**РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 2019/1747**

**на КОМИСИЈАТА**

**од 15 октомври 2019 година**

**за изменување и дополнување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 во однос на условите за одредени дозволи за екипаж на летање и уверенија, правила за организации за обука и надлежните органи**

**(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/2239 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската унија, и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91([[1]](#footnote-1)) на Советот, и особено член 23(1), член 27(1) и член 62(14) од истата,

со оглед на тоа што:

1. Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 ([[2]](#footnote-2)) на Комисијата во детали ги утврдува правилата за техничките услови и административните постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство.
2. Спроведувањето на Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 откри дека одредени услови содржат уреднички грешки или нејаснотии. Покрај тоа, голем број на рокови или одредби кои првично беа вклучени за да им се овозможи на земјите-членки доволно време за да ги усогласат со националните правила со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 истекоа. Ова доведе до проблеми со примената и јасноста на правилата на Унијата. Овие услови треба да се разјаснат и коригираат. Треба да се воведат нови дефиниции за да се обезбеди дека термините се имплементираат на еднаков начин.
3. Со цел подобрување на пропорционалноста и транспарентноста на регулаторниот систем во генералната авијација, правилата кои се применуваат кај пилотите на лесни авиони, приватните пилоти, пилотите на едрилици и пилотите на балони треба да се изменат и дополнат за да се регулира продолжувањето на правата и да се разјасни содржината на обуката и испитите. При проширување на исправата, треба да се разјаснат овластувањата за хидроавиони, условите за скорешни искуства, условите за испити по теоретско знаење и условите за признавање.
4. Условите за овластување за летање по инструменти за авиони и хеликоптери треба да бидат изменети и дополнети за да се разјаснат одредбите за теоретско знаење и обука за летање како и условите за продолжување и обнова.
5. Треба да се направат измени и дополнувања на условите за овластување за класа и за тип и да се обезбеди конзистентност во однос на варијантите, валидноста и обновувањето. Понатаму, треба да се направат измени и дополнувања со цел појаснување на овластувањето за акробатско летање, за влечењето на едрилици и транспаренти, за ноќно летање и за летање во планинско подрачје.
6. За време на примена на правилата беа забележани нејаснотии во врска со некои од условите што се применуваа кај инструкторите и испитувачите. Како резултат на тоа, кога станува збор за инструктори, треба да се изменат и дополнат условите за уверенија за инструктори, предуслови, проценка на компетентност, валидност, права и услови, содржина на курсот за обука, продолжување и обнова. Во однос на испитувачите, треба да се изменат и дополнат условите во врска со уверенијата за испитувачи, стандардизација, предуслови, проценка на компетентност, валидност, права и услови, продолжување и обнова.
7. Со Регулативата (ЕУ) 2018/1139 се предвидуваат можност за признавање на обука и искуство со воздухоплови кои не се опфатени со Регулативата (ЕУ) 2018/1139 (Анекс I ‘Воздухоплови наведени во точка (г) од член 2(3)) за целите на стекнување дозвола од Дел - FCL. Затоа, за да се овозможи таквото признавање, треба да се изменат и дополнат релевантните правила за организации за обука и за надлежните органи.
8. Спроведувањето на правилата во врска со пријавените организации за обука (DTO)([[3]](#footnote-3)) ја разоткри потребата од појаснување на правилата за применување, а се со цел да се обезбеди ефикасен регулаторен надзор на DTO. Условите треба да се изменат и дополнат за да се обезбеди дека обуката во DTO е дозволена само доколку DTO е на територија за која земјите-членки се одговорни според Чикашката Конвенцијата.
9. Спроведувањето на правилата кои се поврзани со можноста дозволите и придружните здравствени уверенија од Дел-FCL да се префрлат, ја разоткри потребата да се разјаснат одговорностите на инволвираните надлежните органи и временскиот распоред за пренесување на надлежностите за надзор. Заради овие причини, соодветните правила треба да бидат изменети и дополнети.
10. Мерките предвидени со оваа регулатива се предложени во Мислење бр.05/2017 објавено од Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија во согласност со точките (б) и (в) од член 75(2) и член 76(1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и во контекст на последователните технички дискусии.
11. Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран со членот 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменува и дополнува како што следува:

1. Став (3) од член 1 се заменува со следново:

`(3) различните лекарски уверенија за пилоти, условите за издавање, одржување, измена и дополнување, ограничување, суспендирање или повлекување на лекарски уверенија, правата и одговорностите на имателите на лекарските уверенија;`;

1. Во член 2, точките (4), (9), (10) и (13) се бришат;
2. Став 1 од член 4 се брише;
3. Став 6 од член 4 се заменува како што следува:

`6. И покрај наведеното во ставот 3, на имателите на овластување/уверение за инструктор за овластување за класа или овластување/уверение за испитувач, кои имаат права за сложени воздухоплови со високи перформанси со еден пилот, овие права им се заменуваат со овластување/уверение за инструктор за овластување за тип или овластување/уверение за испитувач за авиони со еден пилот.`

1. Член 5 се брише;
2. Став 1 од член 9 се заменува како што следува:

`1. Што се однесува на издавањето на Дел–FCL дозволи согласно Анекс I, во целост се признава обуката која започнала пред примената на оваа регулатива согласно условите и постапките на JARs, под законски надзор на земја–членка која е препорачана за меѓусебно признавање во рамките на системот на Заедничките воздухопловни власти во однос на релевантните JAR, под услов дека обуката и испитувањето завршиле пред 8 април 2016 година и дозволата по Дел-FCL да е издадена пред 1 април 2020 година.`;

1. Член 10а се изменува и дополнува како што следува:

(а) став 1 се заменува со следново:

` 1. Организациите се овластени, во согласност со член 24(2) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, да вршат обука на пилоти вклучени во операции со воздухопловите наведени во алинеја (i) и (ii) од точката (б) од став (1) од член 2 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 само ако надлежниот орган им издал одобрение на тие организации со кое се потврдува дека ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и на условите од Анекс VII од оваа регулатива. Како и да е, имајќи го предвид став (6) од член 24 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, организациите чие главно место на работа е во земја-членка имаат овластување да ја спроведат обуката наведена во точката DTO.GEN.110 од Анекс VIII од оваа регулатива без таквото овластување во рамките на територијата за која земјите-членки се одговорни согласно Чикашката конвенцијата, доколку на надлежниот орган му доставиле изјава во согласност со условите од точката DTO.GEN.115 од тој Анекс и, доколку тоа се бара во став (в) од точката DTO.GEN.230 од тој Анекс, надлежниот орган ја одобрил и програмата за обука.`;

 (б) ставовите 2,3 и 4 се бришат;

1. Во член 10б, ставовите 2 и 3 се бришат;
2. Во член 10в, ставовите 2 и 3 се бришат;
3. Во член 11, ставот 2 брише;
4. Во член 11а, ставовите 2 и 3 се бришат;
5. Во член 12, ставовите 1б, 2, 3, 5 и 6 се бришат;
6. Во член 12, став 7 се заменува со следново:

` Кога земја–членка ги применува одредбите од ставовите од 2a до 4, таа за тоа ги известува Комисијата и Агенцијата. Во ова известување се наведуваат причините за таквото отстапување, како и програма за спроведување која ги содржи планираните активности и соодветните рокови.`;

1. Анекс I ( Дел – FCL), Анекс VII (Дел – ARA) и Анекс VIII (Дел – DTO) се изменети и дополнети во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

*Член 2*

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

Меѓутоа точките (57), (58), (59) и (66) од Анексот кон оваа регулатива се применуваат од 21 декември 2019 година.

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

Брисел, 15 октомври 2019 година.

 За Комисијата

 Претседател

 Жан–Клод ЈУНКЕР

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

*АНЕКС*

Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 (Дел – FCL) се изменува и дополнува како што следува:

1. Точката FCL.010 се изменува и дополнува како што следува:

(а) следнава дефиниција се додава по `аголна операција`:

`„проценка на компетентност“ (assessment of competence) е демонстрација на вештини, знаење и став како дел од првичното издавање, продолжување или обновување на уверението за инструктор или за испитувач. `;

(б) следнава дефиниција се додава по `Тренажер/симулатор за процедури за лет и навигација`:

`„Летање исклучиво по инструменти“ (flown solely by reference to instruments) значи дека пилотите управуваат со воздухопловите без да се потпираат на какви било надворешни визуелни референци во симулирани или вистински метеоролошки услови по инструменти (IMC). ";

(в) следнава дефиниција се додава по `линеарна операција`:

`„летање на линија под надзор (LIFUS)“ е летање на линија по одобрен курс за овластување според обука за летање без часови на летање или летањето на линија кое е потребно за извештајот за оперативна соодветност (OSD). ";

(г) следнава дефиниција се додава по `ноќ`:

`„OSD“ е извештај за оперативна соодветност воспоставен во согласност со Анекс I (Дел – 21) кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012.`;

(д) следнава дефиниција се додава по `тип на воздухоплов`:

`„листа на овластувања за тип и за упис во дозвола“ (type ratings and licence endorsement list) е листа објавена од страна на Агенцијата врз основа на проценката на OSD и која ги содржи класите на авиони и типовите на воздухоплови за целите на издавање на дозвола на екипажот на летање.`;

(ѓ) дефиницијата `ноќ` се заменува како што следува:

`„Ноќ“ (Night) значи периодот од завршување на цивилниот самрак па се до почетокот на цивилното зазорување, или периодот помеѓу зајдисонце и изгрејсонце, како што е пропишано од страна на соодветниот надлежен орган.`

(e) дефиницијата `други уреди за обука (OTD)` се заменува како што следува `:

`„Други уреди за обука (OTD) (Other training devices)' се помошни уреди за обука, освен FSTD, кои обезбедуваат обука кога нема потреба од симулација на комплетна пилотска кабина.

(ж) дефиницијата `проверка на стручност` се заменува како што следува `:

`„Проверка на стручноста“ (Proficiency check) е проверка на стручната оспособеност со цел продолжување или обновување на овластувањата или правата, а која вклучува и усно испрашување, ако тоа се бара.

1. Точката FCL.025 се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката (а)(1) се изменува и дополнува како што следува:

` (1) Кандидатите ги полагаат сите испити по теоретско познавање за одредена дозвола или овластување кои се под одговорност на надлежниот орган на истата земја–членка.`;

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

 `(б) Критериуми за успешно положен испит

1. Кандидатот се смета дека успешно положил испит по теоретско познавање ако постигне 75% поени од максимално предвидениот број на поени за тој испит. Нема да се применуваат негативни поени.
2. Освен ако не се предвидува поинаку во овој Дел, за кандидат се смета дека успешно го положил испитот по теоретско познавање за соодветната дозвола на пилот или овластување, ако тој или таа ги положат сите задолжителни предмети од испитот по теоретско познавање во рок од 18 месеци, сметајќи од крајот на календарскиот месец во кој кандидатот за прв пат се појавил на испит.
3. Ако кандидатот не положи еден од испитите по теоретско познавање во четири обиди за испит по теоретско познавање на ATPL, или за издавање на дозвола за комерцијален пилот (CPL), или за овластување по инструменти (IR) или за летање по инструменти на маршрута (EIR), или не положил ниеден од испитите во текот на шест испитни рокови или во периодот спомнат во алинеја (б) точка (2), тој или таа повторно ги полага сите испити по теоретско познавање.
4. Ако кандидатите не положат еден од испитите по теоретско познавање во четири обиди за да им се издаде дозвола на пилот на лесен воздухоплов (LAPL), дозвола на приватен пилот (PPL), дозвола на пилот на едрилица (SPL) или дозвола на пилот на балони (BPL) или не положат ниеден од испитите во текот на шест испитни рокови или во периодот спомнат во точка (б)(2), тие повторно ги полагаат сите испити по теоретско познавање.
5. Пред повторното полагање на испитот по теоретско познавање, кандидатите треба да завршат дополнителна обука во DTO или ATO. DTO или ATO го утврдува степенот и обемот на потребната обука, врз основа на потребите на кандидатот.`;
6. Точката FCL.040 се заменува како што следува:

` **FCL.040 Користење на правата од дозволите**

Користењето на правата кои ги дава дозволата зависи од периодот на важноста на овластувањата впишани во дозволите, ако е применливо, и на лекарското уверение кои одговараат на правата кои се користат`.;

1. Точката FCL.055 се заменува како што следува:

` **FCL.055 Познавање на јазик**

(а) Општо. Пилотите на авиони, хеликоптери, воздухоплови со вертикално полетување и воздушни бродови, од кои се бара да користат радиоврска, не смеат да ги користат правата од нивните дозволи и овластувања, ако немаат впишано познавање на јазик во својата дозвола, и тоа знаење на англиски или друг јазик што се користи за одржување на радиоврска во текот на летот. Во впишувањето/записот се наведува јазикот, степенот на знаење и датумот на важност и ќе се добие во согласност со процедурата која ја воспоставува надлежниот орган. Минималното прифатливо ниво на познавање е оперативното ниво (ниво 4) во согласност со Додаток 2 од овој Анекс.

(б) Кандидатот за впишување на познавање на јазик покажуваат, согласно Додаток 2 кон овој дел, најмалку оперативно ниво на познавање на јазикот, и при користење на фразеологија, и при користење на обичниот јазик пред оценувач кој е ополномоштен од надлежниот орган или тело за јазично тестирање одобрено од надлежниот орган, зависно од случајот. За таа цел, кандидатот покажува способност:

1. да комуницира ефикасно во ситуации само на говорна комуникација, и во ситуации очи–в–очи;
2. точно и јасно да комуницира за општи прашања и прашања поврзани со работата;
3. да користи соодветни комуникациски стратегии, да разменува пораки и да препознава и решава/совладува недоразбирања во општ или контекст поврзан со работата;
4. успешно да одговори на јазичните предизвици кои се јавуваат при комплицирани ситуации или неочекуван пресврт на настаните, кои настануваат во контекст на рутинската работа или комуникативните задачи, кои им се блиски/познати;
5. да користи дијалект или акцент кој е разбирлив за воздухопловната заедница.

(в) Освен за пилотите кои покажале познавање на јазик на експертско ниво (ниво 6), согласно Додаток 2 кон овој дел, познавањето на јазик повторно се оценува:

1. на секои четири години, ако претходно е демонстрирано оперативно ниво (ниво 4) на познавање на јазик; или
2. на секои 6 години, ако претходно е прикажано напредно ниво (ниво 5) на познавање на јазик.

(д) Посебни услови за имателите на овластување за летање по инструменти (IR) или на летање по инструменти на маршрута (EIR). Без да е во спротивност со наведеното во горните точки, имателите на IR или на EIR треба да покажат способност да го користат англискиот на соодветно ниво на познавање како што е дефинирано во Додаток 2 кон овој Анекс.

(е) Демонстрирањето на познавање на јазик и користењето на англискиот јазик за имателите на IR или EIR се прави со метода на оценување, која ја утврдува кој било надлежен орган.

1. точката (в)(2) од точката FCL.060 се заменува како што следува:

`(2) Ако пилотот не го исполнува условот наведен во (1), тој или таа завршува обука за летање на воздухоплов со инструктор кој е квалификуван во согласност со Поддел S за да нуди обука за таков тип на воздухоплов. Обуката за лет се одржува на воздухоплов или на FFS за тип на воздухоплов кој треба да се користи, кој ги опфаќа најмалку условите опишани во точките (1) и (2) од став (б), пред тој или таа да можат да ги користи своите права.

1. во точката FCL.115 се додава нова точка (г) како што следи:

`(г) За обука за прavo за класа на едномоторни клипни хидроавиони, се земаат во предвид елементите наведени од точка 7 (овластување за класа-море) од Делот Б (Посебни услови за категорија на авиони) од Додаток 9 на овој Анекс.`;

1. Точката FCL.120 се заменува како што следува:

` **FCL.120 LAPL – Испит по теоретско познавање**

(а) Кандидатите за LAPL(А) и LAPL(H) мора да покажат ниво на теоретски познавања, соодветни за правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

1. заеднички предмети:
	* Воздухопловни прописи и процедури на контрола на летање (АТС);
	* Човечки способности;
	* Метеорологија;
	* Комуникација;
	* Навигација.
2. посебни предмети кои се однесуваат на различните категории на воздухоплови:
* Теорија на летањето;
* Оперативни процедури;
* Карактеристики и планирање на лет; и
* Општо познавање на воздухоплови.

(б) Кандидатите за LAPL(B) и LAPL(S) мора да покажат ниво на теоретски познавања, соодветни за правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните:

1. заеднички предмети:
	* Воздухопловни прописи и процедури на контрола на летање (АТС);
	* Човечки способности;
	* Метеорологија;
	* Комуникација.
2. посебни предмети кои се однесуваат на различните категории на воздухоплови:
* Теорија на летањето,
* Оперативни процедури,
* Карактеристики и планирање на лет,
* Општо познавање на воздухоплови; и
* Навигација.
1. Точката FCL.105 се заменува како што следува:

`**FCL.105.А LAPL(А) – Права и услови**

(а) Права

Правата на имателот на LAPL за авиони се да лета во својство на PIC на едномоторни клипни авиони - копно (SEP(копно), едномоторни клипни авиони- море (SEP(море)) или на TMG со максимално дозволена маса при полетување од 2000 кг или помалку, со најмногу три патници, така што во воздухопловот да има најмногу 4 лица.

(б) Услови.

1. Имателите на LAPL(А) можат да превезуваат патници само ако после стекнувањето на дозволата, оствариле 10 часа на летање во својство на PIC на авиони или на TMG..
2. Имателите на LAPL(А) кои претходно имале ATPL(A), MPL(A), CPL(A) или PPL(A) се изземени од условите дадени во став (1) од точката (б).`;
3. Точката (б) од точката FCL.135.А се заменува како што следува:

`(б) За да може да ги користи правата од дозволата на друга варијанта во склоп на класата, пилотот посетува обука или за разлики и или за запознавање. Обуката за разлики се впишува во книшката за летање на пилотот или во еквивалентен запис, а инструкторот ја потпишува.;`

1. Точката FCL.140.А се заменува како што следува:

`**FCL.140.А LAPL(А) – Услови за најново искуство**

(а) Имателите на LAPL(A) ги користат правата од својата дозвола само ако во последните 2 години ги исполниле следниве услови како пилоти на авиони или на TMG:

(1) оствариле најмалку 12 часа летање во својство на PIC, или со инструктор или самостојно под надзор на инструктор вклучувајќи:

- 12 полетувања и слетувања; и

- освежување на знаењето, од најмалку еден час летање со инструктор;

(2) имаат положено проверка на стручност за LAPL(A) со испитувач. Програмата за проверката на стручност се базира на тест за вештина за LAPL(A)

(б) Доколку имателите на LAPL(A) имаат и права за SEP(копно) и SEP(море), тие можат да се усогласат со условите од алинејата (а) на точката (1) или за класата или за нивна комбинација која ќе важи и за двете права. За таа цел од секоја класа се завршува најмалку 1 час од потребното време за налет и 6 од бараните 12 полетувања и слетувања.

1. Точката FCL.140.H се заменува како што следува:

` **FCL.140. H LAPL(H) – Услови за најново искуство**

Имателите на LAPL(H) ги користат правата од својата дозвола на определен тип само ако во последните 12 месеци или:

(а) оствариле најмалку 6 часа летање во хеликоптер од тој тип во својство како PIC, или со инструктор или самостојно под надзор на инструктор вклучувајќи 6 полетувања, приод и слетувања и освежување на знаењето, од најмалку еден час летање со инструктор;

(б) поминале проверка за стручноста со испитувач, на определениот тип, пред да продолжат да ги користат правата од својата дозвола. Таа програма за проверка на стручноста е врз основа на тестот за вештина LAPL(H).`;

1. Точката FCL.215се заменува како што следува:

` **FCL.125 Испит по теоретско познавање**

(а) Кандидатите за PPL мора да покажат ниво на теоретски познавања, соодветно за правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

1. заеднички предмети:
	* Воздухопловни прописи;
	* Човечки способности;
	* Метеорологија; и
	* Комуникација; и
	* Навигација.
2. посебни предмети кои се однесуваат на различните категории на воздухоплови:
* Теорија на летањето;
* Оперативни процедури;
* Карактеристики и планирање на лет; и
* Општо познавање на воздухоплови.

(б) Кандидатите за BBL и SPL мора да покажат ниво на теоретски познавања, соодветни за правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

1. заеднички предмети:
	* Воздухопловни прописи;
	* Човечки способности;
	* Метеорологија; и
	* Комуникација.
2. посебни предмети кои се однесуваат на различните категории на воздухоплови:
* Теорија на летањето,
* Оперативни процедури,
* Карактеристики и планирање на лет,
* Општо познавање на воздухоплови; и
* Навигација.
1. Точката (a) од точката FCL.205.А се заменува како што следува:

` (а) Правата на имателот на PPL(A) се да лета во својство на PIC или копилот без паричен надомест на авиони или TMGs, ангажирани во некомерцијални летови, и да ги користи сите права на имателите на LAPL(A).`;

1. Точката (a) од точката FCL.205.H се заменува како што следува:

` (а) Правата на имателот на PPL(H) се да лета во својство на PIC или копилот без паричен надомест на авиони или TMGs, ангажирани во некомерцијални летови, и да ги користи сите права на имателите на LAPL(H).`;

1. Точката FCL.625 IR се заменува како што следува

`**FCL.625 Важност, продолжување и обновување**

(а) Важност

Периодот на важноста на IR изнесува 1 година.

(б) Продолжување

1. Периодот на важноста на IR се продолжува во текот на 3 месеци кои им претходат на денот на истекот на важноста преку усогласување со критериумите за продолжување за соодветната категорија на воздухоплови.
2. Доколку кандидатот избере да ги исполни условите за продолжување пред периодот кој е пропишан во точката (1), новиот период за продолжување му започнува од датумот на проверката за стручност.
3. Кандидатите, кои не го поминале соодветниот оддел од проверката на стручноста за IR пред датумот на истекот на важноста на IR, ги користат правата од IR само доколку ја поминат проверката на стручноста.

(в) Обновување

Ако истекол периодот на важноста на IR, кандидатите, за да ги обноват своите права треба да се усогласат со следното:

1. да завршуваат обука за обновување на знаењето во ATO, доколку АТО смета дека е неопходно да го постигнат нивото на стручност со кое е потребно за успешно полагање на делот со инструменти од испитот по практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел;
2. да положи проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел, за соодветната категорија на воздухоплов;
3. да поседува соодветна класа или овластување за тип освен доколку не е поинаку посочено во овој Анекс.

(г) Ако периодот на важноста на IR не се продолжил или обновил во текот на претходните 7 години, кандидатите за IR повторно го полагаат испитот по теоретско познавање за IR и испитот по практична оспособеност.

(д) Имателите на валидна IR за пилотска дозвола која е издадена од трета земја во согласност со Анекс I од Чикашката конвенција ќе бидат изземени од усогласувањето со условите од точките (в)(1) и (г) кога вршат обновување на правата, а им се дел од дозволите кои им се издадени во согласност со овој Анекс.

(ѓ) проверката на стручност која се споменува во точките (в)(2) и (д) може да се комбинира со проверката на стручност која се спроведува за основа на соодветната класа или овластување за тип.`;

1. точката (а) од точката FCL.625.A се заменува како што следува:

`(а) Продолжување.

За продолжување на IR(A), кандидатите:

1. поседуваат соодветна класа или тип на овластување, освен доколку продолжувањето на IR е во комбинација со продолжување на овластување за класа или тип;
2. полагаат проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој Анекс, доколку продолжувањето на IR е во комбинација со продолжување на овластување за класа или тип;
3. доколку продолжувањето за IR не е во комбинација со продолжување на овластување за класа или тип:

(i) за авиони со еден пилот, ја полагаат секција 3б и оние делови од оддел 1, кои се соодветни за планираниот лет од проверката на стручноста во согласност со Додаток 9 кон овој Анекс; и

(ii) за повеќемоторни авиони, ја полагаат секција 6 од проверката на стручноста за авиони со еден пилот согласно Додаток 9 кон овој Анекс, исклучиво по инструменти.

1. FNPT II или FFS за соодветната класа или тип на авион може да се користат за продолжување во согласност со став 2, земајќи во предвид дека најмалку секоја втора проверка на стручноста за продолжување на важноста на IR(A), во овие услови, се врши на авион.`;
2. точката FCL.625.H се заменува како што следува:

`**FCL.625.H IR(H) – Продолжување**

(а) За продолжување на IR(H), кандидатите:

1. поседуваат соодветен тип на овластување, освен доколку продолжувањето на IR е во комбинација со продолжување на овластување соодветниот тип;
2. полагаат проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој Анекс, за соодветниот тип на хеликоптер доколку продолжувањето на IR е во комбинација со продолжување на овластување за тип;
3. доколку продолжувањето за IR не е во комбинација со продолжување на овластување за тип ја полагаат секција 5 и односните делови од секција 1 од проверката на стручноста утврдени во Додаток 9 кон овој Анекс за соодветен тип на хеликоптер.

(б) FTD 2/3 или FFS за соодветната тип на хеликоптер може да се користат за проверка на стручноста за продолжување во согласност со точката (а)(3), земајќи во предвид дека најмалку секоја втора проверка на стручноста за продолжување на важноста на IR(H), во овие услови, се врши на хеликоптер.`;

(в) Признавањето е согласно Додаток 8 кон овој Анекс.

1. точката FCL.710 се заменува како што следува:

`**FCL.710 Овластување за летање на класа и тип - варијанти**

(а) Пилотите завршуваат обука за разлики или за запознавање за да ги прошири своите права за друга варијанта на воздухоплов во рамките на едно овластување за класа или тип. Во случај на варијанти во рамките на овластување за класа или тип, обуката за разлики или за запознавање ги опфаќа соодветните ставки определени во податоците за оперативна соодветност (OSD), каде што е применливо.

(б) Обуката за разлики се спроведува на која било од следниве:

1. АТО;
2. DТО во случај на воздухоплов на кој се однесуваат точките (а)(1)(в) и (а)(2)(в) од точката DTO.GEN.110 од Анекс VIII;
3. имател на AOC кој има одобрена програма за обука за разлики за соодветната класа или тип.

(в) Со исклучок на условите од точката (б), обуката за разлики за TMG, едномоторни клипни авиони (SEP), и повеќемоторни клипни авиони (МEP) можат да се спроведуваат од страна на соодветно квалификува инструктор освен ако не е поинаку обезбедено од OSD.

(г) Ако пилотите, во период од две години после завршување на обуката за разлики, не летал на варијанта на воздухоплов која е наброена во точката (б), потребно е да помине дополнителна обука за разлики или проверка на стручноста за таа варијанта, за да ги задржи правата, освен за типови или варијанти во рамките на овластувањето за летање на класа на SEP и на TMG.

(д) Обуката за разлики или проверката на стручност се впишува во книшката за летање на пилотот или во еквивалентен документ, која ја потпишува инструкторот или испитувачот како што е соодветно.`;

1. во точката (б) од точката FCL.725, се додава следнава точка (5):

`(5) за авиони (море) со еден пилот на едномоторен и со еден пилот на повеќемоторен, испитот е во пишана форма и се состои од најмалку 30 прашања со повеќе одговори.`;

1. точката FCL.740 се заменува како што следува:

` **FCL.740 Период на важност и обновување на овластување**

 **за летање на класа или тип**

(а) Важност

Периодот на важноста на овластувањето за класа и тип изнесува 1 година, со исклучок на овластувањата за класа на едномоторни воздухоплови со еден пилот, за кои овој период е 2 години, освен ако не е поинаку определено во OSD. Доколку пилотите изберат да ги исполнат условите за обнова порано од она што е пропишано во FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL и FCL.740.As, новиот период на важност започнува од датумот на проверката за стручност.

(б) Обновување

За обновување на овластување за класа или тип кандидатот се усогласува со се од следново:

1. усогласување со проверката за стручност во согласност со Додаток 9 кон овој Анекс;
2. пред стручната проверка на која се однесува точка (1), завршува обука за обнова во АТО доколку АТО смета дека е потребно да се достигне нивото за стручност за безбедно управување на соодветната класа или тип на воздухоплов, освен доколку има важечко овластување за истата класа или тип на воздухоплов во пилотската дозвола издадена од трета земја во согласност со Анекс 1 од Чикашката конвенција и доколку е назначен да ги спроведува правата од тоа овластување. Кандидатот може да се обучува:
	1. во DTO или во АТО или со инструктор доколку истеченото овластување се однесува на овластување за класа на едномоторни клипни авиони без високи перформанси, овластување за класа TMG или овластување за тип на едномоторен хеликоптер како што е наведено во точката DTO.GEN.110(а)(2)(в) од Анекс VIII;
	2. во DTO, во АТО или со инструктор, доколку овластувањето е истечено не повеќе од претходни три години, а овластувањето се однесувало на овластување за класа на едномоторни клипни авиони без високи перформанси или за овластување за класа TMG.
3. Без да е во спротивност со точките (б)(1) и (б)(2) пилотите кои поседуваат овластување за лет за тест, издадено во согласност со FCL.820 а кои биле вклучени во развојот, издавање на уверение или подготовка на летовите за тестирање за тип на воздухоплов и имаат вкупно 50 часови на лет или 10 часа време на летање како PIC на летови за тестирање на тој тип, во текот на претходната годината од нивното аплицирање, има право да поднесе барање за обновување или обновување на соодветнто овластување за тип.`;

1. точката (г) од точката FCL.805 се заменува како што следува:

` (г) Правата за овластувањата за влечење на едрилици и влечење на транспаренти/реклами се ограничуваат на авиони или TMG, во зависност од тоа со кој воздухоплов е спроведена обуката по летање. Во однос на влечење на транспаренти/реклами, правата се ограничени на методот на влечење кои се користат при спроведувањето на обуката. Правата ќе се прошират, ако пилотите успешно завршил најмалку 3 лета на обука со инструктор, кои ја опфаќаат целата наставна програма за обука за влечење на кој било воздухоплови методата за влечење на транспарент/реклама.`;.

1. во точката FCL.810, воведната точката (а)(1) се заменува како што следува:

` Кандидатите завршуваат курс за обука во рок од најмногу 6 месеци во DTO или на ATO ако правата од LAPL, SPL или PPL за авиони, TMGs или воздушни бродови треба да се користат ноќе во услови на VFR,. Курсот се состои од:`;

1. точката (д) од точката FCL.815 се заменува како што следува:

`(д) Продолжување.

За да го продолжи овластувањето за летање во планински предели, кандидатот:

(1) остварува најмалку 6 слетувања на површина која е назначена за овластување за летање во планински предели во последните 2 години; или

(2) полага проверка на стручноста во согласност кон условите наведени во точката (в).;`

1. точката (в) од точката FCL.900 се заменува како што следува:

`(в) Обука која се спроведува вон териториите на земјите–членки:

1. По пат на отстапување од став (а), во случај на обука за летање која се спроведува за време на курс за обука одобрен во согласност со оној Анекс вон територија на земјите–членки кои се одговорни согласно, надлежниот орган може да издаде овластување за инструктор на кандидат кој:
	1. има пилотска дозвола која ги исполнува сите од следниве критериуми:

(А) ги исполнува условите од Анекс 1 од Чикашката конвенција;

(Б) во секој случај е најмалку CPL во соодветната категорија на воздухоплов со соодветното овластување или уверение;

* 1. ги исполнува условите наведени во овој поддел за издавање на соодветното овластување за инструктор;
	2. му демонстрира на надлежниот орган соодветно ниво на познавање на европските прописи за воздухопловна безбедност, за да може да ги користи правата за спроведување на обука согласно овој Анекс.
1. Овластувањето е ограничено за спроведување на обука по летање, за време на курсот за обука кој е одобрен во согласност со овој Анекс кој ги исполнува сите услови кои следуваат:
2. се врши вон територијата на земјите–членки кои се одговорни согласно Чикашката конвенција;
3. се обезбедува за ученици–пилоти кои имаат задоволително познавање на јазикот на кој се врши обуката по летање.`;
4. точката (a) од точката FCL.935 се заменува како што следува:

`(а) Освен за инструктор за соработка на екипаж од повеќе члена (MCCI), инструкторот за обука на симулатори на лет (STI), инструкторот за обука за овластување за летање во планински предели (MI) и инструкторот за обука за овластување за пробни летови (FTI), кандидат за овластување за инструктор поминува проценка на компетентноста на соодветната категорија на воздухоплов, за соодветната класа или тип или соодветно FSTD за да му покаже на испитувачот квалификуван согласно Поддел И од овој Анекс способност да обучува ученик–пилот до ниво потребно за стекнување на соодветната дозвола, овластување или уверение.`;

1. точката FCL.940 се заменува како што следува:

` **FCL.940 Период на важноста на овластувањата за инструктор**

Со исклучок на овластување за MI, и без да е во спротивност со наведеното во FCL.900(б)(1) и FCL.915 (д)(2), овластувањата за инструктор се со важност од 3 години.`;

1. точката FCL.905.FI се заменува како што следува:

` **FCL.905.FI Права и услови**

Правата на FIs се за да вршат обука по летање за стекнување, продолжување или обновување на:

(а) PPL, SPL, BPL и LAPL за соодветна категорија на воздухоплов;

(б) овластување за класа и тип за воздухоплов со еден пилот, со исклучок на сложени воздухоплови со високи перформанси со еден пилот; за проширувања на класа и група на балони и проширувања на класа на едрилици;

(в) овластување за класа и тип за авиони со еден пилот, со исклучок на сложени воздухоплови со високи перформанси со еден пилот; во операции со повеќе пилоти, земајќи во предвид FLs ги исполнува кои било од следниве услови:

* 1. поседува или поседувал овластување за TRI за авиони со повеќе пилоти;
	2. има завршено сѐ од следново:
	3. најмалку 500 часа време на летање во својство на пилоти на авиони со операции со повеќе пилоти;
	4. курс за обука за MCCI во со согласност со точката FCL.930.MCCI;

(г) овластувања за тип на воздушни бродови со еден или повеќе пилоти;

(д) CPL за соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека FIs остварил најмалку 200 часа време на летање во својство на пилот на таа категорија на воздухоплов;

(ѓ) овластување за летање ноќе, под услов дека FIs ги исполнуваат следниве услови:

1. се квалификувани за летање ноќе на соодветната категорија на воздухоплов;
2. покажале способност за подучување ноќе пред FI квалификуван согласно (ѕ);
3. го исполнува условот за искуство за летање ноќе, наведен во FCL.060(б)(2);

(е) овластување за влечење или акробатско летање, или во случај на FIs(S), овластување за летање во облак, под услов дека ги имаат овие права и дека FIs покажале способност да вршат обука за тоа овластување пред FI квалификувани согласно точката (ѕ);

(ж) EIR или IR за соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека FI ги исполнуваат следните услови:

1. имаат завршено најмалку 200 часа време на летање по IFR, од кои најмногу 50 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;
2. како ученици–пилоти завршиле курс за IRI и ја поминале проценката на компетентноста за овластување за IRI;
3. се усогласуваат со точките FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI и FCL.935 во случај на повеќемоторни авиони и точките FCL.915.ТRI(в)(1) и FCL.915.ТRI(г)(2) во случај на повеќемоторни хеликоптери;

(з) овластувања за летање на класа или тип на повеќемоторни воздухоплови со еден пилот, освен за сложени (complex) авиони со високи перформанси со еден пилот, под услов дека ги исполнуваат условите:

1. во случај на авиони, усогласеност со точките FCL.915.CRI(а), FCL.930.CRI и FCL.935;
2. во случај на хеликоптери, усогласеност со точките FCL.910.TRI(в)(1) и FCL.915.TRI(г)(2);

(ѕ) овластување за FI, IRI, CRI, STI или MI, под услов дека ги исполнуваат условите:

1. завршиле најмалку 50 часа или 150 полетувања на обука за летање на едрилици во случај на FI(S), најмалку 50 часа или 50 полетувања на обука за летање на балони во случај на FI(B) и 500 часа на обука за летање на соодветната категорија на воздухоплов во сите останати случаи;
2. поминалe проценка на компетентноста согласно FCL.935 на соодветната категорија на воздухоплов за да ја покажат пред испитувачот за инструктор по летање (FIE) способноста да обучуваат за овластување за соодветно уверение;

(и) MPL, под услов дека FIs ги исполнуваат следниве услови:

1. за основната фаза за летање (*core flying phase*) од обуката, оствариле најмалку 500 часа на време на летање во својство на пилот на авиони, вклучувајќи најмалку 200 часа на обука по летање;
2. за основната фаза на обуката:
3. имаат IR за повеќемоторни авиони и право да вршат обука за IR;
4. имаат најмалку 1500 часа време на летање во операции со повеќе пилоти;
5. во случај на FIs, кои се веќе квалификувани да обучуваат на интегрирани курсеви за ATP(A) или CPL(A)/IR, условот наведен во (2)(ii) може да се замени со завршувањето на курс за структурирана обука, која се состои од:
6. квалификации за MCC;
7. набљудување на пет сесии од обуката по летање во Фаза 3 од курсот за MPL;
8. набљудување на пет сесии од обуката по летање во Фаза 4 од курсот за MPL;
9. набљудување на пет сесии од периодичната обука по летање на линија која ја врши оператор;
10. содржината на курсот за инструктори за MCCI.

Во овој случај, FIs ги спроведуваат своите пет сесии во својство на инструктор под надзор на TRI(A), MCCI(A) или SFI(A) квалификуван за спроведување на обука по летање за MPL.`;

1. точката FCL.915.FI се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката (б)(2)(i) се заменува како што следува:

`(i) со исклучок на FI(A), кој врши обука само за LAPL(A) полагање на испитот за теоретско познавање, кој може да се врши без завршување на курсот за обука за теоретско познавање на CPL и кој нема да биде од важност за издавање на CPL; и;`;

(б) точката (в)(2) се заменува како што следува:

`(2) најмалку 200 часа во својство на PIC, ако кандидатот има најмалку PPL(H) и ги исполнил условите за теоретско познавање за CPL, кој може да се врши без завршување на курсот за обука за теоретско познавање на CPL и кој нема да биде од важност за издавање на CPL;`

1. во точката FCL.930.FI, се додава точката (в):

`(в) Кандидатите за овластувањето за FI кои поседуваат или поседувале овластување за друг вид на инструктор издадено во согласност со овој Анекс се смета дека ги исполнуваат условите од точка (б)(1).`;

1. точката FCL.940.FI се заменува како што следува:

` **FCL.940.FI Продолжување и обновување**

(а) Продолжување

1. За да го продолжат овластувањето за FI, имателите исполнуваат најмалку две од следниве 3 услови пред истекување на овластувањето за FI:
2. имаат остварено:

(А) во случај на FI(A) и (H), најмалку 50 часа на обука за летање на соодветната категорија на воздухоплов како FI, TRI, CRI, IRI, MI или испитувачи. Ако треба да се продолжат правата за обучување за IR, најмалку 10 од овие часа се обука за летање за стекнување на IR, кои се остваруваат во период од 12 месеци, веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за FI;

(Б) во случај на FI(As), најмалку 20 часа на обука по летање на воздушни бродови како FI, IRI или како испитувачи. Ако правата за подучување за IR треба да се прошират, 10 од овие часа се обука за летање за IR и се остваруваат во период од 12 месеци, веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за FI;

(В) во случај на FI(S), најмалку 60 полетувања или 30 часа на обука за летање на едрилици, едрилици со мотор или на TMG како FI или како испитувачи;

(Г) во случај на FI(B), најмалку 6 часа на обука за летање на балони како FI или испитувачи;

1. имаат остварено обука за обновување на знаењата на инструктор како FI во ATO или кај надлежните власти. FI(В) и FB(S) можат да ја завршат обуката за обнова на знаење за инструктор во DTO;
2. имаат поминато проценка на компетентноста согласност со точката FCL.935, во период од 12 месеци веднаш пред датумот на истекот на периодот на важноста на овластувањето за FI.
3. За секое последователно продолжување во случај на FI(A) или FI(H), или секое трето продолжување, во случај на FI(As), FI(S) и FI(B), имателите на соодветнотоѓ овластувања за FI треба да поминат проценка на компетентноста согласно FCL.935.

(в) Обновување.

Ако рокот на важноста на овластувањетоза FI истекол, кандидатот треба во рок од 12 месеци пред датумот за поднесување на барање за обновување да заврши обука за обнова на знаењето како FI во ATO или кај надлежните власти или во случај на FI(B) или FI(S) кај ATO, во DTO или кај надлежните власти и завршување на проценка на компетентност во согласност со FCL.935.`;

1. Точките (б) и (в) од точката FCL.905.TRI се заменуваа како што следува:

` (б) стекнување на овластување за TRI или SFI, под услов дека имателот ги исполнува следниве услови:

1. има најмалку 50 часа искуство како инструктор TRI и SFI во согласност со оваа регулатива или Регулативата бр. 965/2012 на Комисијата;
2. има остварено наставна програма за инструкции на лет за соодветниот дел од курсот за обука за TRI во согласност со точка FCL.930.TRI(а)(3) на задоволство на раководителот за обука на АТО; и

(в) во случај на TRI за авиони со еден пилот:

1. издавање, продолжување и обновување на овластувања за тип на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, земајќи во предвид кандидатот поднесува барање за стекнување на права за операции со еден пилот.

Правата од TRI(SPA) можат да се прошират на обука по летање за стекнување на овластувања за тип на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот за време на операции со повеќе пилоти, под услов дека TRI ги исполнува било кој од следниве услови:

1. има или имал овластување за TRI за авиони со повеќе пилоти; и
2. има најмалку 500 часа на авиони со операции со повеќе пилоти и завршил курс за обука за MCCI во согласност со точката FCL.930.MCCI.
3. за курс за MPL во основната фаза, под услов дека неговите или нејзините права им се проширени на операции со повеќе пилоти и дека има или имал овластување за FI(A) или IRI(A);
4. точката FCL.910.TRI се заменува како што следува:

**`FCL.910.TRI Ограничени права**

(а) Општо. Ако обуката за TRI се одржува само на FSTD, правата на TRIs се ограничуваат за обука на FSTD. Ова ограничување во секој случај ги вклучува следниве права за извршување, во воздухопловот:

1. LIFUS, доколку курсот за обука заTRI11:32 претпл. ја вклучувал обуката која е дадена во точката FCL.930.TRI(а)(4)(i);
2. обука на копно, доколку курсот за обука зa TRI ја вклучувал обуката која е дадена во точката FCL.930.TRI(а)(4)(ii); или
3. летот за обука кој што е даден во точката FCL.060.(в)(2), доколку курсот за обука за TRI ја вклучувал обуката која е дадена во точките (а)(1) или (а)(2).

Ограничувањето за FSTD останува доколку TRIs имаат проценки на компетентност на воздухопловот.

(б) TRIs за авиони и за воздухоплови со вертикално полетување — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRIs се ограничуваат на типот на авион или воздухоплов со вертикално полетување, кој се користи на обуката и на проценка на компетентноста. Освен доколку не е поинаку одредено во OSD, правата на TRI се прошируваат на други типови ако TRIs:

1. во период на последните 12 месеци пред поднесување на барањето, спровеле најмалку 15 сектори на рути, вклучувајќи полетувања и слетувања со соодветниот тип на воздухоплов, од кои 7 сектори можат да се остварат на FSTD;
2. ги завршиле соодветните делови од техничката обука и деловите од обуката по летање на применливиот курс за TRI;
3. ги поминале соодветните секции од проценката на компетентноста согласно FCL.935 за да му покажат на FIE или на TRE квалификација согласно Поддел И од овој Анекс, нивната способност да обучуваат пилоти до ниво кое е потребно за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ги инструкциите за подготовка на лет, активностите по летот и наставата по теоретско познавање.

Правата за TRIs се прошируваат на понатамошни варијанти во согласност со OSD доколку TRIs ги завршиле соодветните делови од техничкиот тренинг и деловите од обуката по летање на применливиот курс за TRI.

(в) TRIs за хеликоптери – TRI(H).

1. Правата за TRIs(H) се ограничуваат на типот на хеликоптер на кој се полагала проценката за оспособеност за стекнување на овластување за TRI. Освен доколку не е поинаку одредено во OSD, правата за TRIs се прошируваат на други типови ако TRIs:
2. ги завршиле соодветните делови од техничката обука и деловите од инструкциите за лет на курсот за TRI;
3. оствариле во рок од 12 месеци пред датумот на кандидатура, најмалку 10 часа на соодветниот тип на хеликоптер, од кои најмногу 5 часа можат да бидат остварени во FFS или FTD2/3; или
4. ги поминал соодветните делови од проценката на компетентноста согласно FCL.935, за да му покажат на FIE или TRE кој е квалификуван согласно Поддел И од овој Анекс дека поседуваат способност да обучуваат пилот до ниво кое е потребно за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ги инструкциите за подготовка на лет, активностите после летот и наставата по теоретско познавање;“

Правата за TRIs се прошируваат на понатамошни варијанти во согласност со OSD доколку TRIs ги завршиле соодветните делови од техничкиот тренинг и деловите од обуката по летање на применливиот курс за TRI.

1. Пред да се прошират правата на TRI(H) од хеликоптер со еден пилот на хеликоптери со повеќе пилоти за истиот тип на хеликоптери, имателот треба да оствари најмалку 100 часа во операции со повеќе пилоти на тој тип.

(г) И покрај наведеното во горните точки, имателите на овластување за TRI, кои добиле овластување за тип во издадено согласно точката FCL.725(д), имаат право да им се прошират правата за TRI на тој нов тип на воздухоплов.;`

1. во точката FCL.915.TRI, точката (в)(1) се заменува како што следува:

`(в) за овластување за TRI(SPA):

1. во период на последните 12 месеци пред датумот на поднесување на барањето, спровеле најмалку 30 сектори на рути, вклучувајќи полетувања и слетувања, во својство на PIC на соодветниот тип на авион, од кои максимум од 15 сектори може да се остварат на FSTD, кој го претставува тој тип; и`;
2. точката FCL.930.TRI се изменува и дополнува со следното:

(а) воведната реченица од точката (а) се заменува како што следува:

`(а) Курсот за обука за TRI се спроведува во воздухоплов само ако нема на располагање и не е достапно FSTD и вклучува:`;

(б) точката (3) од точката (а) се заменува како што следува:

 `(3) 5 часа на обука по летање на соодветниот воздухоплов или на FSTD кој го претставува тој воздухоплов за воздухоплови со еден пилот и 10 часа за воздухоплов со повеќе пилоти или на FSTD кој го претставува тој воздухоплов.`;

(в) се додава нова точка (4):

 `(4) се применува следнава обука:

1. дополнителна посебна обука пред спроведување на LIFUS;
2. дополнителна посебна обука пред спроведување на обука за слетување. Таа обука во FSTD вклучува обука за вонредни процедури поврзани со воздухопловот.`;
3. Точката FCL.935.TRI се заменува како што следува:

` **FCL.935.TRI Процена на компетентноста**

(a) Проценката на компетентноста на TRI за MPA и PL се врши на FFS. Доколку на располагање нема FFS се користи воздухоплов.

(б) Проценката на компетентност за TRI сложени авиони и хеликоптери со високи перформанси со еден пилот се спроведува во едно од следниве:

1. расположлив и пристапен FFS;
2. доколку нема расположлив и пристапен FFS, во комбинација од FSTD и воздухоплов;
3. доколку нема расположлив и пристапен FSTD, во воздухоплов.`;
4. Точката FCL.940.TRI се заменува како што следува:

` **FCL.940.TRI Продолжување и обновување**

(а) Продолжување

1. Авиони.

За да се продолжи овластување за TRI(A), кандидатите, во периодот на последните 12 месеци веднаш пред денот на престанок на важноста на овластувањето, треба да исполнат најмалку два од следниве три услови:

1. да оствари еден од следниве делови од комплетниот курс за обука или курс за обука за обнова на знаење за овластување за летање на тип: сесија на симулатор во траење од најмалку 3 часа или една вежба во воздух од најмалку 1 час, која содржи најмалку две полетувања и слетувања;
2. да заврши обука за обновување на знаења за инструктори, како TRI(А) во ATO;
3. поминува проценка на компетентноста согласно FCL.935. Кандидатите кои се имаат усогласено со точката FCL.901.TRI(b)(3) се смета дека се усогласени со овој услов.
4. Хеликоптери и воздухоплови со вертикално полетување.

За да се продолжи овластување за TRI(H) или TRI(PL), кандидатите исполнуваат два од следниве три услови во периодот на важноста на овластувањето за TRI:

1. остварат најмалку 50 часа на обука по летање на секој тип на воздухоплов, за кои имаат права да обучуваат како инструктор или на FSTD, кој ги претставува тие типови, од кои најмалку 15 часа завршува во период од 12 месеци, веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за TRI. Во случај на TRI(PL), тие часови на обука по летање се завршуваат во својство на TRI или на испитувач за овластување за тип (TRE), или како SFI или за испитувач на уреди за симулација на лет (SFE). Во случај на TRI(H), времето на летање остварено во својство на FI, на инструктори за летање по инструменти (IRI), инструктори за обука на уреди за симулација на лет (симулатори) (STIs) или како кој било тип на испитувачи, исто така е релевантно за оваа цел;
2. оствариле обука за обновување на знаење за инструктори, во својство на TRI(H) или TRI(PL), како е соодветно, во ATO;
3. во период од 12 месеци веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето ја поминале проценката на компетентност согласно FCL.935, FCL.910.TRI(б)(3) или FCL.910.TRI(в)(3), како е применливо.
4. За најмалку секое друго продолжување на овластувањето за TRI, имателите поминуваат проценка на компетентноста согласно FCL.935.
5. Доколку TRIs имаат овластување за повеќе од еден тип на воздухоплови во рамките на иста категорија, проценката на компетентноста спроведена на еден од тие типови се признава за продолжување на овластувањето за TRI за останатите типови во рамките на истата категорија на воздухоплови, освен доколку не е поинаку договорено во OSD.
6. Посебни услови за продолжување на овластување за TRI(H).

TRI(H), кој има овластување за FI(H) за соодветниот тип, се смета дека во целост му се признаваат како исполнет условите наведени во точката (а). Во ваков случај, овластувањето за TRI(H) важи до датумот на истекот на рокот на важноста на овластувањето за FI(H).

(б) Обновување

За обновување на овластување за TRI, кандидатите во периодот на последните 12 месеци веднаш пред денот на престанок на важноста на апликацијата, положиле проценка на компетентност во согласност со точка FCL.935 и го завршиле следново:

1. за авиони:
2. најмалку 30 сектори на рути, вклучувајќи и полетувања и слетувања, на соодветен тип на авион, од кои најмногу 15 сектори можат да се на FFS;
3. обука за обновување на знаење за инструктори, во својство на TRI во ATO кои ги покрива соодветните елементи од курсот за обука за TRI;
4. за хеликоптери и воздухоплови со вертикално полетување и слетување:
5. Имаат завршено 10 часа во време на лет, вклучувајќи и полетувања и слетувања на завршува обука за обновување на соодветен тип на авион, од кои 5 часа најмногу да бидат завршени на FFS или FTD 2/3;
6. Обука за обнова на знаење за инструктори, во својство на TRI во ATO, која треба да ги опфаќа соодветните елементи од курсот за обука за TRI.
7. Доколку кандидатот поседува овластување за повеќе од еден тип на воздухоплов во склоп на истата категорија, проценката на компетентност која се извршила за еден од тие типови на воздухоплови го обновува овластувањето за TRI на останатите типови кои ги поседува во рамките на истата категорија на воздухоплов, освен доколку не е поинаку одредено во OSD.
8. точката FCL.905.CRI, по точката (б) се додава следнава точка (ба):

`(ба) Правата на CSIs се обука за класа и тип на овластување за авион со еден пилот, освен за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, во операции со повеќе пилоти, под услов дека CRI ги исполнуваат кој било од следниве услови:

1. поседувале или поседуваат овластување за TRI за авион со повеќе пилоти;
2. да има најмалку 500 часа време на авиони со операции за повеќе пилоти и да има завршено обука за MCCI во согласност со FCL.930.MCCI. `;
3. Во точката FCL.930.CRI, точката (а)(3) се заменува како што следува:

`(3) 5 часа на обука по летање на повеќемоторни авиони или на FSTD кој ја има таа класа или тип на авион, вклучувајќи најмалку 3 часа на тој авион или најмалку 3 часа на обука по летање на едномоторни авиони, со FI(А) квалификуван согласно FCL.905.FI(ѕ).

1. Точката FCL.940.CRI се заменува како што следува:

` **FCL.940.CRI Продолжување и обновување**

(а) За да се продолжи овластување за CRI, кандидатите исполнуваат два од следниве три услови во периодот на важноста на овластувањето за CRI:

(1) оствариле најмалку 10 часа обука по летање како CRI. Ако кандидатите имаат права за CRI и за едномоторни и за повеќемоторни авиони, тие часови на обука по летање се делат подеднакво меѓу едномоторните и повеќемоторните авиони; или

(2) завршиле обука за обновување на знаењата како CRI во ATO или во надлежна власт;

(3) поминале проценка на компетентноста согласно точката FCL.935 за повеќемоторни или едномоторни авиони, во зависност од тоа што е соодветно.

(б) Најмалку за секое друго продолжување на овластување за CRI, имателите го исполниле условот наведен во точка (а)(3).

(в) Обновување

Ако истекло овластувањето за CRI, истото се обновува доколку кандидатите во период од 12 месеци пред поднесување на барањето за обновување:

(1) завршиле обука за обновување на знаењата како CRI во ATO или во надлежна власт;

(2) завршиле проценка на компетентноста како што е побарано во точка FCL.935.`;

1. Во точката FCL.915.IRI, точката (б)(2) се заменува како што следува:

`(2) во случај на кандидати за IR(H) за повеќемоторни авиони, треба да ги исполнуваат условите наведени во став FCL.905.FI(ж)(3)(ii);`

1. Во точката FCL.30.IRI, точката (а)(3)(ii) се заменува како што следува:

(ii) за IRI(H), најмалку 10 часа на обука по летање на хеликоптер, FFS, FTD 2/3 или FPNT II/III. Во случај на кандидати кои поседуваат овластување за FI(H), тие саати се намалуваат на најмалку 5;`;

1. Точката FCL.905.SFI се заменува како што следува:

**`FCL.905.SFI Права и услови**

(а) Правата на SFIs се да врши обука на симулатор, во рамките на соодветната категорија на воздухоплови, за:

1. продолжувањето и обновување на IR, под услов дека тие имаат или имале IR за соодветната категорија на воздухоплови;
2. стекнување на IR, под услов дека тие имаат или имале IR за соодветната категорија на воздухоплови и дека завршиле курс за обука за IR.

(б) Правата на SFIs за авиони со еден пилот се за да се врши обука на симулатор:

1. стекнување, продолжување и обновување на овластувања за летање на тип на сложени (*complex*) авиони со високи перформанси со еден пилот, доколку кандидатите бараат права да лета во операции со еден пилот.

Правата на SFIs за авиони со еден пилот може да се прошират на обука по летање на обука по летање за стекнување на овластувања за тип на сложени (*complex*) авиони со високи перформанси со еден пилот во операции со повеќе пилоти, под услов дека тие ги исполниле следниве услови:

1. имаат или имале овластување за TRI за авиони со повеќе пилоти; и
2. имаат најмалку 500 часа на авиони со операции со повеќе пилоти и имаат завршено обука за MCCI во согласност со точка FCL.930.MCCI;
3. MCC и основната фаза од курсевите за MPL, под услов дека правата од SFIs(SPA) се проширени на операции со повеќе пилоти согласно точката (1):

(в) Правата на SFIs за авиони со повеќе пилоти се за да се врши обука на симулатор за:

1. стекнување, продолжување и обновување на овластувања за летање на тип на авиони со повеќе пилот и доколку кандидатите бараат права да летаат во операции со повеќе пилоти, за сложени (*complex*) авиони со високи перформанси со еден пилот;
2. обука за MCC;
3. курс за MPL за основната, средната и напредната фаза од курсот за MPL, под услов дека, за основната фаза, кандидатите имаат или имале овластување за FI(A) или IRI(A);

(г) Правата на SFIs за хеликоптери се за да се врши обука на симулатор за:

(1) стекнување, продолжување и обновување на овластувањата за тип на хеликоптер;

(2) обука за MCC, кога SFIs имаат права да вршат обука за хеликоптери со повеќе пилоти.

1. Точката FCL.915.SFI се заменува како што следува:

**`FCL.910.SFI Ограничени права**

Правата на SFI се ограничуваат на FTD 2/3 или FFS за тип на воздухоплов, на кој се спроведува курсот за обука за SFI.

Правата може да се прошират на други FSTD, кои ги претставуваат останатите типови од истата категорија на воздухоплови, доколку имателите:

(а) го завршиле делот за симулатори од односниот курс за стекнување на овластување за тип;

(б) ги завршиле соодветните делови од техничката обука и содржината за FSTD од наставната програма за инструкции за лет од применливиот курс за TRI;

(в) спровеле на комплетен курс за стекнување на овластување за тип најмалку 3 часа обука по летање поврзана со должностите на SFI, на соодветниот тип под надзор и на задоволство на TRE или SFE квалификуван за оваа цел.;`

1. Во точката FCL.930.SFI, точката (а)(2) се заменува како што следува:

`(2) завршиле соодветните делови од техничката обука и содржината за FSTD од наставната програма за инструкции за лет од применливиот курс за TRI;`

1. Точката FCL.915.SFI се заменува како што следува:

` **FCL.940.SFI Продолжување и обновување**

(а) Продолжување

За продолжување на овластување за SFI, кандидатите ќе исполнат, пред истекот на датумот од овластувањето за SFI, најмалку два од следните три услови:

* 1. да имаат остварено најмалку 50 часа во својство на инструктор или испитувач на FSTD, од кои најмалку 15 часа се во период на 12 месеци веднаш пред датумот на престанок на важноста на овластувањето за SFI;
	2. да имаат завршено обука за инструктори за освежување на знаењата, како SFI во ATO;
	3. да ги имаат положено релевантните секции од проценката на компетентноста согласно FCL.935.

(б) Дополнително, кандидатите, на FFS, кој ги претставува типовите на кои има право да спроведува обука, ги полага проверките на стручноста за стекнување на овластувања за специфични типови на воздухоплови.

(в) Најмалку за секое друго продолжување на овластување за SFI, имателите го исполнуваат условот наведен во точка (а)(3).

(г) Доколку SFI има овластување за повеќе од еден тип на воздухоплови во рамките на иста категорија, проценката на компетентноста спроведена на еден од тие типови се признава за продолжување на овластувањето за SFI за останатите типови во рамките на истата категорија на воздухоплови, освен доколку не е поинаку договорено во OSD.

(д) Обновување

За обновување на овластување за SFI, кандидатите во периодот на последните 12 месеци веднаш по барањето за обновување, ги исполнуваат кој било од следниве услови:

1. да ја имаат завршено обука за инструктор за освежување на знаењата, како SFI во ATO;
2. да ја имаат положено проценката на компетентноста согласно FCL.935;
3. да завршиле, на FSTD, тестот за вештини за добивањето на посебните овластувања за тип на воздухоплови преставувајќи го типот за кој се обновуваат правата.`;
4. Точката FCL.910.STI се заменува како што следува:

` **FCL.910.STI Ограничени права**

Правата на STI се ограничуваат на FNPT на кои се држи курсот за обука за STI.

Правата може да се прошират на други FSTD, кои ги претставуваат останатите типови на воздухоплови, доколку во период од во период од 12 месеци пред поднесување на барањето имателите имале:

(а) завршено содржината на FSTD од курсот за CRI или TRI за класата или тип на воздухоплов за кој се бараат меѓународни права;

(б) ја положил на FSTD на кој се спроведувала обуката за FSTD, соодветната секција за проверка на стручност во согласност со Додаток 9 кон овој Анекс за соодветната класа или тип на воздухоплов;

За STIs(A) кои се обучуваат само на BITD, проверката на стручноста ја вклучува само вежбата која е соодветна за тестот за стручност за издавањето на PPL(A);

(в) спровел, на CPL, IR, PPL или обука за овластување за класа или тип, најмалку 3 часа на обука за лет под надзор на FI, CRI(A), IRI или TRI кои се назначени од страна на АТО за оваа цел, вклучувајќи најмалку 1 час од обука на лет која е под надзор на FIE на соодветната категорија на воздухоплов.;`

1. Точката FCL.915.STI се заменува како што следува:

` **FCL.915.STI Предуслови**

1. Кандидатите за овластување за STI треба:
	1. да имале, или имаат во периодот од три години пред поднесување на барањето, дозвола за пилот и права за инструктор соодветни на курсевите на кои планираат да вршат обука;
	2. да ја положиле на FNPT односната проверка на стручноста за стекнување на овластување за класа или тип, во период од 12 месеци веднаш пред поднесување на барањето.

Кандидатите за издавање на STI(A) кои сакаат да вршат обука само на BITD, ги завршуваат вежбите кои се соодветни за испитот по практична оспособеност за стекнување само на PPL(A);

(б) Дополнително за условите кои се дадени во точката (tа), кандидатите за добивањето на овластувањето за STI(H), оствариле најмалку 1 час на летање како набљудувач во пилотска кабина на соодветниот тип на хеликоптер, и тоа во период од 12 месеци веднаш пред поднесување на барањето.`;

1. Точката FCL.940.STI се заменува како што следува:

` **FCL.940.STI Продолжување и обновување на овластување за STI**

(а) Продолжување

За да се продолжи овластување за STI, кандидатите во периодот од последните 12 месеци веднаш пред престанокот на важноста на овластувањето за STI, ги исполнуваат следниве услови:

1. имаат спроведено најмалку 3 часа обука по летање на FSTD, како дел од комплетен курс за CPL, IR, PPL или за стекнување на овластување за класа или тип; и
2. ги имаат положено FSTD на коj се врши обуката по летање, важечките делови од проверката на стручноста согласно Додаток 9 кон овој Анекс за соодветната класа или тип на воздухоплов.

За STIs(А) кои вршат обука само на BITD, проверката на стручноста ги опфаќа вежбите кои се соодветни за испитот по практична оспособеност за стекнување само на PPL(A).

(б) Обновување

За обновување на овластувањето за STI, кандидатите во рок од 12 месеци веднаш по поднесувањето на барањето за обнова:

1. завршуваат обука за обновување на знаења како STI во ATO;
2. ги полагаат на FSTD на коj се врши обуката по летање, важечките делови од проверката на стручноста согласно Додаток 9 кон овој Анекс за соодветната класа или тип на воздухоплов.

За STI(А) кои вршат обука само на BITD, проверката на стручноста ги опфаќа вежбите кои се соодветни за испитот по практична оспособеност за стекнување само на PPL(A).

1. спроведуваат, на соодветниот тип на воздухоплов, на комплетен курс за CPL, IR, PPL или за стекнување на овластување за класа или тип најмалку 3 часа обука по летање под надзор на FI, CRI, IRI или TRI назначени за таа цел од страна на АТО вклучувајќи најмалку 1 час од обуката по летање која се врши под надзор од страна на испитувач за инструктор за летање (FIE).`;
2. Точката FCL.1000 се заменува како што следува:

**`FCL.1000 Овластувања за испитувачи**

(а) Општо

Имателите на овластување за испитувач:

1. имаат дозвола, освен доколку не е поинаку одредено во овој Анекс, овластување или потврда еквивалентни на оние за кои се овластени да спроведуваат испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста и за кои имаат право да обучуваат;
2. се квалификувани да летаат во својство на PIC на воздухоплов за време на испит по практична оспособеност, проверка на стручноста или проценка на компетентноста, ако истите се спроведуваат на воздухоплов.

(б) Посебни услови:

1. Надлежниот орган може да издаде посебно овластување со кое се доделуваат права за спроведување на испити по практична оспособеност, проверки на стручноста и проценка на способност доколку не е можно усогласување со условите кои што се воспоставени во овој Поддел поради воведувањето на некое од следниве:
2. нов воздухоплов во земјите–членки или во флотата на еден оператор;
3. нов курс за обука во овој Анекс.

Ова овластување се ограничува на испити по практична оспособеност, проверки на стручноста и проценката на способност кои се потребни за воведувањето на новиот тип на воздухопловот или новиот курс за обука и неговата важност, но во никој случај, не смее да е подолго од 1 година.

1. Имателите на овластување издадено согласно точка (б)(1), кои сакаат да поднесат барање за овластување за испитувач, се придржуваат кон предусловите и условите за продолжување за таа категорија на испитувач.
2. Доколку на располагање нема квалификуван испитувач, надлежните органи можат, зависно од случај до случај, да овластата инспектори или испитувачи кои не ги исполнуваат соодветните услови за овластување за тип или класа како што е потцртано во (а), за да спроведат испит по практична оспособеност, проверки на стручноста и проценката на способност.

(в) Испити надвор од територијата на земјите–членки:

* 1. По пат на отстапување од став (а), во случај на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста кои се спроведуваат надвор од територијата за кои земјите – членки се одговорни согласно Чикашката конвенција, надлежниот орган издава овластување за испитувач на кандидати, кои имаат дозвола за пилот издадена од во согласност со Анекс 1 од Чикашката конвенција, под услов дека кандидатите:
	2. имаат дозвола, овластување или потврда еквивалентни на она за кое се овластени да спроведуваат испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста, но во секој случај да имаат најмалку CPL;
	3. се квалификувани како PIC за воздухопловот за време на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста кои се спроведуваат во воздухопловот;
	4. се придржуваат кон условите за стекнување на соодветното овластување за испитувач утврдени во овој поддел; и;
	5. покажуваат пред надлежниот орган соодветно ниво на познавање на европските правила за воздухопловна безбедност, за да можат да ги користат правата на испитувач согласно овој Анекс.
	6. Овластувањето спомнато во точка (1) се ограничува на спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста:
1. надвор од териториите на земјите–членки за кои се одговорни според Чикашката конвенција; и
2. на пилоти кои добро го познаваат јазикот на кој се спроведува испитот/проверката.
3. точката FCL.1005 се заменува како што следува:

` **FCL.1005 Ограничување на правата во случај на судир на интереси**

Испитувачи не смеат да спроведуваат:

(а) испити по практична оспособеност или проценки на компетентноста на кандидати за стекнување на дозвола, овластување или уверение на оној на кого му спровеле повеќе од 25% од потребната обука за лет за дозвола, овластување или уверение за кои испити по практична оспособеност или проценки на компетентноста се спроведени; и

(б) испити по практична оспособеност, ниту проценки на компетентноста секогаш кога ќе почувствуваат дека нивната објективност може да биде доведена во прашање.`;

1. Точката FCL.1025 се заменува како што следува:

` **FCL.1025 Период на важност, продолжување и обновување на овластувањата за испитувачи**

(а) Период на важност

Овластувањето за испитувач важи три години.

(б) Продолжување

За да се продолжи овластувањето за испитувач имателите ги извршуваат следните услови:

1. пред истекот на датумот од овластувањето, оствариле најмалку шест испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста;
2. во периодот од 12 месеци веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето имаат завршено курс за обнова на знаењата кој го спроведува надлежниот орган или е спроведено од АТО, а надлежниот орган го одобрил. Испитувач кој поседува овластување за едрилици или балони може да заврши, во период од 12 месеци веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето, курс за освежување на знаење за испитувач спроведено од DТО а одобрено од надлежниот орган.
3. еден од испитите по практична оспособеност, проверките на стручноста или проценка на способност согласно наведеното во точка (1) треба да се спроведат во период од 12 месеци, веднаш пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за испитувач и треба да:
	1. ги проценил инспектор од надлежниот орган или постар испитувач посебно овластен за тоа од страна на надлежниот орган, кој е одговорен за овластувањето за испитувач; или
	2. се во согласност со условите од точката FCL.1020.

Доколку кандидатите за продолжување имаат права за повеќе од една категорија на испитувачи, може да се продолжат сите права на испитувач, ако кандидатите се придржува кон условите наведени во точките (б)(1) и (2) и FCL.1020 за една од категориите на овластување за испитувач која ја имаат, во договор со надлежниот орган.

(в) Обновување

Ако рокот на важност на овластувањето истече, пред да се обноват правата, кандидатите ги исполнуваат условите наведени во точка (б)(2) и точка FCL.1020, во период од 12 месеци веднаш пред да продолжат да ги користат правата.

(г) Овластувањето за испитувач се продолжува или обновува, ако кандидатите покажат континуирано придржување кон условите наведени во точките FCL.1010 и FCL.1030.

1. Точката FCL.1005.TRE се изменува и дополнува со следното:

(а) во точката (а), точката (5) се заменува како што следува:

`(5) проценките на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластување за TRI или SFI на важечката категорија на воздухоплов, под услов дека имаат завршено најмалку 3 години како TRE и посетувале посебна обука за проценка на компетентност во согласност со точката FCL.1015 (б);

(б) во точката (б), точката (4) се заменува како што следува:

`(4) проценките на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластување за TRI(H) или SFI(H) на важечката категорија на воздухоплов, под услов дека имаат завршено најмалку 3 години како TRE и посетувале посебна обука за проценка на компетентност во согласност со точката FCL.1015 (б);`

1. во точката FCL.1005.CRE, точката (б) се заменува како што следува:

`(б) проверки на стручноста за:

1. продолжување или обновување на овластувања за класа и тип;
2. продолжување на IR, под услов дека имаат завршено најмалку 1500 часа како пилот на авион и имаат остварено најмалку 450 часа на лет според IFR;
3. обновување на IR, под услов да ги исполнува условите наведени во FCL.1010.IRE(а): и

(4) продолжувањето или обновувањето на EIRs, под услов да имаат најмалку 1.500 часа искуство како пилот во авионот и да ги исполнува условите од точката FCL.1010.IRE (а) (2).`;

1. во точката FCL.1010.CRE, точката (б) се заменува како што следува:

`(б) имаат овластување за CRI и FI со право за инструктор за односната класа или тип;`

1. точката FCL.1010.IRE се заменува како што следува:

` **FCL.1010.IRE Предуслови**

(а) IRE(A).

Кандидатите за стекнување на овластување za IRE за авиони поседуваат овластување за IRE(A) или FI(A) со право за инструктор за IR(A) и оствариле:

* 1. 2000 часа време на летање во својство на пилоти на авиони; и
	2. 450 часа време на летање по IFR, од кои 250 часа се во својство на инструктор.

(б) IRE(H).

Кандидатите за стекнување на овластување za IRE за хеликоптери поседуваат овластување за IRE(H) или FI(H) со право за инструктор за IR(H) и оствариле:

1. 2000 часа време на летање во својство на пилоти на хеликоптери; и
2. 300 часа време на летање по инструменти на хеликоптери, од кои 200 часа се во својство на инструктор.

(в) IRE(As).

Кандидатите за стекнување на овластување za IRE за воздушни бродови поседуваат овластување за IRE(As) или FI(As) со право за инструктор за IR(As) и оствариле:

* 1. 500 часа време на летање во својство на пилоти на воздушни бродови; и
	2. 100 часа време на летање по инструменти на воздушни бродови, од кои 50 часа се во својство на инструктор.`;
1. точката FCL.1005. SFE се заменува како што следува:

` **FCL.1005.SFE Права и услови**

(а) SFE за авиони (SFE(A)) и SFE за воздухоплови со вертикално полетување (SFE(PL))

Правата на SFEs за авиони или воздухоплови со вертикално полетување се за да се спроведува на FFS или за проценката во точката (5) за применување на FSTD:

1. испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување, продолжување или обновување на овластувања за авиони или на воздухоплови со вертикално полетување, доколку е применливо;
2. проверки на стручноста за продолжување или обновување на IRs, доколку се комбинира со продолжување или обновување на тип на овластување под услови дека тие имаат положено проверка за стручност за тип на воздухоплов вклучувајќи го овластувањето за инструменти во текот на последната година;
3. испити по практична оспособеност за стекнување на ATPL(A);
4. испити по практична оспособеност за стекнување на MPL, под услов дека ги исполниле условите наведени во точката FCL.925; и
5. проценки на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластување за SFI на соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека тие имаат најмалку 3 години искуство како SFE(А) и поминале посебна обука за проценка на компетентност во согласност со точка FCL.1015 (б).

(б) SFE за хеликоптери SFE(H).

Правата на SFEs(H) се да спроведува на FFS или за проценката од точка (4) за применливиот FSTD:

1. испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување, продолжување и обновување на овластувањата за тип;
2. проверки на стручноста за продолжување или обновување на IRs доколку тие проверки се комбинираат со продолжувањето или обновувањето на тип на овластување под услов дека SFE поминал проверка за стручност за тип на воздухоплов вклучувајќи го и овластувањето по инструменти во склоп на последната година;
3. испити по практична оспособеност за издавање на ATPL(H); и
4. проценка на компетентност за издавање, продолжување или обнова на овластување за SFI(H), земајќи во предвид дека имале завршено најмалку 3 години како SFE(H) и поминале посебна обука за проценка на компетентност во согласност со точка FCL.1015 (б).`;
5. точката FCL.1010.SFE се заменува како што следува:

`**FCL.1010.SFE Предуслови**

(а) SFE(A)

Кандидатите за стекнување на овластување за SFE(A) ги исполнуваат следниве услови:

1. во случај на авиони со повеќе пилоти:
2. имаат или имале ATPL(A) и тип за овластување за соодветниот тип на авион:
3. овластување за SFI(A) за соодветниот тип на авион; и
4. имаат најмалку 1500 часа време на летање како пилот на авиони со повеќе пилоти;
5. во случај на тип на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот:
6. имаат или имале CPL(A) или ATPL(A) и тип за овластување за соодветниот тип на авион;
7. овластување за SFI(A) за соодветната класа или тип на авион;
8. имаат најмалку 500 часа време на летање како пилот на авиони со еден пилот;
9. за прво издавање на овластување за SFE, оствариле најмалку 50 часа обука по летање на уред за симулирано летање во својство на TRI(A) или SFI(A) за соодветниот тип.

(б) SFE(H)

Кандидатите за стекнување на овластување за SFE(H) ги исполнуваат следниве услови:

* + 1. имаат или имале ATPL(H) и овластување за тип за соодветниот тип на хеликоптер;
		2. имаат и овластување за SFI(H) за соодветниот тип на хеликоптер;
		3. имаат најмалку 1000 часа време на летање како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти;
		4. за прво издавање на овластување за SFE, оствариле најмалку 50 часа обука по летање на уред за симулирано летање во својство на TRI(H) или SFI(H) за соодветниот тип.;`
1. Точките 1.1 и 1.2. од Додаток 1 се заменуваат со следното:

` 1.1. За стекнување на LAPL, на имателот на LAPL за друга категорија на воздухоплов во целост му се признава теоретското познавање од заедничките предмети како е утврдено во FCL.120. Меѓутоа, предметот „навигација“ ќе биде предмет на таков кредит само во случај на носител на LAPL(A) кој поднесува барање за издавање на LAPL(H) или носител на LAPL(H) кој има поднесено барање за издавање на LAPL(A).

1.2. За издавањето на LAPL(А), LAPL(H), или PPL, имателите на дозвола на PPL, CPL или ATPL во друга категорија на воздухоплов се целосно кредитирани со теоретско познавање на општите предметите кои се воспоставени во точка FCL.215(a)(1).`;

1. се додава нова точка 1.2а кон Додаток 1 како што следи:

`1.2а За издавањето на LAPL(B) или LAPL(S), BPL или SPL, имателите на дозвола во друга категорија на воздухоплов се целосно кредитирани со теоретско познавање на општите предметите кои се воспоставени во точка FCL.215(б)(1).`;

1. во делот А од Додаток 3, точката (б) од точката 9 се заменува како што следува:

`(б) 70 часа како PIC, од кои 55 часа можат да бидат SPIC. Времето на летање по инструменти во својство на SPIC се признава како време на летање како PIC до најмногу 20 часа;`

1. во дел В од Додаток 3, точката (б) од точката 8 се заменува како што следува:

`(б) 70 часа како PIC, од кои 55 часа можат да бидат SPIC. Времето на летање по инструменти во својство на SPIC се признава како време на летање како PIC до најмногу 20 часа;`

1. во дел Г од Додаток 3, точката (б) од точката 8 се заменува како што следува:

`(б) 70 часа како PIC, од кои 55 часа можат да бидат SPIC.;`

1. во дел Д од Додаток 3, точката (а) од точката 3 се заменува како што следува:

`(a) да оствари 150 часа време на летање;

Освен за условот од 50 часа како PIC на авиони, часови како PIC на останати категории на авиони може да се сметаат за 150 часа од време на лет на авион во секој од следниве случаи:

1. 20 часа со хеликоптери, доколку кандидатите поседуваат PPL(H);
2. 50 часа со хеликоптери, доколку кандидатите поседуваат CPL(H);
3. 10 часа во TMGs или едрилици;
4. 20 часа со воздушен брод, доколку кандидатите поседуваат PPL(Аs);
5. 50 часа со воздушен брод, доколку кандидатите поседуваат CPL(As);
6. во дел И од Додаток 3, точката (а) од точката 3 се заменува како што следува:

`(a) да оствари 155 часа време на летање како PIC на хеликоптери, од кои 10 часа се лет по маршрута;

Освен за условот од 50 часа како PIC на хеликоптер, часа како PIC на останати категории на авиони може да се смета за 155 часа од време на лет на хеликиоптер во секој од следниве случаи:

1. 20 часа со хеликоптери, доколку кандидатите поседуваат PPL(А);
2. 50 часа со хеликоптери, доколку кандидатите поседуваат CPL(А);
3. 10 часа во TMGs или едрилици;
4. 20 часа со воздушен брод, доколку кандидатите поседуваат PPL(Аs);
5. 50 часа со воздушен брод, доколку кандидатите поседуваат CPL(As); `;
6. Табелата СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ која е поврзана со категоријата авиони во Додаток 7 се заменува со следнава табела:

**`Авиони**

|  |
| --- |
| **СЕКЦИЈА 1 - ПРОЦЕДУРИ ПРЕД ЛЕТ И ПОЛЕТУВАЊЕ**Користењето на листата на проверка – чеклистата, водење на лет, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции |
| a | Користење на Прирачникот за летање (или слично), особено при пресметување на перформансите на воздухопловот, масата и рамнотежата |
| б | Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања |
| в | Подготовка на ATC планот за летање, IFR планот за летање/дневник |
| г | Идентификација на потребните навигациони помагала за процедурите при заминување, пристигнување и приод |
| д | Преглед пред лет |
| ѓ | Метеоролошки минимуми |
| е | Возење по земја – таксирање |
| ж | Заминување по PBN (доколку се применува)- Проверка на точната процедура е додадена во системот за навигација: и – напоредна проверка помеѓу екранот од системот за навигација и мапа за заминување |
| з | Договор пред полетување. Полетување |
| ѕ(о) | Преод на летање по инструменти |
| и(о) | Процедури за заминување по инструменти, вклучувајќи заминувања по PBN, поставување на висиномерот |
| ј(о) | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
|  |
| **СЕКЦИЈА 2 – УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН (о)** |
| a | Управување со авион исклучиво само по инструменти, вклучувајќи хоризонтален лет со различни брзини, тримување |
| б | Свртување во качување и спуштање со константна брзина |
| в | Исправување од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 45о и остри свртувања при спуштање |
| г(\*) | Исправување од превлекување во хоризонтален лет, свртување при качување/спуштање и во конфигурација на слетување  |
| д | Лет со делумно покриени инструменти од таблата: стандардни свртувања при качување или спуштање со излегување на зададени правци, исправување од неправилни положби  |
| **СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА** (о) |
| а | Следење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, или следење помеѓу патните точки |
| б | Користење на систем за навигација и радио средства |
| в | Хоризонтален лет, одржување на курс, висина и брзина, подесување на снага, техника за тримување |
| г | Подесување на висиномер |
| д | Мерење на време и корекција на предвиденото време на пристигнување (ETA) (чекање на рута – ако е потребно) |
| ѓ | Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на авионот |
| е | Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно |
| ж | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **СЕКЦИЈА 3а – ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИОД** |
| a | Поставување и проверка на навигациските средства, и идентификација на средствата, доколку постои можност |
| б | Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот |
| в | Ограничувања на висината и брзината (доколку е применливо)  |
| г | Пристигнување по PBN(доколку се применува)- Проверка на точната процедура е додадена во системот за навигација: и – напоредна проверка помеѓу екранот од системот за навигација и мапа за пристигнување |
| **СЕКЦИЈА 4(о) – 3Д ОПЕРАЦИИ (+)** |
| а | Поставки и проверки на навигационите средстваПроверка на аголот на вертикалната патекаЗа RNP APCH- Проверка на точната процедура е додадена во системот за навигација: и – напоредна проверка помеѓу екранот од системот за навигација и мапа за пристигнување |
| б | Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување, вклучувајќи идентификација на објектите |
| в (+) | Процедура за чекање |
| г | Придржување кон објавената процедура за приод |
| д | Мерење на време во тек на приодот |
| ѓ | Контрола на висина, брзина и курс, (вообичаен приод) |
| е(+) | Процедура за продолжување на друг круг |
| ж(+) | Процедура за неуспешен приод / слетување |
| ѕ | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **СЕКЦИЈА 5(о) – 2Д ОПЕРАЦИИ (++)** |
| а | Поставки и проверки на навигационите средстваЗа RNP APCH- Проверка на точната процедура е додадена во системот за навигација: и – напоредна проверка помеѓу екранот од системот за навигација и мапа за пристигнување |
| б | Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување, вклучувајќи идентификација на објектите |
| в (+) | Процедура за чекање |
| г | Придржување кон објавената процедура за приод |
| д | Мерење на време во тек на приодот |
| ѓ | Контрола на висина/оддалеченост по MAPT, брзина и курс, (вообичаен приод), постапки за слетување (STD(s)) (Step Down Fixes) , до колку е применливо |
| е(+) | Процедура за продолжување на друг круг |
| ж(+) | Процедура за неуспешен приод / слетување |
| ѕ | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **СЕКЦИЈА 6 – ЛЕТ СО ЕДЕН ДЕФЕКТЕН МОТОР (само за повеќемоторни авиони) (о)** |
| a | Симулиран дефект на мотор после полетување или на продолжување на друг круг |
| б | Приод, продолжување на друг круг и процедурален неуспешен приод со еден дефектен мотор |
| в | Приод и слетување со еден дефектен мотор |
| г | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| (о) Мора да се изведе исклучиво само врз основа на показателите на инструменти.(\*) Може да се спроведе на FFS, FTD 2/3 или на FNPT II.(+) Може да се спроведе или во Секција 4 или во Секција 5.(++) За да се воспостави или одржува правото за PBN при приод или од Секција 4 или во Секција 5 е во RNV APCH. Каде не е во можност RNV APCH, се спроведува во соодветно опремен FSTD.`; |

1. Додатокот 8 се заменува како што следува:

` ДОДАТОК 8

**Признавање на дел од проверката на стручноста за стекнување на IR**

**А. Авиони**

Признавање се дава само доколку имателите ја продолжуваат важноста на правата на IR, за едномоторни и повеќемоторни авиони со еден пилот, како што е соодветно:

|  |  |
| --- | --- |
| Доколку се спроведува испит по практична оспособеност и проверка на стручноста, вклучувајќи IR, а имателите имаат важечко: | Признавањето важи во однос на делот за IR од проверката на стручноста за: |
| MPА овластување за летање на тип;Овластување за летање на тип на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот | SE овластување за класа (\*) иSE овластување за тип (\*), иSP ME класа или тип на овластување освен за овластување за тип на сложени авиони со високи перформанси, се признава само секција 3Б од проверката за стручност од точка B.5 од Додаток 9 |
| SP ME овластување за класа или тип на авион освен за тип на сложени авиони со високи перформанси, за операции со еден пилот | SP овластување за класа, иSE овластување за тип, иSP ME класа или тип на овластување на сложени авиони со високи перформанси |
| SP ME овластување за класа или тип на авион освен за сложени авиони со високи перформанси, ограничено на операции со повеќе пилоти MP | SE овластување за класа (\*) иSE овластување за тип (\*), иSP ME овластување за класа или тип освен за овластување на сложени авиони со високи перформанси (\*) |
| SP SE овластување за тип | SP овластување за класа, иSE овластување за тип |
| (\*) Под услов дека во претходните 12 месеци кандидатите оствариле најмалку три заминувања и приоди по IFR користејќи ги правата за PBN, вклучувајќи најмалку еден приод по RNP APCH на SP класа или тип на авион во операции со SP или, за повеќемоторни авиони, освен за комплексни авиони со HP, кандидатите ја положиле секција 6 од испитот по практична оспособеност за SP, освен за комплексни авиони со HP, летајќи исклучиво по показателите на инструментите во операции со SP. |

**Б. Хеликоптери**

Признавање се дава само ако имателите ја продолжуваат важноста на правата на IR, за едномоторни и повеќемоторни хеликоптери со еден пилот, што е соодветно:

|  |  |
| --- | --- |
| Доколку се спроведува испит по практична оспособеност и проверка на стручноста, вклучувајќи IR, а имателите имаат важечко: | Признавањето важи во однос на делот за IR од проверката на стручноста за: |
| Овластување за летање на тип на хеликоптер со повеќе пилоти MPH; | SE овластување за тип (\*), иSP ME овластување за тип (\*). |
| SP ME овластување за тип, за операции со еден пилот | SE овластување за тип (\*), иSP ME овластување за тип (\*). |
| SP ME овластување за тип, ограничено на операции со повеќе пилоти (MP) | SE овластување за тип (\*), иSP ME овластување за тип (\*). |
| SP SE овластување за тип, управуван од еден пилот | SP SE овластување за тип, управуван од еден пилот |
| (\*) Под услов дека во претходните 12 месеци кандидатот остварил најмалку три заминувања и приоди по IFR применувајќи ги правилата за PBN, вклучувајќи еден пристап по RNP APCH (може да биде и приод до точка во просторот (point in space )(PinS)) на SP тип на хеликоптер, во операции со SP. |

1. Во Додаток 9, Дел Б се изменува и дополнува со следново:

(а) во табелата точката (и) од точката 5 се заменува како што следува:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) |
| Вид на операција | SP | MP | SP MP (прво) | MP SP (прво) | SP + MP |
|  | *Обука* | *Испитув/**проверка* | *Обука* | *Испитув/**проверка* | *Обука* | *Испитув/**проверка* | *Обука, испит.**и проверка**(SE авиони)*  | *Обука, испит.**и проверка**(МE авиони)*  | *SE авиони* | *ME авиони* |
| Прво издавањеСложени SP | Секции1 – 61 - 7 | Секции1 – 61 - 6 | Секции1 – 7 | Секции1 – 6 | MCCCRMЧовечки факториТЕМСекција 7 | Секции1 - 6 | 1.6, 4.5, 4.6, 5.2и, ако е применливо, еден приод одсекција 3.Б | 1.6, секција 6 и, ако е применливо, еден приод одсекција 3.Б |  |  |
| ПродолжувањеСложени SP | не еприм.не еприм. | Секции1 – 61 - 6 | не еприм. | Секции1 - 6 | не еприм. | не еприм. | не еприм. | не еприм. | MPO:Секции 1-7 (обука)Секции 1-6 (проверка)SPO:1.6, 4.5, 4.6, 5.2и, ако е применливо, еден приод одсекција 3.Б | MPO:Секции 1-7(обука)Секции 1-6 (проверка)SPO:1.6, секција 6 и, ако е применливо, еден приод одсекција 3.Б |
| ОбновувањеСложени SP | FCL.740 | Секции1 – 61 - 6 | FCL.740 | Секции1 - 6 | не еприм. | не еприм. | не еприм. | не еприм. | Обука:FCL.740Проверки:како запродолжување | Обука:FCL.740Проверки:како запродолжување |

 (б) во табелата по точката (ј) од точката 5 редот од вежбата 7.2.2. се заменува како што следува:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 7.2.2 Следните вежби кои се однесуваат на неправилна положба:— вадење од положба со носот нагоре при различни агли на нагиб; и— вадење од положба со носот надоле при различни агли на нагиб | P | XЗа оваа вежба не се користи авион  |  |  |  |

Анекс VI (Дел – АРА) кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменува и дополнува со следново:

1. во точката ARA.GEN.220, точките (а)(11) и (а)(12) се заменуваат а се додава нова точка (а)(13)

`(11) безбедносни информации и дополнителни мерки;

(12) употребата на одредби за флексибилност во согласност со член 71 од Регулатива (ЕЗ) бр. 2018/1139; и

(13) проценката и процесот на овластување на воздухопловт даден во точките ORA.ATO.135(a) и DTO.GEN.240(a).`;

1. се додава нова точка ARA.GEN.360 како што следува:

`ARA.GEN.360 Промена на надлежниот орган

(а) По приемот на барањето на имателот на дозволата за промена на надлежниот орган како што е наведено во точката FCL.015(г) од Анекс I (Дел - FCL), надлежниот орган што го примил барањето, без непотребно одлагање, бара од надлежниот орган на имателот на дозволата, да ги пренесе, без непотребно одлагање, се од следново:

1. потврда за дозволата;
2. копии од медицинската евиденција на имателот на дозволата што ги води тој надлежен орган во согласност со точките на ARA.GEN.220 и ARA.MED.150. Медицинската евиденција се води во согласност со точката MED.A.015 од Анекс IV (Дел-MED) и вклучува резиме на соодветната медицинска историја на кандидатот, која е заверена и потпишана од лекарот.

(б) Надлежниот орган што пренесува ја задржува оригиналната дозвола на имателот на дозволата и медицинската евиденција во согласност со ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 и ARA.MED.150.

(в) Надлежниот орган кој ја прима документацијата, без непотребно одлагање, повторно ќе ја издаде дозволата и лекарското уверение, под услов да ги примил и обработил сите документи наведени во точката (а). По повторното издавање на дозволата и лекарското уверение, надлежниот орган кој ја примил документацијата, веднаш бара од имателот на дозволата да му ја достави дозволата што е издадена од надлежниот орган што го извршува преносот и придружното лекарско уверени.

(г) Надлежниот орган кој ја прима документацијата веднаш го известува надлежниот орган за пренесување на повторното издадената дозвола и лекарското уверени на имателот на дозволата и дека имателот на дозволата доставил дозвола и лекарско уверение во согласност со точката (в). Додека не се добие такво известување, надлежниот орган што го извршува преносот останува одговорен за издавање на дозволата и лекарското уверение кои се првично издадени на тој имател на дозволата .`;

Анекс VII(Дел – ORA) кон Регулативата ЕУ бр. 1178/2011 се изменува и дополнува како што следува:

1. во точката ORA.ATO.135, точката (а) се заменува како што следува:

`(а) ATO користи соодветна флота на воздухоплови за обука или FSTDs кои се соодветно опремени за курсевите за обука кои се даваат. Флотата е составена од воздухоплови кои се во согласност со условите дефинирани од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139. Воздухопловите кои во потпаѓаат според точките (а), (б), (в) или (г) од Анекс 1 кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139, можат да се користат за обука доколку се исполнети сите следни услови:

1. за време на процесот на евалуација надлежниот орган потврдил ниво на безбедност кое се споредува со она кое е дефинирано со сите неопходни услови дадени во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139;
2. надлежниот орган го овластил користењето на воздухопловот за обука во АТО.’;

Анекс VIII (Дел – DTO) кон Регулативата ЕУ бр. 1178/2011 (Дел – DTO) се изменува и дополнува како што следува:

1. во точката DTO.GEN.240, точката (а) се заменува како што следува:

`(а) DTO користи соодветна флота на воздухоплови за обука или FSTDs кои се соодветно опремени за курсевите за обука кои се даваат. Флотата е составена од воздухоплови кои се во согласност со условите дефинирани од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139. Воздухопловите кои потпаѓаат под точките (а), (б), (в) или (г) од Анекс 1 кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139, можат да се користат за обука доколку се исполнети сите следни услови:

1. за време на процесот на евалуација надлежниот орган потврдил ниво на безбедност кое се споредува со она кое е дефинирано со сите неопходни услови дадени во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139;
2. надлежниот орган го овластил користењето на воздухопловот за обука во DTO.’;

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

1. () Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, 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 членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 311, 25.11.2011 година, стр. 1.) [↑](#footnote-ref-2)
3. Регулатива на Комисијата (ЕУ) 2018/1119 од 31 јули 2018 година за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011 1178/2011 во врска со пријавени организации за обука (Сл. весник L 204, 13.8.2018 година, стр. 13). [↑](#footnote-ref-3)