

 — Општо познавање на воздухоплови,

­ — Навигација.“

(в) Се додава следниов став 1.4

„ 1.4 И покрај наведеното во став 1.2, за издавање на LAPL (А), носителот на LAPL (S) со проширување за TMG покажува соодветно ниво на теоретско знаење за класа на едномоторни клипни авиони за на копно во согласност со FCL.135 на. A (a) (2). “

1. Во Додаток 6, Дел Аа се изменува како што следува:

(a) став 1 се заменува со следново:

„1. Целта на модуларниот курс за обука по летање заснована на стекнување вештини е да се обучат иматели на PPL или CPL за стекнување на овластување за летање по инструменти, земајќи го предвид претходното искуство и обуката за летање по инструменти. Овој курс е така дизајниран да овозможи стекнување на потребното ниво на стручност за управување на авиони во услови на IFR и МОС. Курсот се спроведува во рамките на ATO или 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 по летање во рамките на АТО.

(б) став 6 се изменува како што следува:

 (i) во точката (а)(i), (Б) се заменува со следново:

„(Б) веќе има искуство на налет по инструменти како PIC на авиони во согласност со овластување за права да лета по правилата на IFR и условите на IMC.,“

 (ii) во точката (б)(i), (Б) се заменува со следново:

„(Б) веќе има искуство на налет по инструменти како PIC на авиони во согласност со овластување за права да лета по правилата на IFR и условите на IMC.,“

1. Во Дел А од Анекс 9, ставовите 4 и 5 се заменуваат како што следува:

 „4. Освен ако не е поинаку утврдено во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Дел-21*,* наставната програма за обуката по летање, наставниот програма за практичната обука, испитот по практичната оспособеност и проверката на стручноста се во согласност со овој Додаток. Наставната програма, испитот по практична практичната оспособеност и проверката на стручност може да се скратат кога се признава претходното искуство на слични типови на воздухоплови, како што е определено во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Дел –21.

 5. Освен во случај на испитите по практична оспособеност за стекнување на ATPL, кога е така дефинирано во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Дел –21*,* за одреден воздухоплов, може да се признаат ставки од испитот по практична оспособеност кои се заеднички за други типови или варијанти, ако е пилотот квалификуван за нив.“

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

*АНЕКС II*

Во Дел А од Анекс II кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, точка (г) од став 1 се заменува со следново:

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

| Национална дозвола што се поседува | Вкупно налет(часови) | Дополнителни услови | Замена на дозвола од Дел-FCL и услови *(каде е применливо)* | 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 Додаток 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 | Нема | CPL/IR(A), со овластувања за класа и овластувања за тип ограничено на авиони со еден пилот | Стекнување на овластување за летање во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел-FCL  | (ѓ) |
| 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) | како во 5 (ѓ) | (е) |
| CPL(A) | >500 часа како PIC на авиони со еден пилот | Овластување за летање во ноќни услови, ако е применливо | CPL(A), со овластување за тип/класа ограничено на авиони со еден пилот |  | (ж) |
| CPL(A) | <500 часа како PIC на авиони со еден пилот | (i) Овластување 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) |  | (з) |
| 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)  | (ѕ) |
| PPL(A) | ≥ 70 часа на авиони | да покаже способност за користење на радио навигациски средства | PPL(A) |  | (и) |
| \* Од имателите на CPL, 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. |

*АНЕКС III*

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

(1) Во Дел А „ПРИФАЌАЊЕ НА ДОЗВОЛИ", во став 3 точка (ѓ) се заменува со следнава табела:

„ (ѓ) во случај на хеликоптери, да ги исполни условите за искуство наведени во следната табела

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дозволашто се поседува | Вкупно налет | Права |  |
| (1) | (2) | (3) |  |
| ATPL(H) важечко IR | >1000 часа како PIC на хеликоптери со повеќе пилоти | Комерцијален воздушен превоз на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на PIC во VFR и IFR операции | (a) |
| ATPL(H) без IR права | >1000 часа како PIC на хеликоптери со повеќе пилоти | Комерцијален воздушен превоз на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на PIC во VFR и IFR операции | (б) |
| ATPL(H) важечко IR | >1000 часа како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти | Комерцијален воздушен превоз на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на копилот во VFR и IFR операции | (в) |
| ATPL(H) без IR права | >1000 часа како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти | Комерцијален воздушен превоз на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на копилот во VFR и IFR операции | (г) |
| (CPL(H)/IR\* | >1000 часа како пилот на хеликоптери  | Комерцијален воздушен превоз на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на копилот | (д) |
| CPL(H)/IR | >1000 часа како PIC во јавен воздушен сообраќај после стекнување на IR | Комерцијален воздушен превоз на авиони со еден пилот, во својство на PIC | (ѓ) |
| ATPL(H), CPL(H)/IR, CPL(H) | >700 часа на хеликоптери кои се различни од оние кои имаат уверение според CS-27/29 или еднакво на тоа, вклучувајќи и 200 часа на активна улога за која се бара прифаќање и 50 часа во таа во последните 12 месеци. | Користење на правата на хеликоптери во операции кои не се јавен воздушен превоз | (е) |
| (\*) Имателите на CPL(H)/IR дозволи за хеликоптери со повеќе пилоти мора да покажат ниво на знаење потребно за ICAO ATPL(H) пред да се изврши валидација/прифаќање на истите.“ |

(2) Во дел А „ПРИФАЌАЊЕ НА ДОЗВОЛИ", во став 6 точка (б) се заменува со следново:

„(б) да е вработен, директно или индиректно, кај производител на воздухоплови или кај воздухопловна власт.“

(3) Во дел А „ПРИФАЌАЊЕ НА ДОЗВОЛИ", се додаваат следните ставови 7 и 8:

„7. И покрај одредбите од претходните ставови, земјите-членки можат, за натпревари во летање или воздухопловни приредби кои се со ограничено траење, да прифатат дозвола која ја издала трета земја, и со самото тоа да му овозможи на носителот на дозволата да ги користи правата за PPL, SPL или BPL доколку:

(а) пред настанот, организаторот на натпреварот или воздухопловната приредба му покажува на надлежниот орган соодветни докази за тоа како ќе осигури дека пилотот ќе биде запознат со соодветните безбедносни информации и ќе управува со кој било ризик поврзан со летовите; и

(б) кандидатот поседува соодветна дозвола и лекарско уверение и соодветни овластувања или квалификации издадени во согласност со Анекси1 од Чикашката конвенција.

8. И покрај одредбите од претходните ставови, земјите-членки може да ги прифатат PPL, SPL или BPL издадени во согласност со барањата од Анекс 1 кон Чикашката конвенција издадени од трета земја за максимум 28 дена од календарската година за посебни некомерцијални задачи, под услов кандидатот:

(а) да поседува соодветна дозвола и лекарско уверение и соодветни овластувања или квалификации издадени во согласност со Анекс 1 од Чикашката конвенција; и

(б) извршил барем еден лет за аклиматизација со квалификуван инструктор пред вршење на посебните задачи со ограничено времетраење. "

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

*АНЕКС IV*

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

(1) Во ARA.GEN.305, се додава следнава точка (ва):

(вa) И покрај наведеното во точка (в) за организации кои вршат обука само за LAPL, PPL, SPL или BPL и за придружните овластувања и уверенија се применува циклус за планирање на надзор кој не надминува 48 месеци. Циклусот за планирање на надзорот се намалува доколку постојат докази дека се намалила безбедносната ефикасност на организацијата.

Циклусот за планирање на надзорот може да се продолжи најмногу до 72 месеци, ако надлежниот орган утврдил дека, за време на претходните 48 месеци:

(1) организацијата покажала дека успешно ги идентификува опасностите по воздухопловната безбедност и управува со поврзаните ризици, како што се прикажува со резултатите од годишната ревизија во согласност со ORA.GEN.200(в);

(2) организацијата постојано одржувала контрола врз сите измени според ORA.GEN.130, како што е прикажано со резултатите од годишната ревизија во согласност со ORA.GEN.200(в);

(3) не биле издадени наоди од ниво 1; и

(4) сите корективни активности се спроведени во рамките на временскиот период кој надлежниот орган го прифатил или продолжил, како што е дефинирано во ARA.GEN.350(г)(2).

(2) Во ARA.FCL.200, се додава следнава точка (г):

„(г) Придружно овластување во дозвола од инструктор. Пред посебно да овласти определени инструктори за продолжување на овластувањето за класа на едномоторен клипен авион или на овластување за класа на TMG, надлежниот орган разработува соодветни процедури.“

(3) Се додава следнава точка ARA.MED.330:

„**ARA.MED.330 Посебни здравствени состојби**

(а) Кога ќе се открие нова медицинска технологија, лек или процедури со кои кандидатите кои не ги исполнуваат барањата можат да се оценат како здравстено способни, може да се спроведе истражување со цел да се соберат докази за безбедното користење на правата од дозволата.

(б) За извршување на ова испитување, надлежниот орган, во соработка со најмалку на уште еден надлежен орган, може да развие и да оцени протокол за здравствена проценка врз основа на која надлежните органи можат да издадат одреден број на лекарски уверенија за пилоти со соодветни ограничувања.

(в) AeMCs и АМЕ може да издаваат лекарски уверенија само врз основа на истражувачкиот протокол, доколку на тој начин се насочени од страна на надлежниот орган.

(г) Протоколот се договара помеѓу засегнатите надлежни органи и вклучува најмалку:

1. проценка на ризик;
2. преглед и оцена на литературата, со цел да се докаже дека лекарското уверение кое се базира врз истражувачкиот протоколот нема да го загрози безбедното користење на правата од дозволата;
3. детални критериуми за избор на пилотите кои се опфатени со протоколот;
4. ограничувањата кои ќе се впишуваат во лекарските уверенија;
5. процедурите за следење кои соодветните надлежни органи треба да ги спроведуваат;
6. утврдувањето на крајни точки за прекинување на протоколот.

(д) Протоколот е во согласност со релевантните етички принципи.

(ѓ) Користењето на правата од дозвола од страна на иматели на дозвола со лекарското уверение кое е издадено врз основа на протоколот се ограничува на летови на воздухоплови регистрирани во една од земјите-членки кои се вклучени во истражувачкиот протоколот. Оваа ограничување се наведува во лекарското уверение.

(е) Надлежните органи кои се учесници:

(1) ѝ го доставуваат на Агенцијата:

(i) истражувачкиот протокол пред спроведувањето;

(ii) деталите и квалификации на назначеното лице за контакт од секој надлежен орган учесник;

(iii) документирани извештаи од редовните оценувања на неговата ефикасност;

(2) на AeMCs и AMEs во склоп на нивната надлежност им доставуваат детали од протоколот пред неговото спроведување, а заради нивно информирање. "

(4) Додаток I се заменува како што следува

*Додаток 1*

**Дозвола за екипаж на лет**

Дозволата за екипаж на лет издадена од страна на земја-членка во согласност со Дел-FCL одговара на следниве спецификации:

(а) Содржина. Прикажаниот број на ставките секогаш се печати во врска со насловот на ставката. Ставките од I до XI се “постојани” ставки, а ставките од XII до XIV се “променливи” ставки, кои може да се на одвоен или одделив дел од главниот формулар. Секој одвоен или одделив дел треба да е јасно препознатлив како дел од дозволата.

(1) Постојани ставки:

(I) Земја, која ја издава дозволата;

(II) наслов на дозволата;

(III) сериски број на дозволата, кој започнува со кодот на ОН за земјата на издавање на дозволата, после кој следи “FCL” и код од броеви и/или букви напишани со арапски броеви и латинско писмо;

(IV) име на имателот (напишано со латиница, дури и ако азбуката на националниот(-те) јазик(-ци) не е латиница);

(IVa) датум на раѓање;

(V) адреса на имателот;

(VI) државјанство на имателот;

(VII) потпис на имателот;

(VIII) надлежен орган и, по потреба, условите под кои е издадена дозволата;

(IX) потврда за важноста и овластување за дадените права;

(X) потпис на службеното лице кое ја издава дозволата, и датумот на издавање; и

(XI) печат или штембил на надлежниот орган.

(2) Променливи ставки

(XII) овластувања и уверенија за: класа, тип, овластувања за инструктор, итн., со датуми на истек на важноста. Правата за радиотелефонија (R/T) можат да бидат вклучени во образецот на дозволата или на посебно уверение;

(XIII) забелешки: т.е. посебни одредби во врска со ограничувањата и одредби за правата, вклучувајќи ги и придружните овластувања за познавање на јазик и овластувањата за воздухопловите од Анекс II, кога се користат за комерцијален воздушен превоз; и

(XIV) сите други детали кои надлежниот орган ги бара (на пр. место на раѓање/место на потекло).

(б) Материјал. Хартијата или другиот материјал кој се користи ќе оневозможи или јасно ќе ја покаже која било исправка или бришење.. Секој запис или бришења во образецот обично ги одобрува надлежниот орган.

(в) Јазик. Дозволите се печатат на националниот(-те) јазик(-ци) и на англиски јазик и на сите други јазици за кои надлежниот орган смета дека се соодветни.

Насловна страница

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Назив на надлежниот орган и лого(англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)EUROPEAN UNION(само на англиски јазик)FLIGHT CREW LICENCEДОЗВОЛА ЗА ЕКИПАЖ НА ЛЕТ(англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)Издадена во согласност со Дел-FCLДозволата ги исполнува стандардите на ICAO, освен за правата на LAPL и EIR(англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)Образец 141 на EASA Издание 2 |  | Услови"Европска унија" треба да се избрише за земјите кои не се членки на ЕУГолемината на секој страница е една осмина од A4 формат |

Страница 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Земја на издавање** |  | Услови |
| **III** | **Број на дозволата** |  | Серискиот број на дозволата секогаш започнува со поштенскиот број на ОН за земјата која ја издава дозволата, после кој следи ".FCL". |
| **IV** | **Презиме и име на имателот** |  |  |
| **IVa** | **Датум на раѓање** (види упстство) |  | Се користи стандардна форма за обележување на датум, т.е. полн облик, ден/месец/година . |
| **XIV** | **Место на раѓање** |  |  |
| **V** | **Адреса на имателот:**Улица, град, област, поштенски број |  |  |
| **VI** | **Државјанство** |  |  |
| **VII** | **Потпис на имателот** |  |  |
| **VIII** | **Надлежен орган за издавање дозволи**На пр.: Оваа CPL(A) е издадена врз основа на ATPL издадена од страна на ................... (трета земја) ......................... |  |  |
| **X** | **Потпис на службеникот, кој ја издава дозволата и датум** |  |  |
| **XI** | **Печат или штембил на надлежниот орган за издавање дозволи** |  |  |

Страница 3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **II** | **Наслови на дозволите, датум на првото издавање и код на земјата** |  | Кратенките кои се користат се исти со оние кои се користат во Дел-FCL (на пр. PPL(H), ATPL(A), итн.).Се користи стандардна форма за обележување на датуми, т.е. полн облик ден/месец/година  |
| **IX** | **Важност:** Правата од дозволата се користат само ако имателот има важечко лекарско уверение за бараното право.Се носи документ, кој содржи фотографија, за целите на проверка на идентитетот на имателот на дозволата. |  | Овој документ не е определен, но патна исправа би била доволна пасош, кога е надвор од земјата на издавање на дозволата. |
| **XII** | **Права за радиотелефонија:** Имателот на оваа дозвола покажал оспособеност да работи со R/T опрема во воздухоплов на …………….. (наведете го(-и) јазикот(-ците)). |  |  |
| **XIII** | **Забелешки:**Познавање на јазик:(јазик(-ци)/ниво/датум на важност) |  | Овде се запишуваат сите потребни дополнителни информации и права утврдени од страна на ICAO, директивите/регулативите на ЕЗ или ЕУ.Се вклучуваат придружно(-и) овластување(-а) за познавање на јазик, ниво и датум на важност. Во случај на LAPL: LAPL, кои не се издадени во согласност со стандардите на ICAO. |

Дополнителни страници – Услови

Страниците 1, 2 и 3 од дозволата се во согласност со образецот утврден во моделот од оваа точка. Надлежниот орган вклучува и дополнителни персонализирани страници со табели кои ги содржат најмалку следниве информации:

- Овластувања, уверенија, придружни овластувања и права;

- Датуми на истек на овластувањата и на правата од уверенијата на инструктори и испитувачи;

- Датуми на испитувањата или проверките;

 - Забелешки и ограничувања (оперативни ограничувања);

 - Полиња за број на уверенијата за испитувачи и / или инструктори и потпис, како што е соодветно,

- Кратенки.

Овие дополнителни страници се наменети за надлежниот орган или за посебно овластените инструктори или испитувачи.

Првите издавања на овластувања или уверенија ги впишува надлежниот орган. Продолжувањето или обновувањето на овластување или уверение може да ги внесе надлежниот орган или посебно овластените инструктори или испитувачи.

Оперативните ограничувања се внесуваат во „Забелешки и ограничувања" покрај соодветното ограничено право, на пример, испит по практична оспособеност за IR спроведен со копилот, ограничени права за обука на 1 тип на воздухоплов.

Овластувања кои не се потврдени, надлежниот орган може да ги избрише од дозволата. "

(5) Во Додаток II, ставка 9 за насоките кои се однесуваат на стандарден образец на EASA за дозвола на кабинскиот персонал се заменува со следниов текст:

„Ставка 9: Ако надлежниот орган е органот за издавање дозволи, се запишува поимот “надлежен орган” и се става официјален печат, штембил или лого. Само во овој случај, надлежниот орган може да одлучи дали неговиот официјален печат, штембил или лого ќе се стават и во точка 8."

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

*АНЕКС V*

Во Анекс VII кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, во ORA.GEN.200 се додава следнава точка (в):

„(в) И покрај наведеното во став (а), во организација која врши обука за LAPL, PPL, SPL или BPL и за придружните овластувања и уверенија, управувањето со ризиците по безбедноста и следењето на сообразноста утврдени во точката (а) (3) и (а) (6) може да се вршат во рамките на организациската проверка што се врши најмалку еднаш во секоја календарска година. Организацијата го известува надлежниот орган за резултатите од проверката, без непотребно одлагање. "

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

1. Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членови на екипаж во цивилно воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 311, 25 ноември 211, стр. 1) [↑](#footnote-ref-2)
3. Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата од 30 март 2012 год. за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на технички услови и административни процедури поврзани со екипаж на воздухоплови во цивилното воздухопловство во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 100, 5 април 2012, стр. 1) [↑](#footnote-ref-3)