

SLUŽBENI GLASNIK

BOSNE I HERCEGOVINE

Izdanje na hrvatskom, srpskom i bosanskom jeziku



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

Издање на хрватском, српском и босанском језику

Godina XXVI

Srijeda, 28. prosinca/decembra 2022. godine

Broj/Број

86

Година XXVI

Сриједа, 28. децембра 2022. године

ISSN 1512-7494 - hrvatski jezik

ISSN 1512-7508 - srpski jezik

ISSN 1512-7486 - bosanski jezik

DIREKCIJA ZA CIVILNO ZRAKOPLOVSTVO BOSNE I HERCEGOVINE

974

Temeljem čl. 16. i 61. stavak (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02, 102/09 i 72/17) i članka 14. stavak (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18), generalni ravnatelj Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

PRAVILNIK

О УТВРДИВАЊУ ТЕХНИЧКИХ ЗАHTЈЕВА И УПРАВНИХ ПОСТУПАКА У ВЕЗИ СА ЛЕТАЌКИМ ОСОБЉЕЈМ У CИВЛНОМ ZRAKOPLOVSTВУ

DIO PRVI – OPĆE ODREDBE

Članak 1.

(Predmet)

- (1) Ovim pravilnikom utvrđuju se detaljna pravila za:
- različita ovlaštenja za dozvole pilota, uvjete za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendiranje ili oduzimanje dozvola, privilegije i odgovornosti nositelja dozvola pilota, te uvjete za zamjenu postojećih dozvola pilota i postojećih dozvola inženjera leta u dozvole pilota;
 - certifikaciju osoba odgovornih za provođenje letačkog osposobljavanja ili osposobljavanja na uredajima za osposobljavanje, koji simuliraju let, i za procjenjivanje vještina pilota;
 - različita liječnička uvjerenja za pilote, uvjete za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, suspendiranje ili oduzimanje liječničkog uvjerenja, privilegije i odgovornosti nositelja liječničkih uvjerenja i uvjete za zamjenu postojećih liječničkih uvjerenja u međusobno priznata liječnička uvjerenja;

- d) certifikaciju zrakoplovno-medicinskih ispitača i uvjete pod kojim liječnik opće prakse može vršiti dužnost zrakoplovno-medicinskog ispitača;
- e) periodičnu zrakoplovno-medicinsku procjenu članova kabinske posade i kvalifikacije lica odgovornih za tu procjenu;
- f) uvjete za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendiranje ili ukidanje potvrde člana kabinske posade, te privilegije i obaveze nositelja potvrda člana kabinske posade;
- g) uvjete za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendiranje ili ukidanje potvrda organizacija za osposobljavanje pilota i zrakoplovno-medicinskih centara uključenih u kvalificiranje i davanje zrakoplovno-medicinskih procjena članova posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu;
- h) zahtjeve za certificiranje uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let i organizacija koje koriste te uređaje;
- i) odobrenje obuke pilota za stjecanje ili obnovu ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije;
- j) zahtjeve za sustavom upravnih postupaka i upravljanja koje Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: BHDC) i organizacije moraju ispunjavati u odnosu na pravila u toč. od a) do i).
- (2) Na dozvole pilota balona i jedrilica primjenjuje se članak 32. ovog pravilnika i Aneks IV (Dio-MED), Aneks VI (Dio-ARA), Aneks VII (Dio-ORA) i Aneks VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika.
- (3) Ovim pravilnikom se preuzimaju odredbe sljedećih propisa Europske unije:
- Uredba komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenog 2011. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa članovima posade

- zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu sukladno Uredbi (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća;
- b) Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovidbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća, te stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91, odredbe koje se odnose na članak 1. stavak (1), članak 1. stavak (2) toč. a), b), c), d), e), f), g), h), i), j) i k), članak 1. stavak (3) toč. a), b), c), d), g) i h), članak 2. stavak (1) točka (b) alineja i) i ii) i članak 2. stavak (3) točka (d), članak 4. odredbe koje se odnose na čl. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26. i 27. Poglavlja III, Materijalni zahtjevi, Odjeljak II, Posada zrakoplova, odredbe koje se odnose na članak 68. stavak (1) točka a) i članak 68. stavak (2) Poglavlja IV, Zajednički sustav certifikacije, nadzora i osiguravanja provođenja propisa, odredbe iz Priloga I – Zrakoplovi iz članka 2. stavak 3) točka (d) i odredbe iz Priloga IV - Bitni zahtjevi u pogledu posade zrakoplova.
- (4) Navođenje odredbi uredbi iz stavka (3) ovog članka vrši se isključivo u svrhu praćenja i informiranja o preuzimanju pravne stečevine Europske unije u zakonodavstvo Bosne i Hercegovine.
- Članak 2.**
(Primjena)
- Pored članka 1. ovaj pravilnik se primjenjuje i na:
- a) projektiranje, proizvodnju, održavanje i operacije zrakoplova i na njihove motore, elise, dijelove, neugrađenu opremu i opremu za daljinsko upravljanje zrakoplovima ako zrakoplov jeste, odnosno ako će biti:
- 1) registriran u državi članici, osim ako je i u mjeri u kojoj je država članica svoje obaveze na temelju Čikaške konvencije prenijela na treće zemlju i zrakoplovom upravlja operator zrakoplova iz treće zemlje;
 - 2) registriran u trećoj zemlji i zrakoplovom upravlja operator zrakoplova koji je osnovan, ima prebivalište ili glavno sjedište na području Bosne i Hercegovine.
- b) projektiranje, proizvodnju, održavanje i operacije zrakoplova, čije operacije uključuju nizak rizik za sigurnost zračne plovidbe, kako je navedeno u Aneksu IX ovog pravilnika, te na osoblje i organizacije koji učestvuju u tim aktivnostima, osim ako je za predmetni zrakoplov izdata ili se smatra da je izdata potvrda sukladno propisima u Bosni i Hercegovini.
- Članak 3.**
(Ciljevi)
- (1) Glavni cilj ovog pravilnika je uspostaviti i održati visoku jednoobraznu razinu sigurnosti zračne plovidbe u civilnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini.
- (2) Ovim se pravilnikom, osim toga, nastoji:
- a) doprinijeti široj zrakoplovnoj politici Bosne i Hercegovine, te poboljšanju cjelokupnih ostvarenih rezultata u sektoru civilnog zrakoplovstva;
- b) olakšati, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, slobodno kretanje robe, ljudi, usluga i kapitala, pružajući ravnopravne uvjete svim učesnicima na unutarnjem zrakoplovnom tržištu i poboljšati konkurentnost zrakoplovne industrije Bosne i Hercegovine;
- c) doprinijeti visokoj jednoobraznoj razini zaštite okoliša;
- d) olakšati, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, kretanje robe, usluga i osoblja širom svijeta uspostavljanjem odgovarajuće suradnje sa trećim zemljama i njihovim zrakoplovnim organima, te promoviranjem uzajamnog priznavanja potvrda i drugih relevantnih dokumenata;
- e) promovirati isplativost, između ostalog izbjegavanjem duplikiranja i promoviranjem efikasnosti regulatornih, certifikacijskih i nadzornih procesa, te efikasnu uporabu srodnih resursa Bosne i Hercegovine;
- f) doprinijeti, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, uspostavljanju i održavanju visoke jednoobrazne razine zrakoplovne sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu;
- g) pomagati zainteresiranim subjektima u Bosni i Hercegovini, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, u ostvarivanju prava i ispunjavanju obaveza iz Čikaške konvencije, osiguravanjem zajedničkog tumačenja i po potrebi jedinstvene i blagovremene primjene njenih odredbi;
- h) promovirati širom svijeta stavove Bosne i Hercegovine u vezi sa standardima i pravilima civilnog zrakoplovstva, uspostavom odgovarajuće suradnje sa trećim zemljama i međunarodnim organizacijama;
- i) promovirati istraživanje i inovacije, između ostalog, i u regulatornim, certifikacijskim i nadzornim procesima;
- j) promovirati, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, tehničku i operativnu interoperabilnost i razmjenu najboljih upravnih praksi;
- k) podsticati povjerenje putnika u sigurno civilno zrakoplovstvo.
- (3) Ciljevi utvrđeni u st. (1) i (2) ovog članka ostvaruju se između ostalog:
- a) pripremom, donošenjem i jedinstvenom primjenom svih potrebnih akata;
- b) poduzimanjem mjera za poboljšanje standarda sigurnosti zračne plovidbe;
- c) osiguravanjem da izjave i potvrde izdane sukladno ovom pravilniku i provedbenim aktima donesenim na temelju ovog pravilnika vrijede i priznaju se u Europskoj uniji bez ikakvih dodatnih zahtjeva;
- d) izradom, uz učestvovanje standardizacijskih i drugih industrijskih tijela, detaljnih tehničkih standarda koji se trebaju upotrebljavati kao načini usklađivanja sa ovim pravilnikom i po potrebi provedbenim aktima donesenim na temelju ovog pravilnika;
- e) prikupljanjem, analizom i razmjenom informacija radi podržavanja odlučivanja na temelju dokaza;
- f) poduzimanjem inicijativa za podizanje svijesti i promoviranje koje uključuju osposobljavanje, komunikaciju i širenje relevantnih informacija.
- Članak 4.**
(Definicije)
- (1) Za potrebe ovog pravilnika primjenjuju se sljedeće definicije:

- a) **Dozvola iz Dijela – FCL** (Part - FCL licence): označava dozvolu letačke posade koja ispunjava zahtjeve Aneksa I ovog pravilnika;
- b) **JAR** (JAR): označava zajedničke zrakoplovne zahtjeve usvojene od Zajedničkih zrakoplovnih vlasti kako je primjenjivo na dan 30. lipnja 2009. godine;
- c) **Dozvola pilota lakog zrakoplova – LAPL** (Light aircraft pilot licence - LAPL): označava dozvolu rekreativnog pilota iz čl. 5. i 6. ovog pravilnika;
- d) **JAR neusuglašena dozvola** (Non-JAR-compliant licence): označava dozvolu pilota izdanu ili priznatu od strane Bosne i Hercegovine ili države članice EASA sukladno postojećim propisima i koja nije predložena za međusobno priznavanje u odnosu na relevantni JAR;
- e) **Priznavanje** (Credit): označava priznavanje prethodnog iskustva ili kvalifikacija;
- f) **Izvješće o priznavanju** (Credit report): označava izvješće na temelju kojeg se prethodno iskustvo ili kvalifikacije mogu priznati;
- g) **Izvješće o zamjeni** (Conversion report): označava izvješće na temelju kojeg se dozvola može zamijeniti u dozvolu iz Dijela-FCL;
- h) **Član kabinske posade** (Cabin crew member): označava odgovarajućeg kvalificiranog člana posade, a koji nije član letačke posade ili član tehničke posade, kojeg je operator odredio da vrši poslove u vezi sa sigurnošću putnika i leta za vrijeme izvođenja operacija;
- i) **Posada zrakoplova** (Aircrew): označavaju članove letačke posade ili članove kabinske posade;
- j) **Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine - BHDCA** (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - BHDCA): Nadležna zrakoplovna vlast Bosne i Hercegovine (National Aviation Authority) / Državni nadzorni organ Bosne i Hercegovine (National Supervisory Authority) / Nadležni organ (Competent Authority) sa ovlaštenjima i nadležnostima za certifikaciju i nadzor nad osobljem i organizacijama koje su predmet ovog pravilnika;
- k) **Prihvatljivi načini usklađivanja - AMC** (Acceptable means of compliance - AMC): označavaju neobavezuće standarde koje je usvojila Agencija i BHDCA preuzeala Pravilnikom o prihvatljivim i alternativnim načinima usklađivanja, certifikacijskim zahtjevima, posebnim uvjetima i smjernicama ("Službeni glasnik BiH", broj 61/21) za opisivanje načina za uspostavu usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na temelju Aneksa I ECAA sporazuma. AMC koji donosi Agencija ne predstavlja pravni osnov;
- l) **Alternativni načini usklađivanja - AltMoC** (Alternative means of compliance - AltMoC): označavaju one načine usklađivanja koji pružaju alternative postajećim prihvatljivim načinima usklađivanja ili one kojima se predlažu novi načini za uspostavu usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na temelju Aneksa I ECAA sporazuma, a za koje EASA nije donijela AMC;
- m) **Odobrena organizacija za osposobljavanje – ATO** (Approved training organization - ATO): označava organizaciju koja je ovlaštena provoditi osposobljavanje pilota na temelju potvrde izdane sukladno članku 27. stavak (1) ovog pravilnika;
- n) **Uredaj za obuku iz osnova instrumentalnih procedura – BITD** (Basic instrument training device - BITD): označava uredaj za vježbanje pilota, koji se nalazi na zemlji, a koji predstavlja klase aviona i može koristiti instrumente na ekranu i kontrole na oprugama, te koji pruža minimalno platformu za osposobljavanje za proceduralne aspekte instrumentalnog letenja;
- o) **Certifikacijski zahtjevi - (CS)** (Certification specifications - CS): označavaju tehničke standarde koje donosi Agencija, u kojima se navode načini za dokazivanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na temelju Aneksa I ECAA sporazuma, a koje organizacija može da koristi u svrhu certifikacije. CS može postati obavezujući za organizaciju kao dio dogovorene osnove za certifikaciju;
- p) **Instruktor letenja – FI** (Flight instructor - FI): označava instruktora koji ima privilegije za provođenje osposobljavanja na zrakoplovu sukladno Poddjelu J Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika;
- r) **Uredaj za osposobljavanje koji simulira let – FSTD** (Flight simulation training device - FSTD): označava uredaj za osposobljavanje pilota koji je:
- 1) u slučaju aviona, simulator letenja (FFS), uredaj za letačko osposobljavanje (FTD), uredaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) ili uredaj za obuku iz osnova instrumentalnih procedura (BITD);
 - 2) u slučaju helikoptera, simulator letenja (FFS), uredaj za letačko osposobljavanje (FTD) ili uredaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT);
- s) **Kvalifikacija FSTD** (FSTD qualification): označava razinu tehničke sposobnosti FSTD kako je navedeno u certifikacijskim zahtjevima koji se odnose na predmetni FSTD;
- t) **Glavno mjesto poslovanja** (Principal place of business): označava glavni ured ili registrirani ured organizacije unutar kojeg se obavljaju glavne finansijske djelatnosti i operativna kontrola aktivnosti iz ovog pravilnika;
- u) **ARO.RAMP** (ARO.RAMP): označava Poddio RAMP Aneksa II propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
- v) **Čikaška konvencija** (Convention on International Civil Aviation - Chicago Convention): Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu predstavlja međunarodni ugovor sastavljen u Čikagu, 7. prosinca 1944. godine, kojim se uredjuju pravila o zračnom prostoru, registraciji zrakoplova, zrakoplovnoj sigurnosti, kao i ostala detaljna prava država potpisnica u vezi sa zračnim prometom;
- aa) **Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (International Civil Aviation Organisation - ICAO)**: uspostavljena Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine;
- bb) **Automatski validirano** (Automatically validated): označava prihvatanje, bez formalnosti, dozvole člana letačke posade u državi ugovornici ICAO navedenoj u dodatku ICAO koja je izdana u državi sukladno Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji;
- cc) **Dodatak ICAO** (ICAO attachment): označava dodatak automatski validiranoj dozvoli člana letačke

- posade izdanoj sukladno Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji, naveden u rubrici XIII dozvole člana letačke posade;
- (d) **Upute za provođenje kvalifikacijskih testova – QTG** (Qualification test guide - QTG): označava dokument sačinjen da dokaže da performanse i kvalitet upravljanja FSTD predstavljaju određeni zrakoplov, klasu aviona ili tip helikoptera, koji su simulirani unutar propisanih ograničenja, i da su svi primjenjivi zahtjevi ispunjeni. QTG uključuje i podatke o zrakoplovu, klasi aviona ili tipu helikoptera i podatke FSTD koji se koriste kao podrška validaciji;
- (ee) **Prijavljena organizacija za osposobljavanje – DTO** (Declared training organisation - DTO): označava organizaciju koja je ovlaštена za osposobljavanje pilota na temelju prijave podnesene sukladno članku 27. stavak (2) ovog pravilnika;
- (ff) **Program osposobljavanja DTO** - (DTO training programme): označava dokument koji je sastavio DTO u kojem se detaljno opisuje osposobljavanje koje provodi taj DTO;
- (gg) **Postojeća dozvola** (National Licence): označava dozvolu pilota koju je BHDCA izdala sukladno važećim propisima prije datuma početka primjene Aneksa I (Dio-FCL);
- (hh) **Agencija**: Agencija Europske unije za sigurost zračne plovidbe (European Aviation Safety Agency – EASA);
- (ii) **Komisija** (European Commission): Europska komisija;
- (jj) **Država članica** (Member state) – označava svaku državu članicu EASA i Bosnu i Hercegovinu;
- (kk) **Treća zemlja** (Third Country): svaka država osim Bosne i Hercegovine i države članice EASA (zemlja članica EU, Švicarska, Norveška, Lihtenštajn i Island).

DIO DRUGI – BITNI ZAHTJEVI U POGLEDU LICENCIRANJA LETAČKOG OSOBLJA

Članak 5. (Bitni zahtjevi)

Piloti i članovi kabinske posade koji učestvuju u operacijama zrakoplova iz članka 2. točka (a) ovog pravilnika, osim bespilotnih zrakoplova, te uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let, osobe i organizacije uključeni u osposobljavanje, ispitivanje, provjeravanje ili zdravstvenu procjenu tih pilota i članova kabinske posade moraju ispunjavati bitne zahtjeve navedene u Aneksu X ovog pravilnika.

Članak 6. (Piloti)

- (1) Od pilota se zahtijeva da ima dozvolu pilota i liječničko uvjerenje pilota koji odgovaraju operaciji koja se treba obaviti, osim u situacijama u kojima se zbog donošenja provedbenih akata iz članka 8. ovog pravilnika, uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, takve dozvole ili liječnička uvjerenja ne zahtijevaju.
- (2) Dozvola pilota iz stavka (1) ovog članka izdaje se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosti sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika.
- (3) Liječničko uvjerenje pilota iz stavka (1) ovog članka izdaje se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa provedbenim aktima iz članka 8. ovog

pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosti sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika.

- (4) U dozvoli pilota i liječničkom uvjerenju pilota iz stavka (1) ovog članka navode se privilegije dodijeljene pilotu. Dozvola i liječničko uvjerenje pilota mogu se izmjeniti kako bi se privilegije dodale ili uklonile sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika.
- (5) Dozvola pilota ili liječničko uvjerenje pilota iz stavka (1) ovog članka mogu se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti kada nositelj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje i održavanje dozvole ili liječničkog uvjerenja sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika.
- (6) O sposobljavanje i iskustvo u zrakoplovima koji ne podliježu ovom pravilniku mogu se, sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika, priznati za potrebe stjecanja dozvole pilota iz stavka (1) ovog članka.

Članak 7.

(Kabinska posada)

- (1) Od članova kabinske posade uključenih u operacije komercijalnog zračnog prometa zahtjeva se da imaju potvrdu.
- (2) Uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, od članova kabinske posade uključenih u operacije koje nisu operacije komercijalnog zračnog prometa može se također zahtijevati da imaju potvrdu sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika.
- (3) Potvrde iz st. (1) i (2) ovog članka izdaju se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosti sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika.
- (4) U potvrdoma iz st. (1) i (2) ovog članka navode se privilegije dodijeljene članovima kabinske posade. Potvrde se mogu izmjeniti kako bi se privilegije dodale ili uklonile sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika.
- (5) Potvrde iz st. (1) i (2) ovog članka mogu se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika, kada nositelj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje ili održavanje takvih potvrda.
- (6) Članovi kabinske posade podliježu procjeni zdravstvene sposobnosti prije ostvarivanja svojih privilegija, te u redovnim vremenskim razmacima nakon toga, kako bi se osigurala usklađenost sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika o zdravstvenoj sposobnosti sukladno provedbenim aktima iz članka 8. ovog pravilnika.

Članak 8.

(Provđeni akti u pogledu pilota i članova kabinske posade)

Kako bi se osiguralo jednoobrazno provođenje bitnih zahtjeva iz članka 5. ovog pravilnika i usklađenost sa njima, u pogledu pilota koji su uključeni u operacije zrakoplova iz članka 2. točka a) ovog pravilnika, osim bespilotnih zrakoplova, BHDCA na temelju usvojenih izmjena Aneksa I ECAA sporazuma, a koje se odnose na provedene akte u pogledu pilota i članova kabinske posade, usklađuje ovaj pravilnik sa istim.

Članak 9.

(Organizacije za osposobljavanje i zrakoplovno-medicinski centri)

- (1) Od zrakoplovno-medicinskih centara zahtjeva se da imaju odobrenje.

- (2) Od organizacija za osposobljavanje pilota i organizacija za osposobljavanje kabinske posade zahtijeva se da imaju odobrenje, osim u situacijama u kojima se zbog donošenja provedbenih akata iz članka 12. ovog pravilnika, uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, takva odobrenja ne zahtijevaju.
- (3) Odobrenja iz st. (1) i (2) ovog članka izdaju se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenosć sa provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosćи sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika.
- (4) U odobrenjima iz st. (1) i (2) ovog članka navode se privilegije dodijeljene organizaciji. Ta odobrenja mogu se izmjeniti kako bi se privilegije dodale ili uklonile sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika.
- (5) Odobrenja iz st. (1) i (2) ovog članka mogu se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika kada nositelj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje i održavanje takvog odobrenja.
- (6) Kada se zbog donošenja provedbenih akata iz članka 12. ovog pravilnika, uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a naročito prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, ne zahtijeva odobrenje iz stavka (2) ovog članka u pogledu organizacije za osposobljavanje pilota ili organizacije za osposobljavanje kabinskog osoblja provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika, ipak se od predmetne organizacije može zahtijevati davanje izjave o vlastitoj sposobnosti i raspolaganju sredstvima za ispunjavanje svojih odgovornosti povezanih sa aktivnostima koje ona obavlja sukladno tim provedbenim aktima.

Članak 10.

(Uredaji za osposobljavanje koji simuliraju let)

- (1) Potvrda se zahtijeva za svaki uredaj za osposobljavanje koji simulira let, a koji se upotrebljava za osposobljavanje pilota, osim u situacijama u kojima se zbog donošenja provedbenih akata iz članka 12. ovog pravilnika, uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, takve potvrde ne zahtijevaju.
- (2) Potvrda iz stavka (1) ovog članka izdaje se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenosć i usklađenosć uredaja sa provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosćи sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika.
- (3) U potvrdu iz stavka (1) ovog članka navode se funkcionalnosti uredaja. Potvrda se može izmjeniti kako bi se odrazile promjene tih funkcionalnosti sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika.
- (4) Potvrda iz stavka (1) ovog članka može se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika kada nositelj ili uredaj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje i održavanje takve potvrde.
- (5) Ako je tako predviđeno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika, od organizacije odgovorne za operacije uredaja za osposobljavanje koji simulira let zahtijeva se da dâ izjavu o usklađenosć uredaja sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika i sa detaljnim odredbama utvrđenim sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika.

Članak 11.

(Instruktori i ispitivači)

- (1) Od osoba odgovornih za letačko osposobljavanje, osposobljavanje na simulatorima letenja ili za procjenu vještina pilota, kao i od zrakoplovno-medicinskih ispitivača, zahtijeva se da imaju potvrdu, osim u situacijama u kojima se zbog donošenja provedbenih akata iz članka 12. ovog pravilnika, uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, takve potvrde ne zahtijevaju.
- (2) Uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, od osoba odgovornih za osposobljavanje ili procjenu vještina kabinske posade može se zahtijevati da imaju potvrdu sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika.
- (3) Potvrde iz st. (1) i (2) ovog članka izdaju se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenosć sa provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosćи sa bitnim zahtjevima iz članka 5. ovog pravilnika.
- (4) U potvrdoma iz st. (1) i (2) ovog članka navode se dodijeljene privilegije. Navedene potvrde mogu se izmjeniti kako bi se privilegije dodale ili uklonile sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika.
- (5) Potvrde iz st. (1) i (2) ovog članka mogu se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti sukladno provedbenim aktima iz članka 12. ovog pravilnika kada nositelj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje i održavanje takvih potvrda.

Članak 12.

(Provđeni akti u pogledu osposobljavanja, ispitivanja, provjeravanja i zdravstvene procjene)

Kako bi se osigurala ujednačena primjena bitnih zahtjeva iz članka 5. ovog pravilnika i usklađenosć sa njima, za uredaje za osposobljavanje koji simuliraju let, te za osobe i organizacije uključene u osposobljavanje, ispitivanje, provjeravanje i zdravstvenu procjenu pilota i članova kabinske posade, BHDCa na temelju usvojenih izmjena Aneksa I ECAA sporazuma, a koje se odnose na provedbene akte u pogledu osposobljavanja, ispitivanja, provjeravanja i zdravstvene procjene pilota i članova kabinske posade, uskladjuje ovaj pravilnik sa istim.

Članak 13.

(Načela za mjere)

- (1) Kada poduzima mјere na temelju ovog pravilnika, BHDCa:
 - a) održava najnovija dostignuća i najbolje prakse u području zrakoplovstva i uzima u obzir iskustva u području zrakoplovstva iz cijelog svijeta, te naučni i tehnički napredak u odgovarajućim oblastima;
 - b) oslanja se na najbolje dostupne dokaze i analizu;
 - c) omogućava trenutnu reakciju na utvrđene uzroke nesreća, ozbiljnih nezgoda i namjernih povreda zrakoplovne sigurnosti;
 - d) uzima u obzir međuovisnosti između različitih područja sigurnosti zračne plovidbe u civilnom zrakoplovstvu, te između sigurnosti zračne plovidbe u civilnom zrakoplovstvu, informacijske sigurnosti i drugih tehničkih područja zrakoplovnih propisa;
 - e) utvrđuje, kada je to moguće, zahtjeve i postupke na način koji se zasniva na rezultatima i usmjeren je na ciljeve koje treba ostvariti, dopuštajući pritom različite načine postizanja usklađenosćи sa tim ciljevima koji se zasnivaju na rezultatima;

- f) promovira suradnju i efikasno korištenje resursa sa drugim državama;
 - g) kada je to moguće, poduzima neobavezujuće mјere, uključujući djelovanja za promoviranje sigurnosti zračne plovidbe;
 - h) uzima u obzir međunarodna prava i obaveze Bosne i Hercegovine u području civilnog zrakoplovstva, između ostalog prava i obaveze iz Čikaške konvencije.
- (2) Mјere koje se poduzimaju sukladno ovim pravilnikom moraju odgovarati prirodi i rizicima svake od pojedinačnih aktivnosti na koju se odnose i biti proporcionalne toj prirodi i tim rizicima. Pri pripremi i provođenju takvih mјera, BHDCA uzima u obzir, ovisno od toga o kojoj je konkretnoj aktivnosti riječ:
- a) prevozi li zrakoplov druge osobe osim piloti, a naročito je li operacija otvorena za javnost;
 - b) u kojoj bi mјeri aktivnost mogla ugroziti treće strane ili imovinu na tlu;
 - c) složenost, performanse i operativne karakteristike predmetnog zrakoplova;
 - d) svrhu leta, tip zrakoplova i vrstu zračnog prostora koji se upotrebljava;
 - e) vrstu, opseg i složenost operacije ili aktivnosti, uključujući, prema potrebi, veličinu i vrstu prometa koji obavlja odgovorna organizacija ili osoba;
 - f) mjeru u kojoj su lica, na koja utječu rizici povezani sa operacijom, sposobna procijeniti i kontrolirati te rizike;
 - g) rezultate prijašnjih aktivnosti certifikacije i nadzora.

Članak 14.

(Priznavanje potvrda trećih zemalja)

- 1) BHDCA može izdavati potvrde predviđene ovim pravilnikom na temelju potvrda koje su izdane sukladno propisima treće zemlje ili može priznavati potvrde i drugu odgovarajuću dokumentaciju kojom se potvrđuje usklađenosť sa pravilima u području civilnog zrakoplovstva, a koje su izdane sukladno propisima treće zemlje, ako je takva mogućnost predviđena u:
 - a) međunarodnim sporazumima o priznavanju potvrda sklopljenim između Bosne i Hercegovine i treće zemlje;
 - b) drugom primjenjivom propisu koji je na snazi u Bosni i Hercegovini ako nije u suprotnosti sa ovim pravilnikom.
- 2) Kako bi se ostvarilo i održalo povjerenje u regulatorne sustave trećih zemalja, BHDCA je ovlaštena provoditi potrebne tehničke procjene i evaluacije propisa trećih zemalja i stranih zrakoplovnih organa.

DIO TREĆI – LICENCIRANJE PILOTA I CERTIFICIRANJE ZDRAVSTVENE SPOSOBNOSTI

Članak 15.

(Izdavanje dozvola pilota i liječničkih uvjerenja)

- 1) Piloti zrakoplova iz članka (2) ovog pravilnika moraju se pridržavati tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka utvrđenih u Aneksu I i Aneksu IV ovog pravilnika.
- 2) Neovisno od privilegija nositelja dozvola definiranih u Aneksu I ovog pravilnika, nositelji dozvola pilota, izdani sukladno poddijelu B ili C Aneksa I ovog pravilnika, mogu obavljati letove iz članka 9. stavak (2) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama. Time se ne dovodi u pitanje usklađenosť sa bilo kakvim dodatnim zahtjevima za prijevoz putnika ni razvoj komercijalnih operacija definiranih u poddijelu B ili C Aneksa I ovog pravilnika.

Članak 16.

(Postojeće dozvole pilota)

- (1) Dozvole, koje nisu usuglašene sa JAR, uključujući pripadajuća ovlaštenja, potvrde, autorizacije i/ili kvalifikacije izdane ili priznate od BHDCA prije primjene ovog pravilnika, BHDCA konvertuje u dozvole iz Dijela-FCL.
- (2) Dozvole koje nisu usuglašene sa JAR konvertuju se u dozvole iz Dijela-FCL i pripadajuća ovlaštenja i potvrde sukladno:
 - a) odredbama Aneksa II; ili
 - b) elementima utvrđenim u izvješću o zamjeni.
- (3) Izvješće o zamjeni:
 - a) izrađuje BHDCA;
 - b) opisuje postojeće zahtjeve na temelju kojih su izdane dozvole pilota;
 - c) opisuje opseg privilegija koje su date pilotima;
 - d) naznačava za koje zahtjeve iz Aneksa I ovog pravilnika se daje priznavanje;
 - e) naznačava bilo koja ograničenja koja će biti upisana u dozvolu iz Dijela-FCL i bilo koje zahtjeve koje pilot mora ispuniti kako bi se uklonila ta ograničenja.
- (4) Izvješće o konverziji sadrži kopije svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazali elementi iz stavka (3) točka a) do e) ovog članka, uključujući kopije relevantnih postojećih zahtjeva i procedura. Prilikom izrade izvješća o konverziji, BHDCA nastoji da se, koliko god je to moguće, pilotima omogući da zadrže trenutni opseg aktivnosti.
- (5) Neovisno o stavku (2) ovog članka, potvrde instruktora za ovlaštenja za klasu ili potvrde ispitivača koji imaju privilegije za jednopilotni složeni zrakoplov visokih performansi konvertuju se u potvrdu instruktora za ovlaštenje za tip ili potvrdu ispitivača za jednopilotne avione.
- (6) BHDCA može odobriti učeniku koji pohađa tečaj osposobljavanja za LAPL da koristi ograničene privilegije bez nadzora prije nego što ispuni sve zahtjeve potrebne za izdavanje LAPL pod sljedećim uvjetima:
 - a) područje primjene privilegija zasniva se na procjeni sigurnosnog rizika koju obavlja BHDCA, uzimajući u obzir potreban stupanj osposobljavanja nužan za postizanje potrebne razine pilotske vještine;
 - b) privilegije su ograničene na sljedeće:
 - 1) teritoriju Bosne i Hercegovine;
 - 2) zrakoplove registrirane u Bosni i Hercegovini;
 - 3) avione i helikoptere, koji su jednomotorni klipni zrakoplovi sa maksimalnom masom polijetanja koja ne prelazi 2 000 kg, jedrilice i balone;
 - c) nositelju autorizacije koji se prijavi za izdavanje LAPL, BHDCA priznaje osposobljavanje koje je provedeno sukladno predmetnoj autorizaciji, a na temelju preporuke ATO ili DTO;
 - d) BHDCA prati korištenje odobrenja izdanih na temelju ovog stavka kako bi osigurala prihvatljivu razinu sigurnosti zračne plovidbe i poduzela odgovarajuće mјere u slučaju povećanog sigurnosnog rizika ili bilo kojih drugih sigurnosnih pitanja.
- (7) Do 31. prosinca 2022. godine BHDCA može izdati odobrenje pilotu za uživanje posebnih ograničenih privilegija za upravljanje zrakoplovom u instrumentalnim uvjetima prije nego što pilot ispuni sve potrebne uvjete za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje sukladno ovom pravilniku, uz sljedeće uvjete:
 - a) BHDCA izdaje ta odobrenja samo kada je to opravdano određenim posebnim lokalnim uvjetima

- koji ne mogu biti ispunjeni ovlaštenjima utvrđenim ovim pravilnikom;
- b) područje primjene privilegija koje se dodjeljuju autorizacijom zasniva se na procjeni rizika sigurnosti koju obavlja BHDCA, uzimajući u obzir potrebnu razinu osposobljavanja nužnu za postizanje potrebnе razine pilotske vještine;
 - c) privilegije takvog odobrenja ograničene su na zračni prostor Bosne i Hercegovine ili njenih dijelova;
 - d) autorizacija se izdaje podnositeljima zahtjeva nakon što završe odgovarajuće osposobljavanje koje provode kvalificirani instruktori i dokažu potrebne vještine kvalificiranom ispitivaču, kako je odredila BHDCA;
 - e) BHDCA prati aktivnosti povezane sa odobrenjem kako bi osigurala prihvatljivu razinu sigurnosti zračne plovidbe i poduzela odgovarajuće mjere u slučaju utvrđivanja povećanog rizika ili bilo kakvih sigurnosnih problema;
- (8) Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu postupanja po dozvolama koje nisu JAR usuglašene, propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

DIO ČETVRTI – PRIVILEGIJE I OVLAŠTENJA

Članak 17.

(Privilegije ovlaštenja za instrumentalno letenje koje se odnose na navigaciju zasnovanu na performansama (performance-based navigation))

- (1) Piloti smiju letjeti sukladno postupcima navigacije zasnovane na performansama ("PBN") samo nakon što im se u ovlaštenje za instrumentalno letenje ("IR") upišu privilegije za posebno ovlaštenje PBN.
- (2) Pilotu se odobravaju privilegije za PBN ako ispunjava sljedeće zahtjeve:
 - a) pilot je uspješno završio tečaj teorijskog znanja koji uključuje PBN sukladno FCL.615 Aneksa I (Dio-FCL);
 - b) pilot je uspješno završio letačko osposobljavanje koje uključuje PBN sukladno FCL.615 Aneksa I (Dio-FCL);
 - c) pilot je uspješno završio ispit praktične osposobljenosti sukladno Dodatku 7. Aneksa I (Dio-FCL) ili ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti sukladno Dodatku 9. Aneksa I (Dio-FCL).
- (3) Zahtjevi iz stavka (2) točka a) i b) ovog članka smatraju se ispunjenim ako nadležni organ smatra da je stručnost stečena osposobljavanjem ili poznavanjem PBN operacija jednako vrijedna znanju stečenom na tečajevima iz stavka (2) točka a) i b) ovog članka, te pilot pokaže takvu stručnost ispunjavanjem kriterija ispitivača na provjeri stručnosti ili ispitu praktične osposobljenosti iz stavka (2) točka c) ovog članka.
- (4) Nakon što pilot uspješno završi ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti, podaci o uspješnom dokazivanju stručnosti za PBN sukladno stavku (2) točka c) ovog članka unose se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje ih ispitivač koji je održao ispit ili obavio provjeru.

Članak 18.

(Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz nepravilnog položaja)

- (1) Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz istog postaje obavezan dio tečaja osposobljavanja za dozvolu pilota višečlane posade (MPL), integriranog tečaja osposobljavanja za prometnog pilota aviona (ATPL(A)), tečaja osposobljavanja za dozvolu

profesionalnog pilota aviona (CPL(A)) i tečajeva osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip za:

- a) jednopilotne avione kojima se upravlja u višepilotnim operacijama;
 - b) jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse;
 - c) jednopilotne složene avione visokih performansi; ili
 - d) višepilotne avione,
- (2) Kad je riječ o tečajevima osposobljavanja iz stavka (1) ovog članka, koji su započeti prije 20. prosinca 2019. godine u odobrenoj organizaciji za osposobljavanje (ATO), osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz istog nije obavezno ako je:
- a) tečaj osposobljavanja za CPL(A), ATP(A) ili MPL na drugi način završen sukladno Aneksu I (Dio-FCL), te ako je ispit praktične osposobljenosti položen sukladno FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ili FCL.415.A (MPL) Aneksa I (Dio-FCL) najkasnije do 20. prosinca 2022. godine; ili
 - b) tečaj osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip aviona na drugi način završen sukladno Aneksu I (Dio-FCL), te ako je ispit praktične osposobljenosti položen sukladno drugim podstavkom točke FCL.725(c) Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika najkasnije do 20. prosinca 2022. godine.
- (3) Za potrebe stavka (1) ovog članka, BHDCA može na temelju vlastite procjene i preporuke ATO priznati bilo koje osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanja iz istog završeno prije 20. prosinca 2019. godine u okviru postojećih zahtjeva za osposobljavanje.

Članak 19.

(Prijelazne mjere za nositelje ovlaštenja za instrumentalno letenje na rutu)

- (1) Do 8. rujna 2022. godine, uključujući taj datum, nositelji ovlaštenja za instrumentalno letenje na rutu (EIR) navedeni pod FCL.825 Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika:
 - a) imaju pravo nastaviti koristiti privilegije EIR;
 - b) i dalje imaju pravo na produžavanje ili obnavljanje EIR sukladno FCL.825(g) Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika;
 - c) imaju pravo na puno priznavanje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za osposobljavanje iz FCL.835(c)(2)(i) i (iii) Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika kad podnose zahtjev za osnovno ovlaštenje za instrumentalno letenje (BIR) sukladno FCL.835 Aneksa I (Dio FCL) ovog pravilnika;
 - d) i dalje imaju pravo na puno priznavanje kako je utvrđeno za imatelje EIR u Aneksu I (Dio-FCL).
- (2) Od 8. rujna 2023. godine tečajevi za osposobljavanje za EIR iz stavka (1) ovog članka, koji su započeli prije tog datuma, smiju se nastaviti i smatraju se tečajevima za osposobljavanje za BIR. Odobrena organizacija za osposobljavanje odgovorna je za tečaj za osposobljavanje za BIR procjenjuje podnositelja zahtjeva i utvrđuje koliko se osposobljavanje za EIR priznaje za stjecanje BIR.
- (3) Podnositeljima zahtjeva za BIR koji imaju EIR ili koji su položili ispit iz teorijskog znanja za EIR sukladno FCL.825(d) Aneksa I prije 8. rujna 2023. godine, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva za osposobljavanje i ispitivanje iz teorijskog znanja za BIR.

Članak 20.

(Prijelazne mjere za privilegije ovlaštenja za instrumentalno letenje za jednomotorne helikoptere)

Ne dovodeći u pitanje navedeno pod FCL.630.H Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika, primjenjuje se sljedeće:

- ovlaštenja za instrumentalno letenje za helikoptere (IR(H)) izdana sukladno Aneksu I (Dio-FCL) ovog pravilnika prije 30. listopada 2022. godine smatraju se IR(H) i za jednomotorne i za višemotorne helikoptere i ponovno se izdaju kao IR(H) pri ponovnom izdavanju dozvole pilota helikoptera iz administrativnih razloga.
- podnositeljima zahtjeva koji su prije 30. listopada 2022. godine započeli osposobljavanje za IR(H) za jednomotorne ili višemotorne helikoptere dopušteno je završiti to osposobljavanje i, u tom slučaju, dobiti IR(H) za jednomotorne i višemotorne helikoptere.

Članak 21.

(Prijelazne mjere za osposobljavanje, testiranje i provjeru u vezi sa višepilotnim operacijama na jednopilotnim helikopterima)

- BHDCA može odlučiti da izda posebne privilegije za provođenje osposobljavanja, ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti u višepilotnim operacijama na jednopilotnim helikopterima podnositeljima zahtjeva koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete:
 - imaju potvrdu instruktora ili ispitivača, ovisno o slučaju, izdanu sukladno Aneksu I (Dio-FCL) ovog pravilnika, uključujući privilegije za osposobljavanje ili ispitivanje, ovisno o slučaju, na relevantnom tipu helikoptera;
 - završili su osposobljavanje iz FCL.735.H (Dio-FCL);
 - imaju iskustvo u višepilotnim operacijama na helikopterima na razini prihvatljivoj BHDCA.
- Privilegije izdane sukladno stavku (1) vrijede do 30. listopada 2025. godine. Za produženje privilegija podnositelji zahtjeva moraju ispuniti zahtjeve iskustva za privilegije instruktora i ispitivača povezane sa višepilotnim operacijama na jednopilotnim helikopterima kako je utvrđeno u Dijelu-FCL.

Članak 22.

(Zamjena kvalifikacija za ispitno letenje)

- Pilotima, koji su prije primjene ovog pravilnika izvodili ispitne letove kategorije 1 i 2 na način definiran Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, ili koji su izvodili nastavu za ispitne pilote, kvalifikacije za izvođenje ispitnih letova konvertuju se u ovlaštenja za izvođenje ispitnih letova sukladno Aneksu I ovog pravilnika i, ako je primjenjivo, u potvrde instruktora ispitnih letova.
- Ova zamjena se mora provesti sukladno elementima uspostavljenim u izvješću o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz članka 16. st. (3) i (4) ovog pravilnika.

Članak 23.

(Postojeće dozvole inženjera leta)

- Kako bi se dozvole inženjera leta, izdane sukladno Prilogu 1. Čikaške konvencije, konvertovale u dozvole iz Dijela-FCL, nositelji dozvole podnose zahtjev BHDCA koja vrši zamjenu dozvole.
- Dozvole inženjera leta moraju biti konvertovane u dozvole iz Dijela-FCL sukladno elementima uspostavljenim u izvješću o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz članka 16. st. (3) i (4) ovog pravilnika.

- Kod podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole prometnog pilota aviona (ATPL(A)), moraju se ispuniti odredbe o priznavanju u FCL.510.A(c)(2) Aneksa I ovog pravilnika.

Članak 24.

(Priznavanje osposobljavanja koje je započelo prije primjene ovog pravilnika)

- Obzirom na izdavanje dozvola iz Dijela-FCL sukladno Aneksu I, osposobljavanje koje je započelo prije primjene ovog pravilnika sukladno JAR i procedurama, pod regulatornim nadzorom države članice predložene za medusobno priznavanje unutar Zajedničkih zrakoplovnih vlasti u odnosu na relevantne JAR, priznaje se u potpunosti ako se osposobljavanje i ispitivanje završi do 8. travnja 2016. godine i ujedno se dozvola iz Dijela-FCL izda najkasnije do 1. travnja 2020. godine.
- Osposobljavanje koje je započelo prije primjene ovog pravilnika sukladno Prilogu 1. Čikaške konvencije priznaje se u svrhu stjecanja dozvole iz Dijela-FCL na temelju izvješća o priznavanju uspostavljenog od BHDCA.
- Izvješće o priznavanju ispita opisuje opseg stručnog osposobljavanja, navodeći koji zahtjevi za dozvolu iz Dijela-FCL se priznaju i, ako je primjenjivo, koje zahtjeve kandidati moraju ispuniti kako bi im se izdale dozvole iz Dijela-FCL. Izvješće uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazao opseg osposobljavanja i važeće zakonodavstvo i postupci sukladno kojima je osposobljavanje započelo.

Članak 25.

(Osposobljavanje za ovlaštenje za tip zrakoplova i podaci o operativnoj prikladnosti)

- Kada se u aneksima ovog pravilnika poziva na podatke o operativnoj prikladnosti utvrđenoj sukladno Pravilniku o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, a oni nisu dostupni za zrakoplov odgovarajućeg tipa, polaznik tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip mora ispuniti samo odredbe aneka ovog pravilnika.
- U tečajevu osposobljavanja za ovlaštenja za tip, odobrene prije nego što je u podacima o operativnoj prikladnosti za odgovarajući tip zrakoplova sukladno Pravilniku o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, odobren minimalni nastavni plan za osposobljavanje pilota za ovlaštenje za tip, obavezni elementi osposobljavanja se moraju uvrstiti u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu ovog pravilnika ili u roku od dvije godine od odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, šta god nastupi kasnije.
- Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu postupanja u slučaju ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

Članak 26.

(Priznavanje iskustva stečenog tijekom vojne službe radi izdavanja dozvola pilota)

- U svrhu stjecanja dozvole iz Dijela-FCL, državljanin Bosne i Hercegovine koji posjeduje letačko iskustvo stečeno tijekom vojne službe mora podnijeti zahtjev BHDCA.
- Znanje, iskustvo i vještine stečene u vojnoj službi će se priznati u svrhu ispunjavanja relevantnih zahtjeva Aneksa I ovog pravilnika sukladno elementima izvješća o priznavanju potvrdenog od strane BHDCA.

- (3) Izvješće o priznavanju:
- opisuje zahtjeve na temelju kojih su se vojne dozvole, ovlaštenja, potvrde, autorizacije i/ili kvalifikacije izdavale;
 - opisuje opseg privilegija koje su piloti stekli;
 - utvrđuje za koje zahtjeve Aneksa I ovog pravilnika se priznavanje daje;
 - utvrđuje bilo kakvo ograničenje koje treba biti uključeno u dozvolu iz Dijela-FCL i bilo koji zahtjev koji pilot mora ispuniti kako bi se to ograničenje otklonilo;
 - uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazali navedeni elementi, zajedno sa kopijama relevantnih zahtjeva i postupaka.
- (4) Dodatni uvjeti i zahtjevi BHDCA u pogledu priznavanja iskustva stečenog tijekom vojne službe propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

Članak 27.

(Organizacija za osposobljavanje pilota)

- Organizacije su sukladno članku 9. stavku (2) ovog pravilnika ovlaštene provoditi osposobljavanje pilota uključenih u upravljanje zrakoplovom iz članka 2. ovog pravilnika samo ako je BHDCA tim organizacijama izdala potvrdu kojom se potvrđuje da ispunjavaju bitne zahtjeve iz Aneksa X ovog pravilnika i zahtjeve iz Aneksa VII ovog pravilnika.
- Organizacije za osposobljavanje pilota koje provode osposobljavanje za IR(H) moraju prilagoditi svoj program osposobljavanja kako bi ga uskladile sa Aneksom I do 30. listopada 2023. godine.

Članak 28.

(Uredaji za osposobljavanje koji simuliraju let)

Uredaji za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) koji se koriste za osposobljavanje, ispitivanje i provjeru članova letačke posade, uz izuzetak razvojnih uredaja za osposobljavanje za testno letenje, ispunjavaju tehničke zahtjeve i upravne postupke iz aneksa VI i VII ovog pravilnika, te moraju posjedovati kvalifikaciju.

Članak 29.

(Zrakoplovno-medicinski centri)

Zrakoplovno-medicinski centri ispunjavaju tehničke zahtjeve i upravne postupke kako je određeno Aneksom VI i VII ovog pravilnika, te se moraju certificirati.

Članak 30.

(Zdravstvena sposobnost članova kabinske posade)

Članovi kabinske posade koji su uključeni u operacije zrakoplova iz članka (2) ovog pravilnika pridržavaju se tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka utvrđenih u Aneksu IV ovog pravilnika.

Članak 31.

(Kvalifikacije članova kabinske posade i pripadajuće potvrde)

- Članovi kabinske posade uključeni u komercijalne operacije zrakoplova iz članka 2. točka a) alineja 1) i 2) ovog pravilnika, moraju biti kvalificirani i posjedovati pripadajuću potvrdu sukladno tehničkim uvjetima i upravnim postupcima utvrđenim u aneksima V i VI ovog pravilnika.
- Za članove kabinske posade uključene u komercijalne operacije helikoptera početkom primjene ovog pravilnika:
 - smatra se da su sukladni zahtjevima za početno osposobljavanje iz Aneksa V ovog pravilnika ako su uskladeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom kako je to opisano zahtjevom JAR za komercijalni zračni prijevoz helikopterima, zahtjeva se završavanje svog potrebnog osposobljavanja i provjere potrebne za operacije helikopterima, osim početnog osposobljavanja, prije nego se mogu smatrati da su uskladeni sa ovim pravilnikom;
 - ako ne učestvuju u komercijalnim operacijama helikopterima više od 5 godina, zahtjeva se završavanje početnog osposobljavanja i polaganje odgovarajućih ispita kao što je propisano u Aneksu V ovog pravilnika, prije nego se mogu smatrati da su sukladni ovom pravilniku.

definiranim zahtjevima JAR za komercijalni zračni prijevoz helikopterima; ili

- ako nisu uskladeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom kako je to opisano zahtjevom JAR za komercijalni zračni prijevoz helikopterima, zahtjeva se završavanje svog potrebnog osposobljavanja i provjere potrebne za operacije helikopterima, osim početnog osposobljavanja, prije nego se mogu smatrati da su uskladeni sa ovim pravilnikom; ili
- ako ne učestvuju u komercijalnim operacijama helikopterima više od 5 godina, zahtjeva se završavanje početnog osposobljavanja i polaganje odgovarajućih ispita kao što je propisano u Aneksu V ovog pravilnika, prije nego se mogu smatrati da su sukladni ovom pravilniku.

- Bez obzira na članak 4. ovog pravilnika, potvrde člana kabinske posade koje su sukladne formatu propisanom u Aneksu VI ovog pravilnika, izdaju se svim članovima kabinske posade uključenim u komercijalne operacije helikoptera najkasnije šest mjeseci od stupanja na snagu ovog pravilnika.

Članak 32.

(Sposobnosti nadzora)

- BHDCA je nadležni organ za certifikaciju i nadzor lica i organizacija koje su predmet ovog pravilnika.
- U slučaju da Bosna i Hercegovina, pored BHDCA, imenuje još neki subjekat kao nadležni organ:
 - područja stručnosti svakog nadležnog organa jasno su definirana u smislu odgovornosti i geografskih ograničenja;
 - između tih organa uspostavlja se koordinacija kako bi se osigurao efikasan nadzor svih organizacija i lica koji su predmet ovog pravilnika.
- BHDCA, odnosno nadležni organi, koji su imenovani sukladno stavku (2) ovog članka, imaju potrebne sposobnosti i resurse da osiguraju nadzor svih lica i organizacija obuhvaćenih planom nadzora za ispunjavanje zahtjeva na temelju ovog pravilnika.
- Osoblje BHDCA, sukladno relevantnim odredbama propisa Bosne i Hercegovine koji definira sukob interesa i propisa kojim se utvrđuju način provođenja nadzora u civilnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini, ne vrši nadzor kada postoji dokaz da bi to moglo direktno ili indirektno rezultirati sukobom interesa, posebno ako je u pitanju porodični ili finansijski interes.
- Osoblje, koje BHDCA ovlasti za provođenje certifikacije i/ili nadzora, ovlašteno je za vršenje najmanje sljedećih zadataka:
 - pregled zapisa, podataka, procedure i bilo kojeg drugog relevantnog materijala kako bi mogli provoditi certifikaciju i/ili poslove nadzora;
 - uzimanje kopija ili dijelova tih zapisa, podataka, procedure ili drugih materijala;
 - traženje usmenog obrazloženja na licu mjesta;
 - ulazak u relevantne prostorije, operativna mjesta ili prijevozna sredstva;
 - provodenje stručnog nadzora, istraga, procjene i inspekcije, uključujući inspekcije na stajanci i nenajavljeni inspekciji; i
 - provodenje ili pokretanje mjera prinudnog izvršenja za osiguranje primjene propisa na odgovarajući način.
- Zadaci iz stavka (5) ovog članka provode se sukladno Pravilniku o nadzoru u civilnom zrakoplovstvu.

Članak 33.

(Prihvatljivi način usklađivanja)

- (1) Ovim pravilnikom preuzimaju se prihvatljivi načini usklađivanja koje donosi Agencija (Acceptable Means of Compliance - AMC) a na koje upućuju odredbe ovog pravilnika. Navedeni dokumenti se ne prevode i isti su dostupni putem linka koji se nalazi na internet stranici BHDDCA.
- (2) U pogledu prihvatljivih načina usklađivanja iz stavka (1) ovog članka primjenjuje se posljednja verzija, publicirana od strane Agencije, a koja omogućuje primjenu trenutnih zahtjeva definiranih prilozima ovog pravilnika.
- (3) U slučaju da postoje odstupanja između prihvatljivih načina usklađivanja iz stavka (2) ovog članka i zahtjeva propisanih aneksima ovog pravilnika, primjenjuju se prihvatljivi načini usklađivanja ukoliko su povoljniji za podnositelja zahtjeva i nisu u suprotnosti sa zahtjevima propisanim prilozima ovog pravilnika.

Članak 34.

(Dodatni zahtjevi BHDDCA u pogledu primjene aneksa ovog pravilnika)

Dodatni zahtjevi BHDDCA u pogledu primjene aneksa koji čine sastavni dio ovog pravilnika propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

Članak 35.

(Neprimjenjive odredbe)

- (1) Neprimjenjive odredbe iz Uredbe komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenog 2011. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa članovima posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu sukladno Uredbi (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, navedene su u Aneksu XII ovog pravilnika.
- (2) Neprimjenjive odredbe Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovidbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća, te stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 navedene su u Aneksu XII ovog pravilnika.
- (3) Odredbe iz st. (1) i (2) ovog članka primjenjuju se nakon završetka prvog prijelaznog perioda dok Bosna i Hercegovina ne ispuni sve uvjete predviđene u članku 2. stavku (1) Protokola II ECAA sporazuma.

Članak 36.

(Stavljanje propisa van snage)

- (1) Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaje da važi:
 - Pravilnik o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu ("Službeni glasnik BiH", broj 04/18);
 - Pravilnik o uvjetima i načinu stjecanja i izdavanja dozvola, ovlaštenja i autorizacija zrakoplovnom osoblju - pilotima aviona i pilotima helikoptera koji posjeduju vojno letačko iskustvo ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (2) Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaje da važi članak 3. stavak (1), članak 3. stavak (2), članak 3. stavak (3) tač. a), b) i d), članak 2. stavak (1), članak 2. stavak (2), članak 2. stavak (3) toč. a) i b) Poglavlje I Dodatka I, članak 7.

Poglavlje II Dodatka I, članak 21. Poglavlje III Dodatka I, Aneks II i III Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Agencije za sigurnost zračne plovidbe ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).

Članak 37.

(Stupanje na snagu i primjena)

- (1) Dozvole pilota i pripadajuća ovlaštenja, potvrde i autorizacije, liječnička uvjerenja, odobrenja organizacija za obuku, odobrenja zrakoplovno-medicinskim centrima, potvrde kvalifikacije FSTD, koji su izdati ili prihvaćeni sukladno Pravilniku o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu ("Službeni glasnik BiH", broj 04/18) ostaju na snazi stupanjem na snagu ovog pravilnika.
- (2) Postupci, koji do stupanja na snagu ovog pravilnika nisu okončani, okončat će se sukladno odredbama onog pravilnika koje su povoljnije za podnositelja zahtjeva.
- (3) Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objave u "Službenom glasniku BiH", a primjenjivat će se nakon tri mjeseca od dana stupanja na snagu.

Bro 1-3-02-2-403-5/22

9. prosinca .2022. godine

Banja Luka

Generalni ravnatelj
Čedomir Šušnjar, v.r.ANEKS I¹
[DIO-FCL]PODDIO A
OPĆI ZAHTJEVI
FCL.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela nadležni organ je Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine kojoj osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvola pilota ili pripadajućih ovlaštenja ili potvrda.

FCL.005 Područje primjene

Ovim se dijelom utvrđuju zahtjevi za izdavanje dozvola pilota i pripadajućih ovlaštenja i potvrda i uvjeta za njihovo važenje i korištenje.

FCL.010 Definicije

Za potrebe ovog aneksa (Dio-FCL) primjenjuju se sljedeće definicije:

Dostupan (Accessible) označava da uređaj može upotrebljavati:

- odobrena organizacija za ospozobljavanje (ATO) pod čijim se odobrenjem provodi tečaj ospozobljavanja za ovlaštenje za klasu ili tip, ili
- ispitičač koji provodi procjenu stručnosti, ispit praktične ospozobljenosti ili provjeru stručnosti u svrhu procjene, ispitivanja ili provjere.

Akrobatski let (Aerobic flight) označava namjerno izveden manevar zrakoplova u letu koji uključuje naglu promjenu položaja zrakoplova, neuobičajen položaj zrakoplova ili neuobičajenu promjenu brzine leta, koja nije neophodna za normalan let ili za ospozobljavanje u svrhu stjecanja dozvola, potvrda ili ovlaštenja osim za ovlaštenje za akrobatsko letenje.

Avion (Aeroplane) označava zrakoplov teži od zraka, pokretan motorom, koji uzgon u letu dobiva poglavito zbog aerodinamičkih reakcija na površinama krila.

Avion kojim se izvode operacije uz učešće kopilota (Aeroplane required to be operated with a co-pilot) označava tip

¹ Forma i unutrašnja podjela aneksa I do X dati su u izvornom obliku i na latiničnom pismu zbog lakšeg referiranja na iste

aviona kojim se mora upravljati s kopilotom kako je određeno u priručniku letenja ili u AOC.

Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona i vraćanje u pravilan položaj (Aeroplane upset prevention and recovery training (UPRT)) označava osposobljavanje koje se sastoji od:

- ospasobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona: kombinacije teorijskog znanja i letačkog ospasobljavanja s ciljem pružanja potrebnih kompetencija letačkoj posadi za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona; i
- ospasobljavanja za vraćanje iz nepravilnog položaja aviona: kombinacije teorijskog znanja i letačkog ospasobljavanja s ciljem pružanja potrebnih kompetencija letačkoj posadi za vraćanje iz nepravilnog položaja aviona.

Zrakoplov (Aircraft) označava bilo koju napravu težu od zraka koja se može održavati u zraku putem reakcije zraka, osim reakcije zraka s površinom zemlje.

Vodenje zrakoplova (Airmanship) označava dosljednu primjenu dobre procjene i znanja, vještina i stavova za postizanje ciljeva leta.

Zračni brod (Airship) označava zrakoplov lakši od zraka pokretan motorom, osim zračnih brodova uzgonjenih vrućim zrakom, koji se smatraju balonima u skladu relevantnim odredbama propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone.

Dostupan FSTD (Available FSTD) označava svaki uredaj za ospasobljavanje koji simulira let (FSTD) koji je u svakom trenutku dostupan operatoru FSTD ili korisniku.

Kutna operacija (Angular operation) označava operaciju instrumentalnog prilaza u kojoj se najveća prihvatljiva greška/odstupanje od zadane putanje leta izražava kao otklon igala na indikatoru odstupanja od zadane putanje leta (Course Deviation Indicator, CDI) ili kao istovrijedan prikaz na zaslonu u pilotskoj kabini.

Procjena stručnosti (Assessment of competence) označava demonstraciju vještina, znanja i stava u okviru prvotnog izdavanja, produženja ili obnavljanja potvrde instruktora ili ispitivača.

Balon (Balloon) označava zrakoplov lakši od zraka, bez motora, koji se u letu održava upotrebo plina ili plamenikom. Za potrebe ovog dijela, zračni brod na vrući zrak, iako pokretan motorom, smatra se takoder balonom.

Kategorija zrakoplova (Category of aircraft) označava kategorizaciju zrakoplova prema definiranim osnovnim karakteristikama, npr. avion, zrakoplov s pogonjenim uzgonom, helikopter, zračni brod, jedrilica, slobodni balon.

Klasa aviona (Class of aeroplane) označava kategorizaciju aviona kojima se mogu izvoditi operacije s jednim pilotom i ne zahtijevaju ovlaštenje za tip.

Komercijalni zračni prijevoz (Commercial air transport) označava zračni prijevoz putnika, robe i pošte u zamjenu za novčanu ili drugu vrstu naknade.

Sposobnost (Competency) označava kombinaciju vještina, znanja i stavova potrebnih da bi se zadatak izvršio u propisanom standardu.

Element sposobnosti (Competency element) označava radnju koja čini zadatak koji ima svoj početak i završetak te kojom su jasno odredene njegove granice i mjerljivi ishod.

Jedinica za stjecanje sposobnosti (Competency unit) označava diskretnu funkciju koja se sastoji od broja elemenata sposobnosti.

Kopilot (Co-pilot) označava pilota koji nije vođa zrakoplova, a koji upravlja zrakoplovom za čije operacije je

potrebno više od jednog člana posade, isključujući pilota koji je u zrakoplovu u svrhu ospasobljavanja za stjecanje dozvole ili ovlaštenja.

Rutno navigacijsko letenje (Cross-country) označava let između točke polaska i točke dolaska prema ruti prije planiranoj koristeći se standardnim navigacijskim procedurama.

Kopilot u krstarenju (Cruise relief co-pilot) označava pilota koji zamjenjuje kopilota u fazi krstarenja aviona, u višepilotnim operacijama iznad FL 200.

Nalet s instruktorm (Dual instruction time) označava nalet ili instrumentalni nalet na zemlji tijekom kojeg se osoba ospasobljava od instruktora autoriziranog u tu svrhu.

Letenje na ruti prema IFR (En route IFR flight) označava fazu leta prema IFR koja počinje od kraja polaznog postupka prema IFR i završava s početkom postupka prilaženja prema IFR.

Greška (Error) označava radnju ili nedostatak iste kojom letačka posada uzrokuje odstupanja od organizacijskih namjera ili namjera ili očekivanja u letu.

Upravljanje greškama (Error management) označava proces otkrivanja i reagiranja na grešku protumjerama koje smanjuju ili eliminiraju posljedice greške, te smanjuju vjerojatnost greške ili neželjenih stanja zrakoplova.

Simulator letenja (Full Flight Simulator (FFS)) označava potpunu kopiju pilotske kabine određenog tipa i modela zrakoplova, uključujući kompletну opremu i kompjutorske programe potrebne za simulaciju zemaljskih i letnih operacija zrakoplova, zajedno sa sistemom za vizualnu prezentaciju vanjskog svijeta kao pogled iz pilotske kabine i pokretnu platformu.

Nalet (Flight time):

za avione, motorne jedrilice i zrakoplove s pogonjenim uzgonom označava ukupno vrijeme od trenutka kad se zrakoplov pokrene u svrhu polijetanja do trenutka kad se potpuno zaustavi nakon leta;

za helikoptere označava ukupno vrijeme od početka rotacije rotora do trenutka kad se helikopter potpuno zaustavi nakon leta i rotacija rotora prestane;

za zračne brodove označava ukupno vrijeme od trenutka odvajanja zračnog broda od veznog mjesto, do trenutka kad se zračni brod potpuno zaustavi nakon leta i veže za vezno mjesto.

Nalet pod instrumentalnim pravilima (IFR) (Flight time under Instrument Flight Rules (IFR)) označava ukupno vrijeme leta tijekom kojeg zrakoplov leti prema pravilima instrumentalnog letenja.

Uredaj za letačko ospasobljavanje (FTD) (Flight Training Device (FTD)) označava potpunu kopiju pilotskih instrumenata, opreme i komandi leta određenog tipa i modela zrakoplova, uključujući opremu i kompjutorske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u zraku. Ne zahtjeva vizualni sustav ni pokretnu platformu, osim u slučaju helikoptera razine 2 i 3, kada su obavezni vizualni sustavi.

Uredaj za ospasobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) (Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT)) označava uredaj koji predstavlja pilotsku kabинu određenog tipa ili klase i modela zrakoplova uključujući opremu i kompjutorske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u zraku.

Letenje isključivo prema instrumentima (Flown solely by reference to instruments) označava da piloti upravljaju zrakoplovom ne oslanjajući se na bilo kakve vanjske vizualne reference u simuliranim ili stvarnim instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

Helikopter (Helicopter) označava zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava poglavito zbog reakcija zraka na jedan ili više pogonjenih rotora na približno vertikalnim osima.

Instrumentalni nalet u letu (Instrument flight time) označava nalet tijekom kojeg pilot upravlja zrakoplovom u letu isključivo koristeći instrumente.

Instrumentalni nalet na zemlji (Instrument ground time) označava vrijeme tijekom kojeg se pilot osposobljava za simulirano instrumentalno letenje u uređaju za osposobljavanje koji simulira let (FSTD).

Instrumentalni nalet (Instrument time) označava instrumentalni nalet u letu ili instrumentalni nalet na zemlji.

Let s ograničenim brojem instrumenata (Limited panel instrument flight) označava utvrđivanje visine pomoću očitavanja rezervnih instrumenata nakon gubitka glavnih referentnih sustava za pozicioniranje i smjer.

Linearna operacija (Linear operation) označava operaciju instrumentalnog prilaza u kojoj je najveća prihvatljiva greška/odstupanje od zadane putanje leta izraženo u jedinicama duljine, primjerice u nautičkim miljama, za lateralno odstupanje od zadane putanje leta.

Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) (Line flying under supervision (LIFUS)) označava linijsko letenje nakon odobrenog ZFTT tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip ili linijsko letenje koje se zahtijeva u izvješću o operativnoj prikladnosti (OSD).

LNAV (Lateral Navigation) označava lateralnu navigaciju.

LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance) označava učinkovitost lokalizatora s vertikalnim vođenjem.

Višepilotna operacija (Multi-pilot operation): označava operaciju koja zahtijeva najmanje dva pilota koji koriste suradnju višečlane posade bilo u višepilotnom ili jednopilotnom zrakoplovu;

Suradnja višečlane posade (MCC) (Multi-crew cooperation (MCC)) označava funkcioniranje članova letačke posade kada tima pod vodstvom vođe zrakoplova.

Višepilotni zrakoplovi (Multi-pilot aircraft):

za avione, označava avione certificirane za izvođenje operacija s posadom od najmanje dva pilota;

za helikoptere, zračne brodove i zrakoplove s pogonjenim uzgonom označava zrakoplov koji je certificiran za izvođenje operacija s minimalnom posadom od najmanje dva pilota ili za koji se zahtijeva izvođenje operacija s najmanje dva pilota u skladu sa propisom kojim se kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.

Noć (Night) označava razdoblje od kraja večernjeg građanskog sumraka do početka jutarnjega građanskog svitanja ili drugo takvo razdoblje od zalaska do izlaska sunca, kako ga propisuje primjereni nadležni organ.

OSD (OSD) označava podatke o operativnoj prikladnosti utvrđeni u skladu s Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovidelnosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

Druzi uredaji za osposobljavanje (Other training devices (OTD)) označava pomagala za osposobljavanje, osim uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD), koji omogućuju osposobljavanje kada potpuno letačko okruženje nije neophodno.

Navigacija temeljena na performansama (PBN) (Performance-Based Navigation (PBN)) označava prostornu navigaciju koja se temelji na zahtjevima u pogledu performansi za zrakoplove koji lete na ATS ruti s postupkom instrumentalnog prilaza ili u određenom zračnom prostoru.

Kriterij učinka (Performance criteria) označava jednostavnu izjavu procjene traženog ishoda elementa

sposobnosti te opis kriterija korištenog da se ocijeni da li je tražena razina učinka postignuta.

Voda zrakoplova (PIC) (Pilot-in-command (PIC)) označava pilota koji je određen za vođu i odgovoran za sigurno izvođenje leta.

Voda zrakoplova pod nadzorom (PICUS) (Pilot-in-command under supervision (PICUS)) označava kopilota, koji pod nadzorom vođe zrakoplova, obavlja dužnosti i funkcije vođe zrakoplova, pod uvjetom da je metoda nadzora prihvatljiva nadležnom organu.

Zrakoplov s pogonjenim uzgonom (Powered-lift aircraft) označava bilo koji zrakoplov koji postiže vertikalni uzgon i horizontalan let uz pomoć različite geometrije rotora ili motorske sekcije koja je dio trupa ili krila zrakoplova.

Jedrilica s pomoćnim motorom (Powered sailplane) označava jedrilicu opremljenu s jednim ili više motora koja, kad motori ne rade, ima sve karakteristike jedrilice.

Privatni pilot (Private pilot) označava pilota koji posjeduje dozvolu koja zabranjuje upravljanje zrakoplovom kojim se izvode operacije za koje se daje naknadu, osim u slučajevima uloge instruktora ili ispitičača kako je uspostavljeno u ovom dijelu.

Provjera stručnosti (Proficiency check) označava prikaz stručne osposobljenosti, koja uključuje i usmeno ispitičavanje ako ispitičač to smatra potrebnim, a u svrhu obnavljanja ili produženja važenja ovlaštenja ili privilegija.

Obnavljanje važenja (Renewal (of, e.g. a rating or certificate)) označava upravni postupak koji se provodi nakon isteka važenja odobrenja ili ovlaštenja, a u svrhu obnavljanja odobrenja ili ovlaštenja, za određeno razdoblje, koje slijedi nakon ispunjenja propisanih uvjeta.

Producđavanje važenja (Renewal (of, e.g. a rating or certificate)) označava upravni postupak koji se provodi unutar važenja odobrenja ili ovlaštenja, i dopušta nositelju odobrenja ili ovlaštenja daljnje provođenje poslova za određeno razdoblje koje slijedi nakon ispunjenja propisanih uvjeta.

RNP APCH označava specifikacije za PBN koje se primjenjuju za operacije instrumentalnog prilaza.

RNP APCH operacija na minimumima za LNAV (RNP APCH operation down to LNAV minima) označava operaciju dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza za koji se lateralno vođenje temelji na određivanju položaja s pomoću GNSS.

RNP APCH operacija na minimumima za LNAV/VNAV (RNP APCH operation down to LNAV/VNAV minima) označava operaciju trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza za koji se lateralno vođenje temelji na određivanju položaja s pomoću GNSS, dok vertikalno vođenje osigurava funkcija Baro VNAV ili određivanje položaja s pomoću GNSS koji uključuje SBAS.

RNP APCH operacija na minimumima za LPV (RNP APCH operation down to LPV minima) označava operaciju trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza za koji se i lateralno i vertikalno vođenje temelje na određivanju položaja s pomoću GNSS koji uključuje SBAS.

RNP AR APCH označava navigacijske specifikacije koje se upotrebljavaju za operacije instrumentalnog prilaza za koje se zahtijeva posebno odobrenje.

Rutni sektor (Route sector) označava let koji obuhvaća polijetanje, odlaznu proceduru, let ne kraći od 15 minuta, dolaznu proceduru, prilaz i slijetanje.

Jedrilica (Sailplane) označava zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava reakcijom zraka u odnosu na aerodinamički profil krila – zrakoplov čiji let ne zavisi od motora.

Jednopilotni zrakoplovi (Single-pilot aircraft):

- za avione, označava zrakoplov koji je certificiran za izvođenje operacija s jednim pilotom;
- za helikoptere, zračne brodove i zrakoplove s pogonjenim uzgomom, označava zrakoplov koji je certificiran za operacije s jednim pilotom i za koji se ne zahtjeva izvođenje operacija s najmanje dva pilota u skladu s propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.

Ispit praktične sposobljenosti (Skill test) označava ispit praktične sposobljenosti u svrhu stjecanje dozvole ili ovlaštenja, uključujući i usmeno ispitivanje ako ispitivač to smatra potrebnim.

Samostalan nalet (Solo flight time) označava nalet tijekom kojeg je učenik pilot jedina osoba u zrakoplovu.

Učenik pilot u svojstvu vođe zrakoplova (SPIC) (Student pilot-in-command (SPIC)) označava učenika pilota koji djeluje kao vođa zrakoplova u letu s instruktorom tijekom kojeg instruktor ne utječe na odluke ili upravljanje avionom, već samo nadgleda radnje učenika koji djeluje kao vođa zrakoplova.

Ugrožavanje (Threat) označava događaje ili greške koji se javljaju izvan utjecaja letačke posade, povećavajući operativnu složenost i za koje moraju biti poduzete određene radnje da bi se održala granica sigurnosti.

Upravljanje ugrožavanjem (Threat management) označava proces otkrivanja i reagiranja na prijetnje protumjerama koje smanjuju ili eliminiraju posljedice prijetnje, te smanjuju vjerojatnost greške ili neželjenih stanja zrakoplova.

Operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza (Three-dimensional (3D)) instrument approach operation) označava operaciju instrumentalnog prilaza u kojoj se primjenjuje i lateralno i vertikalno navigacijsko vođenje.

Motorna jedrilica (TMG) (Touring motor glider (TMG)) označava, ako nije drugačije specificirano na temelju certifikacijskog postupka u skladu s Aneksom I (Part 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uredaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, klasa jedrilica s pomoćnim motorom koje imaju motor i elisu koji se ne mogu uvući. Jedrilica te klase mora biti sposobna poletjeti i penjati se vlastitim pogonom u skladu s letačkim priručnikom.

Operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza (Two-dimensional (2D)) instrument approach operation) označava operaciju instrumentalnog prilaza u kojoj se primjenjuje samo lateralno navigacijsko vođenje.

Tip zrakoplova (Type of aircraft) označava kategorizaciju zrakoplova koja zahtjeva ovlaštenje za tip kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (operational suitability data - OSD) uspostavljenim u skladu s Dijelom 21, i koja uključuje sve zrakoplove jednakog osnovnog dizajna, uključujući modifikacije, osim modifikacija koje utječu na način upravljanja ili karakteristike leta.

Popis ovlaštenja za tip i upisa u dozvoli (Type rating and licence endorsement list) označava popis koji je Agencija objavila na temelju rezultata evaluacije OSD i koji sadržava klase i tipove aviona za potrebe izдавanja dozvola za letačku posadu.

VNAV označava vertikalnu navigaciju.

Operator za osposobljavanje koje se temelji na dokazima (operator EBT) (Evidence based training (EBT) operator) označava organizaciju koja ima potvrdu zračnog prijevoznika (AOC) u skladu s Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama i koja je provela program EBT koji je odobrio nadležni organ u skladu s odredbama tog propisa.

Praktična procjena EBT (EBT practical assessment) označava metodu za procjenu djelotvornosti koja služi za provjeru integrirane izvedbe kompetencija. Odvija se u simuliranim ili operativnim uvjetima.

Program EBT (EBT programme) označava program procjene i osposobljavanja pilota u skladu s ORO.FCL.231 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.

Mješoviti program EBT (Mixed EBT programme) označava sva operatorova periodična osposobljavanja i provjeravanja predviđena u točki ORO.FC.230 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama čiji se dio odnosi na primjenu EBT, ali koji ne zamjenjuje provjere stručnosti predviđene Dodatkom 9. ovom aneksu.

FCL.015 Zahtjevi i stjecanje produženje i obnavljanje dozvola, ovlaštenja i potvrda

- (a) Zahtjevi za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje dozvola pilota, pripadajućih ovlaštenja i potvrda i za sve izmjene tih dozvola, ovlaštenja i potvrda podnose se nadležnom organu u obliku i na način koji odredi taj nadležni organ. Zahtjev mora sadržavati dokaze da podnositelj zahtjeva ispunjava sve uvjete za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole ili potvrda ili pripadajućih ovlaštenja ili upisa, kako je propisano u ovom aneksu (Dio-FCL) i Aneksu IV (Dio-MED).
- (b) Ako nije drugačije navedeno u ovom aneksu, nadležni organ mora u dozvoli ili potvrdu upisati svako ograničenje ili proširenje privilegija koje daje dozvola, ovlaštenje ili potvrdu.
- (c) Osoba ne smije posjedovati više od jedne dozvole po kategoriji zrakoplova koja je izdana u skladu s ovim dijelom.
- (d) Nositelj dozvole predaje zahtjeve navedene pod (a) nadležnom organu koji odredi država članica u kojoj je izdana nositeljeva dozvola u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL), propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke poade za jedrilice ovisno o slučaju.
- (e) Nositelj dozvole izdane u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL) može nadležnom organu, kojeg je imenovala neka druga država članica podnijeti zahtjev za promjenu nadležnog organa za sve svoje dozvole, kako je navedeno pod (d).
- (f) Za izdavanje dozvole, ovlaštenja ili potvrda podnositelj zahtjeva dužan je podnijeti zahtjev u roku od 6 mjeseci od uspješnog polaganja ispita praktične sposobljenosti ili prolaska procjene stručnosti.
- (g) O sposobljavanje završeno na zrakoplovu ili na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama uzima se u obzir u okviru zahtjeva za iskustvom i produženje roka utvrđenih u ovom aneksu (Dio-FCL).

FCL.020 Učenik pilot

- (a) Učenik pilot ne smije letjeti samostalno osim ako je dobio autorizaciju da to učini i ako je pod nadzorom instruktora letenja.
- (b) Prije prvog samostalnog leta učenik pilot morao je navršiti najmanje 16 godina.

FCL.025 Provodenje teorijskog dijela ispita u svrhu stjecanja dozvola i ovlaštenja

(a) Odgovornosti podnositelja zahtjeva

- (1) Podnositelji zahtjeva moraju pristupiti cijelokupnom setu teorijskog dijela ispita za stjecanje određene dozvole ili ovlaštenja za koje je nadležna BHDCDA ili je nadležan organ druge države pod uslovima koje utvrđi BHDCDA.
 - (2) Podnositelji zahtjeva smiju pristupiti ispitu teorijskog znanja ako ih preporuči prijavljena organizacija za osposobljavanje (DTO) ili odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO) odgovorna za njihovo osposobljavanje, i to nakon što su završili odgovarajuće elemente tečaja teorijskog dijela osposobljavanja u zadovoljavajućem standardu.
 - (3) Preporuka prijavljene ili odobrene organizacije za osposobljavanje vrijedi 12 mjeseci. Ako podnositelj zahtjeva nije pristupio polaganju ispita teorijskog znanja barem jedanput u tom razdoblju, potrebu za dalnjim osposobljavanjem određuje DTO ili ATO na temelju potreba podnositelja zahtjeva.
- (b) Kriteriji za uspješno položen ispit
- (1) Uspješan prolaz na pojedinom ispitu teorijskog znanja podnositelj zahtjeva postiže ako ima barem 75 % bodova na tom ispitu. Nema kaznenih bodova.
 - (2) Ako nije drugačije određeno ovim dijelom, za podnositelja zahtjeva će se smatrati da je uspješno položio zahtijevani ispit iz teorijskog znanja za odgovarajuću dozvolu pilota ili ovlaštenje ako je uspješno položio sve propisane ispite teoretskog znanja unutar razdoblja od 18 mjeseci koje počinje od kraja kalendarskog mjeseca kada je podnositelj zahtjeva prvi put pristupio polaganju ispita.
 - (3) Ako podnositelj zahtjeva za ispit teorijskog znanja za ATPL, za stjecanje dozvole profesionalnog pilota (CPL) ili ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) nije uspio položiti pojedini ispit teorijskog znanja u četiri pokušaja ili nije uspio položiti cijelokupni set ispita teorijskog znanja tijekom šest ispitnih pokušaja ili u razdoblju iz (b)(2), mora ponovno polagati cijelokupni skup ispita teorijskog znanja.
 - (4) Ako podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole pilota lakog zrakoplova (LAPL) ili dozvole privatnog pilota (PPL) nisu uspjeli položiti pojedini ispit teorijskog znanja u četiri pokušaja ili nisu uspjeli položiti cijelokupni set ispita teorijskog znanja u razdoblju iz (b)(2), moraju ponovno polagati cijelokupni skup ispita teorijskog znanja.
 - (5) Prije ponovnog polaganja cijelokupnog seta ispita teorijskog znanja podnositelji zahtjeva moraju obaviti dodatno osposobljavanje u prijavljenoj ili odobrenoj organizaciji za osposobljavanje. Opseg i trajanje tog osposobljavanja određuje prijavljena ili odobrena organizacija za osposobljavanje na temelju potreba podnositelja zahtjeva.
- (c) Razdoblje važenja
- (1) Uspješno polaganje ispita iz teorijskog znanja smatrati će se važeće:
 - (i) u razdoblju od 24 mjeseca za izdavanje dozvole pilota lakog zrakoplova ili dozvole privatnog pilota;
 - (ii) u razdoblju od 36 mjeseci za izdavanje dozvole profesionalnog pilota ili ovlaštenja za instrumentalno letenje;
 - (iii) neograničeno za stjecanje osnovnog ovlaštenja za instrumentalno letenje (BIR).

Razdoblja navedena pod (i) i (ii) računaju se od dana na koji su piloti položili ispite iz teorijskog znanja u skladu s (b)(2).

- (2) Uspjeh na teorijskim ispitima za ATPL(A) ostaje važeći u svrhu stjecanja ATPL dozvole 7 godina od zadnjeg datuma važenja:
 - (i) ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) upisanog u dozvoli; ili
 - (ii) u slučaju helikoptera, ovlaštenja za tip helikoptera upisanog u dozvoli.

FCL.030 Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Prije polaganja ispita praktične osposobljenosti u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili potvrda, podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit iz teorijskog znanja, osim u slučaju kada podnositelji zahtjeva pohađaju integrirano letačko osposobljavanje.
U svakom slučaju, osposobljavanje za teorijsko znanje mora biti uvijek završeno prije polaganja ispita praktične osposobljenosti.
- (b) Osim za stjecanje ATPL dozvole, podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti, nakon završenog osposobljavanja, mora imati preporuku odgovorne organizacije/osobe za osposobljavanje. Zapisi o osposobljavanju moraju biti dostupni ispitivaču.
- (c) Za stjecanje BIR podnositelj zahtjeva mora prije ispitu praktične osposobljenosti prvo proći sve module osposobljavanja te ga za ispit praktične osposobljenosti mora preporučiti ATO. ATO je dužan ispitivaču dati pristup evidenciji osposobljavanja kandidata.

FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

- (a) Priznavanje naleta
 - (1) Osim ako nije drukčije određeno ovim dijelom, nalet koji se priznaje u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili potvrde, mora biti na istoj kategoriji zrakoplova za koju se dozvola, ovlaštenje ili potvrda traži.
 - (2) PIC ili na osposobljavanju.
 - (i) Podnositelju zahtjeva u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili potvrde, priznaje se u potpunosti samostalni nalet, dupli nalet i nalet u ulozi vođe zrakoplova u svrhu postizanja ukupnog naleta zahtijevanog za dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu.
 - (ii) Podnositelju zahtjeva, koji je završio ATP integrirani tečaj osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe zrakoplova, a u svrhu stjecanja dozvole prometnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
 - (iii) Podnositelju zahtjeva, koji je završio CPL/IR integrirani tečaj osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe zrakoplova, a u svrhu stjecanja dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
 - (3) Nalet kao kopilot ili PICUS. Osim ako nije drukčije određeno ovim dijelom, nositelju dozvole pilota kad djeluje kao kopilot ili PICUS, priznaje se ukupan nalet u ulozi kopilota u svrhu postizanja ukupnog naleta potrebnog za dozvolu pilota višeg ranga.
 - (4) Svi sati letenja na avionima ili motornim jedrilicama (TMG) koji podliježu odluci nadležnog organa o izuzimanju aktivnosti projektiranja, proizvodnje,

- održavanja, i operacija u odnosu na jednu ili više sljedećih kategorija zrakoplova:
- a) zrakoplova, osim bespilotnih zrakoplova, koji nemaju više od dvaju sjedala, čija mjerljiva brzina sloma uzgona ili najmanja stalna brzina letenja pri slijetanju ne premašuje 45 čvorova kalibrirane brzine, a maksimalna masa pri polijetanju (MTOM), kako ju je zabilježila država članica, ne premašuje 600 kg za zrakoplove koji nisu namijenjeni za operacije na vodi ili 650 kg za zrakoplove koji su namijenjeni za operacije na vodi;
 - b) jedrilica, osim bespilotnih jedrilica, i motorne jedrilice, osim bespilotnih motornih jedrilica, koji nemaju više od dvaju sjedala i čiji MTOM, kako ga je zabilježila država članica, ne premašuje 600 kg ili koji su obuhvaćeni područjem primjene Anekса 9 ovog pravilnika priznaju se u potpunosti kako bi se ispunili zahtjevi u pogledu naleta iz FCL.140.A(a)(1) i FCL.740.A(b)(1)(ii) ovog aneksa, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (i) dotočni zrakoplov ili TMG iste su kategorije i klase kao i zrakoplov iz Dijela-FCL u odnosu na koji se priznaju sati letenja;
 - (ii) u slučaju letova osposobljavanja s instruktorom, za avion ili TMG koji se upotrebljava potrebitno je odobrenje navedeno u ORA.ATO.135 Aneksa VII (Dio-ORA) ili DTO.GEN.240 Anekса VIII (Dio-DTO).
- (b) Priznavanje teorijskog znanja
- (1) Podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit iz teorijskog znanja za dozvolu prometnog pilota teorijsko se znanje priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za stjecanje dozvole pilota lakog zrakoplova, dozvole privatnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i, osim u slučaju helikoptera, za IR i BIR za istu kategoriju zrakoplova.
 - (2) Podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit iz teorijskog znanja za dozvolu profesionalnog pilota taj se ispit priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za teorijsko znanje za:
 - (i) dozvole pilota lakog zrakoplova iste kategorije zrakoplova;
 - (ii) dozvole privatnog pilota iste kategorije zrakoplova; i
 - (iii) predmet "komunikacija" za BIR. To priznavanje uključuje IFR dio predmeta "komunikacija" samo ako je taj predmet položen u skladu s FCL.310, kako se primjenjuje od 20. prosinca 2019. godine.
 - (3) Nositeljima IR ili podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit iz teorijskog znanja za IR za kategoriju zrakoplova teorijsko se znanje priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje za:
 - (i) IR za drugu kategoriju zrakoplova; i
 - (ii) BIR.
 - (4) Nositeljima dozvole pilota teorijsko se znanje priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje za dozvolu za drugu kategoriju zrakoplova u skladu s Dodatkom 1. ovom dijelu. To priznavanje odnosi se i na podnositelje zahtjeva za dozvolu pilota koji su već uspješno položili ispit iz teorijskog znanja za izdavanje te dozvole za drugu kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da je ispit iz teorijskog znanja unutar razdoblja važenja specificiranog u FCL.025(c).

- (5) Odstupajući od (b)(3), nositeljima IR(A) koji su završili modularni tečaj osposobljavanja na temelju kompetencija za IR(A) to se teorijsko osposobljavanje i ispit za IR priznaju u cijelosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva za drugu kategoriju zrakoplova samo ako je kandidat prošao osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje za dio tečaja koji se odnosi na IFR u skladu s FCL.720.A.(b)(2)(i).

FCL.040 Korištenje privilegija dozvola

Korištenje privilegija koje daje dozvola ovisi o važenju ovlaštenja koja su upisana u dozvolu, ako je primjenjivo, i važenju lječničkog uvjerenja, koje odgovara privilegijama koje se ostvaruju.

FCL.045 Obaveza nošenja i predočenja dokumenata

- (a) Pilot uvijek mora nositi sa sobom važeću dozvolu i važeće lječničko uvjerenje kad ostvaruje privilegije iz dozvole.
- (b) Pilot mora uz dozvolu nositi dokument koji sadrži njegovu/njezinu fotografiju u svrhu identifikacije.
- (c) Pilot ili učenik pilot, mora bez odlaganja dati na uvid njegove/njezine zapise o naletu u svrhu inspekcije po zahtjevu ovlaštene osobe nadležnog organa.
- (d) Učenik pilot mora nositi na svim samostalnim letovima dokaz o autorizaciji kako se zahtijeva u FCL.020(a).
- (e) Pilot koji namjerava letjeti izvan Bosne i Hercegovine, a koja nije izdala dozvolu člana letačke posade mora posjedovati najnovije izdanje dodatka ICAO u tiskanom ili elektroničkom obliku, koji sadržava upućivanje na registracijsku oznaku ICAO za sporazum kojim se priznaje automatska validacija dozvola te popis država koje su stranke tog sporazuma.

FCL.050 Zapisi o naletu

Pilot mora imati pouzdane zapise o detaljima svih obavljenih letova u obliku i način kako je uspostavio nadležni organ.

FCL.055 Jezična sposobnost

- (a) Općenito. Piloti aviona, helikoptera, zrakoplova s pogonjenim uzgonom i zračnih brodova, koji su obvezni upotrebljavati radiostanicu, ne smiju ostvarivati privilegije svojih dozvola i ovlaštenja ako u dozvoli nemaju upisanu jezičnu sposobnost na engleskom jeziku ili na jeziku koji se upotrebljava u radio komunikaciji u letu. Upisana jezična sposobnost mora sadržavati jezik, razinu jezične sposobnosti i datum važenja te se izdaje u skladu s postupkom koji je utvrđio nadležni organ. Najniža prihvatljiva razina jezične sposobnosti je operativna razina (razina 4) u skladu s Dodatkom 2. ovom aneksu.
- (b) Podnositelj zahtjeva za upis jezične sposobnosti mora dokazati, u skladu s Dodatkom 2. ovom aneksu, barem operativnu razinu jezične sposobnosti u korištenju i frazeologije i običnog jezika procjenitelju kojeg je certificirao nadležni organ ili organ za ispitivanje jezične razine kojeg je odobrio nadležni organ, kako je primjenjivo. U tu svrhu podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
 - (1) efikasno komunicira u situacijama komuniciranja samo glasom i u situacijama izravnog komuniciranja (licem-u-lice);
 - (2) precizno i razgovijetno komunicira o općenitim temama i temama vezanim za posao;
 - (3) upotrebljava prikladne komunikacijske strategije za razmjenu poruka te prepoznaje i rješava nesporazume u općem ili poslovno vezanom kontekstu;

- (4) uspješno svladava jezične izazove nastale zbog komplikacije ili nenadanog sletja događaja do kojih dolazi u kontekstu rutinske poslovne situacije ili komunikacijskih zadataka s kojima su već upoznati; i
- (5) upotrebljava narjeće ili naglasak koji je razumljiv u zrakoplovnoj zajednici.
- (c) Osim za pilote koji su dokazali jezičnu sposobnost na stručnoj razini u skladu s Dodatkom 2. ovom aneksu (razina 6), upis jezične sposobnosti mora se ponovno procijeniti svakih:
 - (1) četiri godine za operativnu razinu (razina 4); ili
 - (2) šest godina za naprednu razinu (razina 5).
- (d) Specifični zahtjevi za nositelje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR). Odstupajući od prethodnih točaka, nositelji IR dužni su dokazati da znaju koristiti engleski jezik na odgovarajućoj razini jezične sposobnosti, kako je definirano u Dodatku 2. ovom aneksu.
- (e) Za dokazivanje jezične sposobnosti i korištenja engleskog jezika nositelja IR primjenjuje se metoda procjene koju je definirao bilo koji nadležni organ.

FCL.060 Skorašnje iskustvo

- (a) Avioni, helikopteri, zrakoplovi pogonjeni uzgomonom i zračni brodovi. Pilot ne smije upravljati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza ili prevoziti putnike:
 - (1) kao PIC ili kao kopilot ako u prethodnih 90 dana nije obavio najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja kao pilot na zrakoplovu istog tipa ili klase, ili FFS koji predstavlja taj tip ili klasu. Navedena 3 polijetanja i slijetanja obavljaju se u višepilotnim ili jednopilotnim operacijama, ovisno o privilegijama koje pilot posjeduje u dozvoli; i
 - (2) kao PIC noću ako on/ona:
 - (i) nije u prethodnih 90 dana obavio najmanje jedno polijetanje, prilaz, i slijetanje noću kao pilot na zrakoplovu istog tipa ili klase ili FFS koji predstavlja taj tip ili klasu; ili
 - (ii) ne posjeduje IR;
 - (3) kao kopilot za krstarenje osim ako je on/ona:
 - (i) ispunio zahtjeve iz (b)(1) ili
 - (ii) obavio u prethodnih 90 dana najmanje tri sektora kao kopilot za krstarenje na istom tipu ili klasi zrakoplova, ili
 - (iii) obavio skorašnje iskustvo i osposobljavanje za osvještenje znanja letačkih vještina u FFS u intervalima koji nisu dulji od 90 dana. Navedeno osposobljavanje za osvještenje znanja može biti kombinirano s osposobljavanjem operatora za osvještenje znanja propisanim u Dijelu ORO.
 - (4) Kada pilot ima privilegiju operirati više od jednog tipa aviona sa sličnim upravljačkim i operativnim karakteristikama, ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) smiju biti obavljena kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s Dijelom 21.
 - (5) Kada pilot ima privilegiju operirati više od jednog tipa helikoptera, a koji nisu složeni helikopteri, sa sličnim upravljačkim i operativnim karakteristikama kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s Dijelom 21, ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) smiju biti odradena na samo jednom od tipova, uz uvjet da je pilot u proteklih 6 mjeseci odletio najmanje 2 sata leta na svakom od tipova helikoptera.

- (b) Specifični zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz:
 - (1) U slučaju komercijalnog zračnog prijevoza, razdoblje od 90 dana propisano u (b)(1) i (2) smije se produžiti do maksimalno 120 dana, ako pilot obavi linijsko letenje pod nadzorom instruktora za tip ili ispitivača.
 - (2) Ako pilot ne udovoljava zahtjevu (1), mora obaviti let osposobljavanja s instruktorom kvalificiranim u skladu s Poddjelom J za instrukcije za taj tip zrakoplova. Let osposobljavanja izvodi se na zrakoplovu ili FFS koji predstavlja tip zrakoplova koji će se koristiti i uključuje barem zahtjeve iz (b)(1) i (2), prije nego može ponovo koristiti svoje privilegije.

FCL.065 Ograničenje privilegija nositeljima dozvola koji su stari 60 godina ili više u komercijalnom zračnom prijevozu

- (a) 60 – 64 godina. Avioni i helikopteri. Nositelj dozvole pilota koji je navršio 60 godina ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu osim kao član višečlane posade.
- (b) 65 godina. Nositelji dozvole pilota koji su navršili 65 godina ne smiju obavljati dužnost pilota zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.

FCL.070 Ukipanje, suspenzija i ograničenje dozvola, ovlaštenja i potvrda

- (a) Dozvole, ovlaštenja i potvrde izdane u skladu s ovim dijelom mogu biti ograničene, suspendirane ili ukinute od strane nadležnog organa u slučajevima kada pilot ne udovoljava zahtjevima iz ovog dijela, dijela – zdravstvena sposobnost ili primjenjivim operativnim zahtjevima, u skladu s uvjetima i procedurama uspostavljenima u dijelu ARA.
- (b) Kada je pilotu dozvola suspendirana ili ukinuta, dužan je dozvolu ili potvrdu odmah vratiti nadležnom organu.

PODDIO B DOZVOLA PILOTA LAKOG ZRAKOPLOVA – LAPL ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.100 LAPL – Minimalna starosna dob

Podnositelji zahtjeva za LAPL za avione ili helikoptere moraju imati najmanje 17 godina.

FCL.105 LAPL – Privilegije i uvjeti

- (a) Općenito. Privilegije nositelja LAPL omogućuje nositelju dozvole da djeluje bez naknade kao PIC u nekomercijalnim operacijama na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.
- (b) Uvjeti. Podnositelj zahtjeva za LAPL mora ispuniti uvjete za relevantnu kategoriju zrakoplova i, kada je primjenjivo, za klasu ili tip zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.110 LAPL – Priznavanje za istu kategoriju zrakoplova

- (a) Podnositelju zahtjeva za LAPL koji je posjedovao drugu dozvolu u istoj kategoriji zrakoplova, u potpunosti će se priznati da ispunjava uvjete za LAPL dozvolu za tu kategoriju zrakoplova.
- (b) Bez obzira na (a), ako je druga dozvola koju podnositelj zahtjeva posjeduje istekla, podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s FCL.125 za stjecanje LAPL za odgovarajuću kategoriju zrakoplova.

FCL.115 LAPL – Tečaj osposobljavanja

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL mora završiti tečaj osposobljavanja u DTO ili ATO.

- (b) Tečaj mora uključivati osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje koje odgovara privilegijama za LAPL za koje se prijavljuje.
- (c) Teorijsko osposobljavanje i letačko osposobljavanje mogu se završiti u DTO ili ATO koji je različit od onog u kojem su podnositelji zahtjeva započeli osposobljavanje.
- (d) Kad je riječ o osposobljavanju za privilegij klase jednomotornog klipnog hidroaviona u obzir se uzimaju elementi iz točke 7. (ovlaštenja za klasu – more) odjeljka B (Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova) Dodatka 9. ovom aneksu.

FCL.120 LAPL – Ispit iz teorijskog znanja

Podnositelji zahtjeva za LAPL dužni su polaganjem ispita iz sljedećih predmeta dokazati razinu teorijskog znanja koja odgovara privilegijama koje im se daju:

- (a) zajednički predmeti:
 - Zrakoplovno pravo,
 - Ljudske sposobnosti,
 - Meteorologija,
 - Komunikacija, i
 - Navigacija;
- (b) specifični predmeti koji se odnose na različite kategorije zrakoplova:
 - Načela letenja,
 - Operativni postupci,
 - Izvedba leta i planiranje leta, i
 - Opće znanje o zrakoplovima.

FCL.125 LAPL –Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL mora dokazati kroz ispit praktične osposobljenosti sposobnost da obavlja, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, relevantne procedure i manevre s odgovarajućom kompetencijom koje odgovara privilegijama koje se daju.
- (b) Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti. Privilegije će biti ograničene na onu klasu ili tip zrakoplova koji je korišten za ispit praktične osposobljenosti, sve dok daljnja proširenja budu upisana u dozvolu u skladu s ovim poddijelom.

Prolazna ocjena

- (1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji zrakoplova na kojoj se leti.
- (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijeli odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi samo jedan odjeljak obvezan je ponoviti samo taj odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije obvezan je položiti cijeli ispit.
- (3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu s (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
- (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za LAPL za avion – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije

Privilegije nositelja LAPL za avion omogućuju nositelju dozvole da djeluje kao PIC jednomotornog aviona s

klipnim motorom (SEP(kopno)), jednomotornog hidroaviona s klipnim motorom (SEP(more)) ili TMG, maksimalne certificirane težine pri polijetanju od 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nisu više od četiri osobe u zrakoplovu.

- (b) Uvjeti

- (1) Nositelji LAPL(A) smiju prevoziti putnike samo ako su nakon izdavanja dozvole imali 10 sati naleta kao PIC na avionima ili TMG.
- (2) Nositelji LAPL(A) koji su prethodno imali ATPL(A), MPL(A), CPL(A) ili PPL(A) izuzeti su od zahtjeva utvrđenih u (b)(1).

FCL.110.A LAPL(A) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

- (a) Kandidat za LAPL(A), mora obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG, uključujući najmanje:
 - (1) 15 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom na klasi na kojoj će se obaviti ispit praktične osposobljenosti;
 - (2) 6 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 3 sata samostalnog letenja na ruti, uključujući barem jedan let na ruti dužine 150 km (80 NM), tijekom kojeg se mora obaviti 1 slijetanje s potpunim zaustavljanjem na aerodromu koji je različit od aerodroma polijetanja.
- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji imaju SPL izdan u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice. Podnositelji zahtjeva za LAPL(A) koji imaju SPL s privilegijama za upravljanje TMG dužni su obaviti najmanje 21 sat naleta na TMG nakon upisa privilegija za TMG i moraju imati ispunjene zahtjeve iz FCL.135.A(a) na avionima.
- (c) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).
Priznati nalet određuju DTO ili ATO u kojem pilot pohađa tečaj osposobljavanja, na osnovi prijemnog ispita u letu, ali se u svakom slučaju:
 - (1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
 - (2) neće priznati više od 50% naleta zahtijevanog u (a);
 - (3) neće uključiti zahtjevi iz (a)(2).

FCL.135.A LAPL(A) – Proširenje privilegija na drugu klasu ili varijantu aviona

- (a) Privilegije LAPL(A) su ograničene na klasu i varijantu aviona ili TMG na kojima je bio proveden ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukloniti kada pilot na drugoj klasi ispluni sljedeće zahtjeve:
 - (1) 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući:
 - (i) 10 polijetanja i slijetanja s instruktorem;
 - (ii) 10 samostalnih polijetanja i slijetanja pod nadzorom instruktora.
 - (2) Ispit praktične osposobljenosti kojim se dokazuje prikladna razina praktične osposobljenosti na novoj klasi. Tijekom ovog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladnu razinu teorijskog znanja za tu drugu klasu aviona iz sljedećih predmeta:
 - (i) Operativni postupci;
 - (ii) Izvedba leta i planiranje leta;
 - (iii) Opće znanje o zrakoplovima.
- (b) Kako bi proširio privilegije na drugu varijantu unutar iste klase, pilot mora obaviti osposobljavanje za razlike ili osposobljavanje za upoznavanje nove varijante. Osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku

- knjižicu letenja ili drugu odgovarajuću evidenciju i instruktor mora taj unos potvrditi potpisom.
- (c) Podnositeljima zahtjeva za proširenje privilegija LAPL(A) na TMG koji imaju i SPL izdan u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice s privilegijama za upravljanje TMG to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva navedenim pod (a).

FCL.140.A LAPL(A) – Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva

- (a) Nositelji LAPL(A) smiju koristiti privilegije iz dozvole samo ako su u zadnje dvije godine ispunili bilo koji od sljedećih uvjeta kao piloti aviona ili TMG:
- (1) završili su barem 12 sati naleta kao PIC, s instruktorem ili samostalno pod nadzorom instruktora, uključujući:
 - 12 polijetanja i slijetanja;
 - osposobljavanje za osvještenje znanja s instruktorem u trajanju od barem jednog sata;
 - (2) uspješno su položili provjeru stručnosti s ispitivačem za LAPL(A). Program provjere stručnosti temelji se na ispitu praktične osposobljenosti za LAPL(A);
- (b) Ako nositelji LAPL (A) imaju i privilegij (SEP(kopno)) i privilegij (SEP(more)), oni mogu ispuniti zahtjeve navedene pod (a)(1) u bilo kojoj od tih klasa ili njihovoj kombinaciji, što će zatim vrijediti za oba privilegija. U tu svrhu moraju u svakoj klasi obaviti barem jedan sat propisanog trajanja letenja i šest od potrebnih 12 propisanih polijetanja i slijetanja.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za LAPL za helikopter – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Privilegije

Privilegije nositelja LAPL za helikopter omogućuju nositelju dozvole da djeluje kao PIC na jednomotornim helikopterima, maksimalne certificirane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 osobe na zrakoplovu.

FCL.110.H LAPL(H) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

- (a) Podnositelji zahtjeva za LAPL(H) moraju obaviti 40 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima. Najmanje 35 sati mora biti na tipu helikoptera koji će se koristiti na ispitu praktične osposobljenosti. Letačko osposobljavanje mora sadržavati najmanje:
- (1) 20 sati letačkog osposobljavanja s instruktorem; i
 - (2) 10 sati samostalnog naleta pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja, uključujući najmanje jedan let na ruti dužine od najmanje 150 km (80 NM), tijekom kojeg podnositelj zahtjeva mora sletjeti sa zaustavljanjem na jedan aerodrom koji nije aerodrom polijetanja.
- (b) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva navedenim pod (a).
- Priznati nalet određuju DTO ili ATO u kojem pilot pohađa tečaj osposobljavanja, a na osnovi prijemnog ispita u letu, ali se u svakom slučaju:
- (1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
 - (2) neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);
 - (3) neće uključiti zahtjevi navedeni pod (a)(2).

FCL.135.H LAPL(H) – Proširenje privilegija na drugi tip ili varijantu helikoptera

- (a) Privilegije LAPL(H)ograničene su na specifični tip i varijantu helikoptera na kojem je bio proveden ispit

praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukloniti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:

- (1) 5 sati letačkog osposobljavanja uključujući:
 - (i) 15 polijetanja, prilaza i slijetanja s instruktorem;
 - (ii) 15 samostalnih polijetanja, prilaza i slijetanja pod nadzorom instruktora;
 - (2) Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladna razina praktične osposobljenosti na novom tipu. Tijekom navedenog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladnu razinu teorijskog znanja za drugi tip helikoptera iz sljedećih predmeta:
 - Operativni postupci,
 - Izvedba leta i planiranje leta,
 - Opće znanje o zrakoplovima.
- (b) Prije nego nositelj LAPL(H) počne koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti helikoptera nego na onoj na kojoj je bio proveden ispit praktične osposobljenosti, pilot mora završiti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s dijelom 21. Osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i mora biti potpisana od strane instruktora.

FCL.140.H LAPL(H) – Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva

Nositelji LAPL(H) smiju koristiti privilegije iz dozvole na određenom tipu samo ako su u zadnjih 12 mjeseci:

- (a) završili barem šest sati naleta na helikopterima toga tipa kao PIC, s instruktorem ili samostalno pod nadzorom instruktora, uključujući šest polijetanja, prilaza i slijetanja, te završili osposobljavanje za osvještenje znanja s instruktorem u trajanju od barem jednog sata;
- (b) uspješno položili provjeru stručnosti s ispitivačem na određenom tipu helikoptera prije nego li nastave koristiti privilegije iz dozvole. Taj program provjere stručnosti temelji se na ispitu praktične osposobljenosti za LAPL(H).

PODDIO C DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (PPL)

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.200 Minimalna starosna dob

Podnositelji zahtjeva za BPL moraju imati najmanje 17 godina.

FCL.205 Uvjeti

Podnositelji zahtjeva za stjecanje PPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za klasu ili za tip zrakoplova koji se koristio za ispit praktične osposobljenosti, kako je uspostavljeno u poddijelu H.

FCL.210 Tečaj osposobljavanja

- (a) Podnositelj zahtjeva za PPL mora završiti tečaj osposobljavanja u ATO ili DTO.
- (b) Tečaj mora uključivati osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje koje odgovara privilegijama za PPL za koje se podnosi zahtjev.
- (c) Teorijsko osposobljavanje i letačko osposobljavanje mogu se završiti u DTO ili ATO koji je različit od onog u kojem su podnositelji zahtjeva započeli osposobljavanje.

FCL.215 Ispit iz teorijskog znanja

Podnositelji zahtjeva za PPL dužni su polaganjem ispita iz sljedećih predmeta dokazati razinu teorijskog znanja koja odgovara privilegijama koje im se daju:

- (a) zajednički predmeti:
 - Zrakoplovno pravo,
 - Ljudske sposobnosti,
 - Meteorologija,
 - Komunikacije; i
 - Navigacija;
- (b) specifični predmeti koji se odnose na različite kategorije zrakoplova:
 - Načela letenja,
 - Operativni postupci,
 - Izvedba leta i planiranje leta, i
 - Opće znanje o zrakoplovima.

FCL.235 Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelji zahtjeva za dozvolu privatnog pilota (PPL) dužni su polaganjem ispita praktične osposobljenosti dokazati sposobnost obavljanja dužnosti vođe zrakoplova (PIC) na zrakoplovu odgovarajuće kategorije i relevantnih postupaka i manevra s odgovarajućom kompetencijom za privilegije koje im se dodjeljuju.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti morali su obaviti letačko osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji se koristi u ispitu praktične osposobljenosti.
- (c) Prolazna ocjena
 - (1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji zrakoplova na kojoj se leti.
 - (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijelu sekciju. Ako podnositelj zahtjeva ne položi samo jednu sekciju, obvezan je ponoviti samo tu sekciju. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od 1 sekcije obvezan je ponoviti cijeli ispit.
 - (3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu s (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
 - (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za PPL avione - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Privilegije

- (a) Privilegije nositelja PPL(A) omogućuju nositelju dozvole da bez naknade djeluje kao PIC ili kopilot na avionima ili TMG u nekomercijalnim operacijama i koristi se svim privilegijama nositelja LAPL(A).
- (b) Bez obzira na prethodni stav, nositelj PPL(A) s privilegijom instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:
 - (1) provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(A) ili PPL(A);
 - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;
 - (3) osposobljavanje, testiranja i provjere za ovlaštenja ili potvrde povezane s tim dozvolama.

FCL.210.A PPL(A) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

- (a) Podnositelji zahtjeva za PPL(A) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG, od čega 5 sati može biti odradeno na FSTD, uključujući najmanje:
 - (1) 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorem; i

- (2) 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom od najmanje 270 km (150 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(A). Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(A) moraju obaviti najmanje 15 sati naleta na avionima nakon izdavanja LAPL(A), od čega najmanje 10 sati mora biti letačko osposobljavanje završeno kao tečaj osposobljavanja u DTO ili ATO. Taj tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje četiri sata samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje dva sata samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom dužim od 270 km (150 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- (c) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji imaju SPL izdan u skladu sa Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se uređuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, uključujući privilegije za upravljanje TMG. Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji imaju SPL s privilegijama za upravljanje TMG moraju imati:
 - (1) najmanje 24 sata naleta na TMG nakon upisa privilegija za TMG; i
 - (2) najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na avionima kao tečaj osposobljavanja u DTO ili ATO, uključujući najmanje zahtjeve iz (a)(2).
- (d) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznat će se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 10 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za PPL helikoptere – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Privilegije

- (a) Privilegije nositelja PPL(H) omogućuju nositelju dozvole da bez naknade djeluje kao PIC ili kopilot na helikopterima u nekomercijalnim operacijama i koristi se svim privilegijama nositelja LAPL(H).
- (b) Bez obzira na prethodni stav, nositelj PPL(H) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:
 - (1) provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(H) ili PPL(H);
 - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;
 - (3) osposobljavanje, testiranja i provjere za ovlaštenja ili potvrde povezane s tim dozvolama.

FCL.210.H PPL(H) – Iskustvo i priznavanje

- (a) Podnositelji zahtjeva za PPL(H) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima, od čega najviše 5 sati može biti obavljeno na FNPT ili FFS, uključujući najmanje:
 - (1) 25 sati naleta s instruktorem; i
 - (2) 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim letom dužim od 185 km (100 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

- (3) 35 od 45 sati letačkog osposobljavanja mora biti obavljen istom tipu helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(H). Podnositelji zahtjeva za PPL(H) koji posjeduju LAPL(H) moraju završiti tečaj osposobljavanja u DTO ili ATO. Taj tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje pet sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje jedan samostalni rutni let pod nadzorom instruktora duži od 185 km (100 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- (c) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznat će se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 6 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za PPL zračni brod – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Privilegije

- (a) Privilegije nositelja PPL(As) omogućuju nositelju dozvole da djeluje kao PIC ili kopilot zračnih brodova u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Bez obzira na prethodni stav, nositelj PPL(As) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:
 - (1) provođenje letačkog osposobljavanja za PPL(As);
 - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjere stručnosti za tu dozvolu;
 - (3) osposobljavanje, testiranje i provjere za ovlaštenja ili potvrde povezane s tim dozvolama.

FCL.210.As PPL(As) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

- (a) Kandidat za PPL(As) moraju obaviti najmanje 35 sati letačkog osposobljavanja na zračnim brodovima, od čega najviše 5 sati može biti obavljeno na FSTD, uključujući najmanje:
 - (1) 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorem, uključujući:
 - (i) 3 sata osposobljavanja za rutno letenja, uključujući 1 rutni let duži od 65 km (35 NM);
 - (ii) 3 sata osposobljavanja za instrumentalno letenje;
 - (2) 8 polijetanja i slijetanja na aerodromu uključujući procedure za vezanje i odvezivanje;
 - (3) 8 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora.
- (b) zahtjeva koji imaju BPL izdan u skladu sa Aneksom III (Dio-BFCL) propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i kvalifikaciju za upravljanje zračnim brodovima na topli zrak priznaje se 10% ukupnog naleta koji su ostvarili na dužnosti PIC na takvim zračnim brodovima, pri čemu je gornja granica priznatog naleta 5 sati.

PODDIO D

DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA - CPL

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.300 CPL - Minimalna starosna dob

Podnositelj zahtjeva za dozvolu profesionalnog pilota CPL mora imati najmanje 18 navršenih godina.

FCL.305 CPL – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije. Privilegije nositelja CPL, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, su da:

- (1) koristi privilegije nositelja LAPL i PPL;
- (2) djeluje kao PIC ili kopilot na bilo kojem zrakoplovu u operacijama, osim u komercijalnom zračnom prijevozu;
- (3) djeluje kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu na bilo kojem jednopilotnom zrakoplovu, uz ograničenje određeno u FCL.060 i ovom poddijelu;
- (4) djeluje kao kopilot u komercijalnom zračnom prijevozu uz ograničenje određeno u FCL.060.
- (b) Uvjeti. Podnositelj zahtjeva za izdavanje CPL dozvole mora ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za klasu ili tip zrakoplova koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.310 CPL – Ispiti iz teorijskog znanja

Podnositelji zahtjeva za izdavanje CPL moraju dokazati razinu znanja koje odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:

- (a) Zrakoplovno pravo;
- (b) Opće znanje o zrakoplovima – konstrukcija zrakoplova/sustavi/pogonski sustav;
- (c) Opće znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji;
- (d) Masa i ravnoteža;
- (e) Izvedba;
- (f) Planiranje i nadzor leta;
- (g) Ljudske sposobnosti;
- (h) Meteorologija;
- (i) Opća navigacija;
- (j) Radio-navigacija;
- (k) Operativni postupci;
- (l) Načela letenja; i
- (m) Komunikacija.

FCL.315 CPL – Tečaj osposobljavanja

Podnositelj zahtjeva za CPL mora završiti osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje u ATO, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu.

FCL.320 CPL – Ispit praktične osposobljenosti

Podnositelj zahtjeva za CPL mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 4. ovom dijelu, i dokazati sposobnost djelovanja kao PIC za odgovarajuću kategoriju zrakoplova, i relevantne postupke i manevre s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje se daju dozvolom.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion – CPL(A)

FCL.315.A CPL – Tečaj osposobljavanja

Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izdavanje CPL(A) uključuju osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega.

FCL.325.A CPL(A) – Specifični uvjeti za nositelje MPL

Prije nego počne koristiti privilegije CPL(A), nositelj MPL mora obaviti na avionima:

- (a) 70 sati naleta;
 - (1) kao PIC; ili
 - (2) najmanje 10 sati naleta kao PIC i dodatni naleta kao PIC pod nadzorom (PICUS).

Od tih 70 sati, 20 sati mora biti rutno letenje u vizualnim uvjetima (VFR) kao PIC, ili 10 sati rutnog letenja kao PIC i 10 sati kao PICUS. U ovaj nalet mora biti uključena jedan rutni let u vizualnim uvjetima od najmanje 540 km (300 NM) tijekom kojeg se mora obaviti potpuno zaustavljanje na 2 različita aerodroma kao PIC;

- (b) elemente CPL modularnog tečaja osposobljavanja kako je specificirano u 10(a) i 11 Dodatka 3, E ovog dijela; i
- (c) uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za CPL(A), u skladu sa FCL.320.

PODDIO E**DOZVOLA PILOTA VIŠEČLANE POSADE – MPL
FCL.400.A MPL - Minimalna starosna dob**

Podnositelj zahtjeva za MPL mora imati najmanje 18 navršenih godina.

FCL.405.A MPL – Privilegije

- (a) Privilegije nositelja MPL su da djeluje kao kopilot na avionu za koji se zahtijeva da se mora operirati s kopilotom.
- (b) Nositelj MPL može steći dodatne privilegije kao što su:
 - (1) privilegije nositelja PPL(A), pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti za PPL(A) propisani u Pododjeljku C;
 - (2) privilegije nositelja CPL(A) dozvole, pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti propisani u FCL.325.A.
- (c) Nositelj MPL dozvole imat će privilegije IR(A) koje su ograničene na avione za koje se zahtijeva da se moraju operirati s kopilotom. Privilegije IR(A) se mogu proširiti na jednopilotne operacije avionima, pod uvjetom da je nositelj dozvole završio osposobljavanje koje je kako bi djelovao kao PIC u jednopilotnim operacijama koje se izvode isključivo uz instrumentalno letenje i uspješno položio jedno pilotni ispit praktične osposobljenosti za IR(A).

FCL.410.A MPL – Tečaj osposobljavanja i ispiti iz teorijskog znanja

- (a) Tečaj
Podnositelji zahtjeva za izdavanje MPL moraju završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO u skladu s Dodatkom 5. ovom aneksu (Dio-FCL).
- (b) Ispit
Podnositelji zahtjeva za izdavanje MPL moraju dokazati razinu teorijskog znanja koje odgovara znanju nositelja dozvole ATPL(A), u skladu sa FCL.515, i ovlaštenju za višepilotni tip.

FCL.415.A MPL – Praktični ispit

- (a) Podnositelj zahtjeva za MPL mora dokazati kroz kontinuiranu procjenu vještina potrebnih za ispunjenje svih jedinica kompetencije kako je određeno u Dodatku 5. ovom dijelu, da leti kao PF i PNF, u višemotornom, turbinskom, višepilotnom avionu u vizualnim i instrumentalnim uvjetima.
- (b) Po završetku tečaja osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu, i dokazati sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevra s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola. Ispit praktične osposobljenosti mora se obaviti na tipu aviona korištenog u naprednoj fazi integriranog tečaja osposobljavanja za MPL ili na FFS koji predstavlja isti tip.

PODDIO F**DOZVOLA PROMETNOG PILOTA – ATPL
ODJELJAK 1.****Zajednički zahtjevi****FCL.500 ATPL - Minimalna starosna dob**

Podnositelj zahtjeva za ATPL mora imati najmanje 21 navršenu godinu.

FCL.505 ATPL – Privilegije

- (a) Privilegije. Privilegije nositelja ATPL dozvole, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, su da:
 - (1) koristi privilegije nositelja LAPL, PPL i CPL;
 - (2) djeluje kao PIC zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.
- (b) Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za tip zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.515 ATPL – Tečaj osposobljavanja i ispiti iz teorijskog znanja

- (a) Tečaj
Podnositelji zahtjeva za ATPL moraju završiti tečaj osposobljavanja u ATO. Tečaj može biti integrirani ili modularni, u skladu s Dodatkom 3. ovom aneksu (Dio-FCL).
- (b) Ispit
Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL moraju dokazati razinu znanja koje odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:
 - (1) Zrakoplovno pravo;
 - (2) Opće znanje o zrakoplovima – konstrukcija zrakoplova/sustavi/pogonski sustav;
 - (3) Opće znanje o zrakoplovima – mjeri uređaji;
 - (4) Masa i ravnoteža;
 - (5) Izvedba;
 - (6) Planiranje i nadzor leta;
 - (7) Ljudske sposobnosti;
 - (8) Meteorologija;
 - (9) Opća navigacija;
 - (10) Radio-navigacija;
 - (11) Operativni postupci;
 - (12) Načela letenja; i
 - (13) Komunikacija.

ODJELJAK 2.**Specifični zahtjevi za kategoriju avion – ATPL(A)****FCL.505.A ATPL(A) – Ograničenja privilegija za pilote koji su prethodno posjedovali MPL**

Ako je nositelj ATPL(A) prethodno posjedovao samo MPL, privilegije koje daje dozvola moraju biti ograničene na višepilotne operacije, osim kad je pilot ispunio zahtjeve iz FCL.405.A(b)(2) i (c) za jednopilotne operacije.

FCL.510.A ATPL(A) – Preduvjeti, iskustvo i priznavanje

- (a) Preduvjeti. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) moraju biti nositelji:
 - (1) MPL; ili
 - (2) CPL(A) i IR za višemotorne avione. U ovom slučaju, podnositelj zahtjeva mora imati završeno MCC osposobljavanje.
- (b) Iskustvo. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) mora imati najmanje 1 500 sati naleta na avionima, uključujući najmanje:
 - (1) 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama,
 - (2) (i) 500 sati kao PIC pod nadzorom; ili
 - (ii) 250 sati kao PIC; ili
 - (iii) 250 sati, koji se sastoje od najmanje 70 sati kao PIC i preostalo kao PIC pod nadzorom (PICUS);
 - (3) 200 sati rutnog letenja od kojih će najmanje 100 sati biti kao PIC ili PIC pod nadzorom (PICUS);
 - (4) 75 sati instrumentalnog naleta od kojih ne više od 30 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i
 - (5) 100 sati letenja noću kao PIC ili kopilot.
- (c) Priznavanje.

- (1) Nositeljima dozvole pilota za druge kategorije zrakoplova priznat će se nalet do maksimalno:
 - (i) u slučaju TMG ili jedrilica, 30 sati kao PIC;
 - (ii) u slučaju helikoptera, 50% svog ukupnog naleta zahtijevanog u (b).
- (2) Nositeljima dozvole inženjera leta izdane u skladu s odgovarajućim propisima u Bosni i Hercegovini, priznat će se 50 % naleta u ulozi inženjera leta do maksimalno 250 sati. Tih 250 sati **može** se priznati za zahtijevanih 1 500 sati iz stavka (b), i za zahtijevanih 500 sati u (b)(1), uz uvjet da ukupno priznati nalet po bilo kojoj od ovih točaka ne premašuje 250 sati.
- (d) Iskustvo zahtijevano u (b) mora biti završeno prije ispita praktične osposobljenosti za ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) – Ispit praktične osposobljenosti

Podnositelj zahtjeva za ATPL(A) mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu i dokazati sposobnost da je kao PIC višepilotnog aviona u IFR uvjetima, i izvođenje relevantnih procedura i manevra s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola.

Ispit praktične osposobljenosti mora se obaviti na avionu ili na odgovarajuće kvalificiranom FFS koji predstavlja isti tip aviona.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Preduvjeti, iskustvo i priznavanje

Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) moraju:

- (a) imati CPL(H);
- (b) imati završeno MCC osposobljavanje u skladu s FCL.735.H;
- (c) imati minimum 1 000 sati naleta kao pilot helikoptera od čega najmanje:
 - (1) 350 sati u višepilotnim operacijama na helikopterima
 - (2) (i) 250 sati kao PIC; ili
 - (ii) 100 sati kao PIC i 150 kao PIC pod nadzorom; ili
 - (iii) 250 sati kao PIC pod nadzorom na višepilotnim helikopterima. U tom slučaju, privilegije ATPL(H) ograničene su na višepilotne operacije, sve dok se ne naleti 100 sati kao PIC;
 - (3) 200 sati rutnog letenja od čega najmanje 100 sati mora biti kao PIC ili PIC pod nadzorom;
 - (4) 30 sati instrumentalnog naleta od čega najviše 10 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i
 - (5) 100 sati noćnog letenja kao PIC ili kopilot.
- (d) Priznaje se nalet na avionima do 50 % naleta potrebnog u (c).
- (e) Ispustvo zahtijevano u (c) mora biti stečeno prije ispita praktične osposobljenosti za ATPL(H);
- (f) Podnositeljima zahtjeva za ATPL(H) priznaje se cijelovito osposobljavanje u (b) ako ispunjavaju uvjete iz FCL.720.H(a)(2)(ii) i dodatno su prošli osposobljavanje u ATO kako bi zadovoljili propisani standard za uspješno završen tečaj u skladu s FCL.735.H.

FCL.520.H ATPL(H) – Ispit praktične osposobljenosti

Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu i dokazati sposobnost obavljanja dužnosti kao vođa da djeluju kao PIC višepilotnog helikoptera, i izvođenja relevantnih procedura i manevra s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola.

Ispit praktične osposobljenosti mora se obaviti na helikopteru ili na odgovarajuće kvalificiranom FFS koji predstavlja isti tip helikoptera.

PODDIO G OVLAŠTENJE ZA INSTRUMENTALNO LETENJE – IR ODJELJAK 1. Zajednički zahtjevi

FCL.600 IR — Općenito

Uz iznimku odredaba iz FCL.835, operacije aviona, helikoptera, zračnog broda ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom prema IFR smiju obavljati samo nositelji PPL, CPL, MPL i ATPL koji imaju IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova ili, ako nositelj nema IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova, isključivo tijekom ispita praktične osposobljenosti ili osposobljavanja s instruktorm.

FCL.605 IR - Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije nositelja IR su da upravlja zrakoplovom u skladu s IFR, uključujući operacije PBN, s minimalnom visinom odluke ne manjom od
 - (1) 200 stopa (60 m),
 - (2) manje od 200 stopa (60 m), pod uvjetom da su za to ovlašteni u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.
- (b) Uvjeti:
 - (1) Nositelji IR koriste svoje privilegije u skladu sa uvjetima propisanim u Dodatku 8. ovog aneksu;
 - (2) Kako bi koristili privilégije kao PIC pod pravilima instrumentalnog letenja višepilotnog helikoptera, nositelji IR(H) moraju naletjeti najmanje 70 sati instrumentalnog letenja od čega najviše 30 sati može biti instrumentalni nalet na tlu.

FCL.610 IR – Preduvjeti i priznavanje

Podnositelji zahtjeva za IR moraju:

- (a) Imati:
 - (1) najmanje PPL dozvolu za odgovarajuću kategoriju zrakoplova; i
 - (i) privilegije letenja noću u skladu sa FCL.810, ako se privilegije IR budu koristile noću ili
 - (ii) ATPL dozvolu u drugoj kategoriji zrakoplova; ili
 - (2) CPL dozvolu u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) Najmanje 50 sati rutnog letenja kao PIC u avionima, TMG-ima, helikopterima ili zračnim brodovima, od čega najmanje 10 sati, ili u slučaju zračnih brodova, 20 sati na relevantnoj kategoriji zrakoplova.
- (c) Samo helikopteri. Podnositelji zahtjeva koji imaju završen ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani tečaj osposobljavanja biti će oslobođeni zahtjeva iz (b).

FCL.615 IR – Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje

- (a) Tečaj

Podnositelji zahtjeva za IR moraju završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO. Tečaj mora biti:

 - (1) integrirani tečaj osposobljavanja koji uključuje osposobljavanje za IR u skladu s Dodatkom 3. ovom aneksu (Dio-FCL); ili
 - (2) modularni tečaj u skladu s Dodatkom 6. ovom aneksu (Dio-FCL).
- (b) Ispit

Podnositelji zahtjeva moraju dokazati razinu teorijskog znanja koja odgovara danim privilegijama iz sljedećih predmeta:

 - (1) Zrakoplovno pravo;
 - (2) Opće znanje o zrakoplovima – merni uređaji;

- (3) Planiranje i nadzor leta;
- (4) Ljudske sposobnosti;
- (5) Meteorologija;
- (6) Radio-navigacija; i
- (7) komunikacija.

FCL.620 IR – Ispit praktične osposobljenosti

Podnositelji zahtjeva za IR moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 7. ovom aneksu kako bi dokazali sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevra sa stupnjem kompetencije koja odgovara danim privilegijama.

FCL.625 IR – Važenje, produženje i obnavljanje

- (a) **Važenje**
Razdoblje važenja IR je jedna godina.
- (b) **Producenje**
 - (1) Važenje IR će biti produženo unutar tri mjeseca koji prethode datumu njegova isteka ako se ispune kriteriji produženja za relevantnu kategoriju zrakoplova.
 - (2) Ako podnositelji zahtjeva odluče ispuniti zahtjeve za produženje prije roka propisanog pod (1), novo razdoblje važenja počinje od datuma provjere stručnosti.
 - (3) Podnositelji zahtjeva koji ne ostvare prolaz u relevantnim sekcijama provjere stručnosti za IR prije isteka važenja IR smiju upotrebljavati IR privilegije tek nakon što u potpunosti polože provjeru stručnosti za IR.
 - (4) Podnositeljima zahtjeva za produženje važenja instrumentalnoga letenja (IR) mora se u potpunosti priznati provjera stručnosti u skladu s ovim poddijelom kada završe praktičnu procjenu EBT u skladu sa Dodatkom 10. u vezi s IR kod operatora EBT.
- (c) **Obnavljanje**
Ako je važenje IR ovlaštenja isteklo, kako bi obnovili privilegije koje im ovlaštenje daje, podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:
 - (1) kako bi se utvrdilo je li osposobljavanje za osvježenje znanja potrebno kako bi podnositelji zahtjeva postigli razinu stručnosti potrebnu za uspješan prolaz elementa instrumentalnog letenja na ispitu praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9., moraju proći procjenu u bilo kojoj od sljedećih organizacija:
 - (i) u ATO (odobrenoj organizaciji za osposobljavanje);
 - (ii) kod operatora EBT koji ima posebno odobrenje za takvo osposobljavanje za osvježenje znanja;
 - (2) ako organizacija koja provodi procjenu u skladu sa navedenim pod (1) smatra da je to potrebno, podnositelji zahtjeva moraju završiti osposobljavanje za osvježenje znanja u toj organizaciji;
 - (3) nakon uskladivanja sa navedenim pod (1) i, prema potrebi, sa navedenim pod (2) podnositelji zahtjeva moraju proći provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ili proći praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10. Ta se praktična procjena EBT može kombinirati s osposobljavanjem za osvježenje znanja navedenim pod (2);
 - (4) imaju ovlaštenje za klasu ili tip, osim ako nije drugačije određeno u ovom aneksu.
- (d) Ako IR nije produžavan ili obnavljan u prethodnih sedam godina, podnositelji zahtjeva za IR moraju ponovno uspješno položiti ispit iz teorijskog znanja i ispit praktične osposobljenosti za IR.

- (e) Nositelji važećeg IR na dozvoli pilota koju je izdala treća zemlja u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji izuzimaju se od ispunjavanja zahtjeva navedenih pod (c)(1), (c)(2) i (d) pri obnavljaju IR privilegija iz dozvola izdanih u skladu s ovim aneksom.
- (f) Provjera stručnosti navedena pod (c)(3) može se kombinirati s provjerom stručnosti koja se provodi radi obnavljanja ovlaštenja za odgovarajuću klasu ili za tip.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.620.A IR(A) – Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Za višemotorni IR(A), ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na višemotornom avionu. Za jednomotorni IR(A), ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na jednomotornom avionu. Višemotorni avion sa centralnim potiskom smatra se jednomotornim avionom za potrebe ove podtočke.
- (b) Podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit praktične osposobljenosti za IR(A) za višemotorne avione u jednopilotnom višemotornom avionu za koji je potrebno ovlaštenje za klasu daje se i IR(A) za jednomotorne avione za ovlaštenja za klasu ili tip jednomotornih aviona koja imaju.

FCL.625.A IR(A) – Producenje

- (a) **Producenje.**
Za produženje IR(A) podnositelji zahtjeva moraju:
 - (1) imati ovlaštenje za odgovarajuću klasu ili za tip, osim ako se produženje važenja IR kombinira s obnavljanjem ovlaštenja za odgovarajuću klasu ili za tip;
 - (2) uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom aneksu ili praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10. ako se produženje važenja IR kombinira s produženjem ovlaštenja za klasu ili za tip;
 - (3) ako produženje važenja IR nije kombinirano s produženjem ovlaštenja za klasu ili za tip:
 - (i) za jednopilotne avione, uspješno položiti odjeljak 3b i one dijelove odjeljaka 1 koji su relevantni za namjeravani let na provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom aneksu;
 - (ii) za višemotorne avione, odraditi odjeljak 6 na provjeru stručnosti za jednopilotne avione u skladu sa Dodatkom 9. ovom aneksu isključivo prema instrumentima.
 - (4) FNPT II ili FFS koji predstavlja relevantnu klasu ili tip aviona može se upotrebljavati za produženje na temelju točke (3), pod uvjetom da svaka druga provjera stručnosti za produženje važenja IR(A) mora biti obavljena u avionu.
- (b) Priznavanje će biti u skladu s Dodatkom 8. ovom dijelu.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.625.H IR(H) – Producenje

- (a) Za produženje IR(H) podnositelji zahtjeva moraju:
 - (1) imati ovlaštenje za odgovarajući tip, osim ako se produženje važenja IR kombinira sa obnavljanjem ovlaštenja za odgovarajući tip;
 - (2) uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom aneksu za odgovarajući tip helikoptera, ako se produženje važenja IR kombinira sa produženjem ovlaštenja za tip;

- (3) ako produženje važenja IR nije kombinirano sa produženjem ovlaštenja za tip, uspješno položiti odjeljak 5. i relevantne dijelove odjeljka 1. na provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom aneksu za relevantnu kategoriju helikoptera.
- (b) FTD 2/3 ili FFS koji predstavlja relevantan tip helikoptera može se upotrebljavati za provjeru stručnosti u skladu sa navedenim pod (a)(3), pod uvjetom da svaka druga provjera stručnosti za produženje važenja IR(H) mora biti obavljena u helikopteru.
- (c) Priznavanje se provodi u skladu sa Dodatkom 8. ovom aneksu.

FCL.630.H IR(H) – Proširenje privilegija IR (h) na druge tipove helikoptera

Osim ako je drukčije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Aneksom I (Dio-21) propisa o certifikaciji plovđbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, nositelji IR(H) koji žele proširiti svoje IR(H) privilegije na druge tipove helikoptera moraju, osim relevantnog tečaja osposobljavanja za tip, završiti u ATO dva (2) sata letačkog osposobljavanja u relevantnom tipu samo po instrumentima u skladu s IFR koji se mogu izvoditi na FFS ili FTD koji na odgovarajući način predstavlja relevantni tip za IFR operacije.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju zračnih brodova

FCL.620.As IR(As) – Ispit praktične osposobljenosti

Za višemotorni IR(As), ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen u višemotornom zračnom brodu. Za jednomotorni IR(As), ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen u jednomotornom zračnom brodu.

FCL.625.As IR(As) – Producavanje

Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(As):

- (a) kada je kombinirano sa produžavanjem ovlaštenja za tip, moraju uspješno položiti provjeru stručnosti sukladno Dodatku 9. ovom dijelu, za relevantnu kategoriju zračnog broda;
- (b) kada nije kombinirano sa produžavanjem ovlaštenja za tip, moraju uspješno položiti odjeljak 5 i one dijelove sekcije 1 koje su relevantne za namjeravani let na provjeru stručnosti za zračni brod u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu. U ovom slučaju FTD 2/3 ili FFS koji predstavlja relevantan tip može se koristiti za provjeru, s tim da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje važenja IR(As) ovlaštenja u ovim okolnostima mora biti obavljena na zračnom brodu.

PODDIO H

OVLAŠTENJA ZA KLASU I TIP

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.700 Okolnosti u kojima je ovlaštenje za klasu ili za tip zrakoplova potrebno

- (a) Nositelji dozvole pilota smiju obavljati dužnost pilota zrakoplova samo ako imaju važeće, odgovarajuće ovlaštenje za klasu ili tip, osim u sljedećim slučajevima:
 - (1) ako koriste privilegije LAPL;
 - (2) tijekom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za obnavljanje ovlaštenja za klasu ili tip;
 - (3) tijekom letačkog osposobljavanja;
 - (4) ako imaju ovlaštenje za testno letenje stečeno u skladu s FCL.820.
- (b) Neovisno od navedenog pod (a), u slučaju letova koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova zrakoplova,

piloti mogu imati posebnu potvrdu nadležnog organa, kojom se autorizira izvođenje takvih letova. Navedena autorizacija ima ograničeno važenje za specifične letove.

FCL.705 Privilegije nositelja ovlaštenja za klasu ili za tip

Privilegije nositelja ovlaštenja za klasu ili za tip su da djeluju kao pilot na klasi ili na tipu zrakoplova koji je određen u ovlaštenju.

FCL.710 Ovlaštenje za klasu ili za tip – varijante

- (a) Piloti moraju završiti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje klase ili tipa zrakoplova kako bi proširili svoje privilegije na drugu varijantu zrakoplova unutar ovlaštenja jedne klase ili tipa. U slučaju varijanti unutar ovlaštenja za klasu ili tip, osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje klase ili tipa prema potrebi sadržava relevantne elemente definirane u podacima operativne prikladnosti (OSD).
- (b) Osposobljavanje za razlike može provoditi bilo tko od sljedećih subjekata:
 - (1) ATO;
 - (2) DTO u slučaju zrakoplova iz (a)(1)(c)i (a)(2)(c) točke DTO.GEN.110 Aneksa VIII;
 - (3) nositelj AOC sa odobrenim programom osposobljavanja za razlike u pogledu odgovarajuće klase ili tipa.
- (c) Neovisno o zahtjevu navedenom pod (b), osposobljavanje za razlike za TMG, jednomotorne klipne avione (SEP), jednomotorne turbinske avione (SET) i višemotorne klipne avione (MEP) mogu obavljati instruktori sa odgovarajućim kvalifikacijama, osim ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).
- (d) Ako piloti nisu upravljali varijantom unutar dvije godine nakon osposobljavanja iz (b), moraju obaviti daljnje osposobljavanje za razlike ili provjeru stručnosti u toj varijanti, osim za tipove ili varijante u okviru ovlaštenja za klasu jednomotornog klipnog aviona i TMG.
- (e) Osposobljavanje za razlike ili provjera stručnosti na toj varijanti mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugu odgovarajuću evidenciju i instruktor mora taj unos potvrditi potpisom.

FCL.725 Zahtjevi za izdavanje ovlaštenja za klasu i tip zrakoplova

- (a) Tečaj osposobljavanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora završiti tečaj osposobljavanja u ATO. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz DTO.GEN.110(a)(2)(c) Aneksa VIII (Dio-DTO) može završiti tečaj osposobljavanja u DTO. Tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip mora sadržavati obvezne elemente za relevantni tip kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu sa Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovđbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (b) Ispit iz teorijskog znanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti teorijske ispite organizirane od strane ATO kako bi dokazao razinu teorijskog znanja potrebnog za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.
 - (1) Za višepilotne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano i mora sadržavati najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih jednolikou po predmetima iz nastavnog plana.

- (2) Za jednopilotne višemotorne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano a broj pitanja s višestrukim izborom odgovora mora ovisiti o složenosti zrakoplova.
- (3) Za jednomotorne zrakoplove, polaganje teorijskog ispita mora biti provedeno usmeno od strane ispitivača za vrijeme ispita praktične osposobljenosti kako bi se utvrdilo je li postignuta zadovoljavajuća razina znanja.
- (4) Za jednopilotne avione koji su klasificirani kao avioni visokih performansi, ispit teorijskog znanja polaze se pisanim putem i sadržava najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih jednoliko po predmetima iz nastavnog plana.
- (5) Za jednopilotne jednomotorne hidroavione i jednopilotne višemotorne hidroavione ispit teorijskog znanja polaze se pisanim putem i sadržava barem 30 pitanja s višestrukim izborom odgovora.
- (c) Ispit praktične osposobljenosti. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu kako bi dokazao posjedovanje potrebnih vještina za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.
Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u razdoblju od 6 mjeseci nakon što je započeo tečaj osposobljavanja za klasu ili za tip i unutar razdoblja od 6 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva za izдавanje ovlaštenja za klasu ili za tip.
- (d) Jednopilotne i višepilotne operacije
- (1) Pilotu koji već posjeduje ovlaštenje za tip zrakoplova, s privilegijom za jednopilotne ili višepilotne operacije, priznaje se da ispunjava uvjete teorijskog znanja kad podnese zahtjev za dodavanje privilegije za drugu vrstu operacije na istom tipu zrakoplova.
 - (2) Takav pilot mora dovršiti dodatno letačko osposobljavanje za drugu vrstu operacije na relevantnom tipu u skladu s dodatkom 9. ovom aneksu, osim ako je drukčije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu sa Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uredaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija. To se osposobljavanje mora dovršiti u bilo kojem od sljedećih:
 - (i) ATO;
 - (ii) organizacija na koju se primjenjuje Aneks III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama i koja ima pravo provoditi takvo osposobljavanje na temelju odobrenja ili, u slučaju jednopilotnih helikoptera, izjave.
- (3) Osim za jednopilotne helikoptere, vrsta operacije unosi se u dozvolu.
- (4) U slučaju jednopilotnih helikoptera primjenjuje se sljedeće:
- (i) u slučaju kada je ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenje za tip nekompleksnog jednopilotnog helikoptera završen samo u višepilotnim operacijama, ograničenje ovlaštenja za tip na višepilotne operacije upisuje se u dozvoli. Taj se upis briše kad podnositelj zahtjeva završi provjeru stručnosti koja je uključivala elemente potrebne za jednopilotnu operaciju navedene u Dodatku 9. ovom aneksu.
- (ii) U svim drugim slučajevima vrsta operacije ne upisuje se u dozvolu. Pilot ima pravo koristiti privilegije ovlaštenja za tip:
- (A) u jednopilotnoj operaciji, ako su ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti:
 - (1) završeni u jednopilotnoj operaciji; ili
 - (2) završeni u višepilotnoj operaciji i sadržavali su dodatne elemente za jednopilotne operacije, kako je navedeno u Dodatku 9. ovom aneksu;
 - (B) u višepilotnoj operaciji pod svim sljedećim uvjetima:
 - (1) pilot ispunjava zahtjeve iz FCL.720.H(a)(2);
 - (2) privilegije se koriste samo u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
 - (3) Ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti obavljeni su u višepilotnoj operaciji.
- (e) Neovisno o gore navedenim stavcima, piloti koji posjeduju ovlaštenje za testiranje letova izdanog u skladu s FCL.820 koji su bili uključen u razvoj, certifikaciju ili proizvodnju testnih letova za tip zrakoplova, i imaju 50 sati ukupnog naleta ili 10 sati naleta kao PIC u testnim letovima na tom istom tipu, imaju pravo na izdavanje ovlaštenja za relevantni tip zrakoplova, pod uvjetom da udovoljavaju zahtjevima za iskustvom i preduvjetima za izdavanje ovlaštenja za taj isti tip kako je propisano ovim poddijelom za relevantnu kategoriju zrakoplova.
- (f) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za klasu za TMG koji imaju i SPL izdan u skladu sa Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, uključujući privilegije za upravljanje TMG, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz točaka (a), (b) i (c).

FCL.740 Važenje i obnavljanje ovlaštenja za klasu i tip

- (a) Važenje
- (1) Razdoblje važenja ovlaštenja za klasu i tip jest jedna godina, osim u slučaju ovlaštenja za klasu jednopilotnih jednomotornih aviona čije je razdoblje važenja dvije godine, osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD). Ako piloti odluče ispuniti zahtjeve za produženje prije roka propisanog u FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL i FCL.740.As, novo razdoblje važenja počinje od datuma provjere stručnosti.
 - (2) Podnositeljima zahtjeva za produženje ovlaštenja za klasu ili za tip mora se u potpunosti priznati provjera stručnosti u skladu s ovim poddijelom kada završe praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10. kod operatora EBT koji je proveo EBT za relevantnu klasu ili tip.
- (b) Obnavljanje
- Pri obnavljaju ovlaštenja za klasu ili za tip, podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati sve sljedeće zahtjeve:
- (1) kako bi se utvrdilo je li osposobljavanje za osvještenje znanja potrebno kako bi podnositelji zahtjeva postigli razinu stručnosti potrebu za sigurno upravljanje zrakoplovom, moraju proći procjenu u bilo kojoj od sljedećih organizacija:

- (i) u ATO;
- (ii) u DTO ili ATO, ako se isteklo ovlaštenje odnosilo na klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz točke DTO.GEN.110(a)(2)(c) Aneksta VIII;
- (iii) u DTO ili ATO ili s instruktorom, ako je ovlaštenje isteklo prije najviše tri godine i ako je bila riječ o ovlaštenju za klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse ili ovlaštenju za klasu TMG;
- (iv) kod operatora EBT koji ima posebno odobrenje za takvo ospozobljavanje za osvježenje znanja;
- (2) ako organizacija ili instruktor koji provode procjenu u skladu s navedenim pod (1) smatraju da je to potrebno, podnositelji zahtjeva moraju završiti ospozobljavanje za osvježenje znanja u toj organizaciji ili kod tog instruktora;
- (3) nakon uskladivanja s navedenim pod (1) i, prema potrebi, s navedenim pod (2), podnositelji zahtjeva moraju proći provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ili završiti praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10. Ta se praktična procjena EBT može kombinirati s ospozobljavanjem za osvježenjem znanja navedenim pod (2).

Neovisno o (b)(1), (b)(2) i (b)(3), piloti koji posjeduju ovlaštenje za testno letenje izdano u skladu s FCL.820 koji su bili uključeni u testno letenje tijekom razvoja, certifikacije ili proizvodnje za tip zrakoplova i imaju ukupno 50 sati naleta ili 10 sati naleta kao PIC na testnim letovima u tom tipu zrakoplova, tijekom godine koja prethodi datumu njihova zahtjeva, imaju pravo podnijeti zahtjev za produženje ili obnavljanje odgovarajućeg ovlaštenja za tip.

Podnositelji zahtjeva izuzimaju se od zahtjeva iz (b)(1) i (b)(2) ako imaju važeće ovlaštenje za istu klasu ili tip zrakoplova na dozvoli pilota koju je izdala treća zemlja u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji i imaju pravo upotrebljavati privilegije tog ovlaštenja.

- (c) Piloti koji napuste operatorov program EBT nakon što nisu dokazali prihvatljivu razinu stručnosti u skladu s tim programom EBT ne smiju koristiti privilegije tog ovlaštenja za tip dok ne zadovolje jedan od sljedećih uvjeta:
 - (1) završe praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10.
 - (2) polože provjeru stručnosti u skladu s FCL.625(c)(3) ili FCL.740(b)(3), ovisno o slučaju. U tom se slučaju ne primjenjuje FCL.625 (b)(4) i FCL.740(a)(2).

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.720.A Zahtjevi u pogledu iskustva i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip – avioni

Osim ako je drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovilbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (OSD) podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip moraju ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu iskustva i preduvjeti za izdavanje relevantnog ovlaštenja:

(a) Jednopilotni avioni

Podnositelji zahtjeva za prvotnim izdavanjem privilegija za upravljanje jednopilotnim avionom u višepilotnim operacijama, kada podnose zahtjev za izdavanje ovlaštenja

za klasu ili za tip ili kada proširuju privilegije ovlaštenja za klasu ili za tip koje već posjeduju na višepilotne operacije, moraju ispunjavati zahtjeve iz (b)(4), a prije početka odgovarajućeg tečaja ospozobljavanja, i zahtjeve iz (b)(5).

Dodatni zahtjevi:

- (1) Jednopilotni višemotorni avioni
Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za klasu ili tip na jednopilotnom višemotornom avionu mora obaviti najmanje 70 sati kao PIC na avionima.
- (2) Jednopilotni nesloženi avioni visokih performansi
Prije početka letačkog ospozobljavanja podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip za jednopilotni avion klasificiran kao avion visokih performansi moraju:
 - (i) imati najmanje 200 sati ukupnog letačkog iskustva, od čega 70 sati kao PIC na avionima; i
 - (ii) ispunjavati jedan od sljedećih zahtjeva:
 - (A) imati potvrdu o uspješno završenom tečaju za dodatno teorijsko znanje u ATO; ili
 - B) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL); ili
 - C) uz dozvolu izdanu u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL) imati dozvolu ATPL(A) ili CPL(A)/IR s priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdanu u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
- (3) Jednopilotni složeni avioni visokih performansi
Podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za tip složenog jednopilotnog aviona visokih performansi moraju, uz zahtjeve iz navedene pod (2), ispunjavati sve sljedeće uvjete:
 - (i) prethodno ili sada imati IR(A) za jednomotorni ili višemotorni avion, prema potrebi i kako je utvrđeno u Poddjelu G;
 - (ii) za izdavanje prvog ovlaštenja za tip, prije početka tečaja ospozobljavanja za ovlaštenje za tip moraju ispunjavati zahtjeve iz (b)(5).
- (b) Višepilotni avioni
Podnositelji zahtjeva za tečaj ospozobljavanja za prvo ovlaštenje za tip višepilotnog aviona moraju biti učenici piloti koji pohađaju tečaj ospozobljavanja za MPL ili, prije početka tečaja ospozobljavanja za ovlaštenje za tip, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:
 - (1) imati najmanje 70 sati letačkog iskustva kao PIC na avionima;
 - (2) prethodno ili sada imati ovlaštenje IR(A) za višemotorne avione;
 - (3) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim Aneksom (Dio-FCL);
 - (4) osim kad je ospozobljavanje za ovlaštenje za tip kombinirano s ospozobljavanjem za MCC:
 - (i) imati potvrdu o uspješno završenom ospozobljavanju za MCC na avionu; ili
 - (ii) imati potvrdu o uspješno završenom tečaju ospozobljavanja za MCC na helikopterima i imati više od 100 sati letačkog iskustva kao piloti višepilotnih helikoptera; ili
 - (iii) imati najmanje 500 sati kao piloti na višepilotnim helikopterima; ili
 - (iv) imati najmanje 500 sati kao piloti u višepilotnim operacijama na jednopilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u skladu s primjenjivim zahtjevima letačkih operacija; i
 - (5) završili su tečaj ospozobljavanja iz točke FCL.745.A, osim ako ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:

- (i) u prethodne tri godine završili su osposobljavanje i provjeravanje u skladu s točkama ORO.FC.220 i ORO.FC.230 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
- (ii) završili su osposobljavanje iz FCL.915(e)(1)(ii).
- (c) Neovisno o (b), država članica može izdati ovlaštenje za tip s ograničenim privilegijama za višepilotni avion koje dozvoljava nositeljima takvog ovlaštenja da djeluju kao kopiloti u krstarenju iznad FL 200, uz uvjet da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za tip izdano u skladu s navedenim pod (b);
- (d) Kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), korištenje privilegija koje daje ovlaštenje za tip može u početku biti ograničeno na letenje pod nadzorom instruktora. Nalet pod nadzorom instruktora unosi se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje ga instruktor. Ograničenje će se ukloniti kad piloti dokažu da je završen nalet pod nadzorom instruktora koji se zahtijeva na temelju podataka o operativnoj prikladnosti (OSD).

FCL.725.A Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izdavanje ovlaštenja za klasu i tip – avioni

Osim ako je drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu sa Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji ploviljenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uredaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija:

- (a) za jednopilotne višemotorne avione:
 - (1) tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje za ovlaštenje za klasu jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 7 sati osposobljavanja o operacijama višemotornih aviona; i
 - (2) tečaj letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 2 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorem u normalnim uvjetima na višemotornom avionu i ne manje od 3 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorem u uvjetima otkaza motora i tehnikama asimetričnogleta;
- (b) za jednopilotne hidroavione:
 - (1) tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za jednopilotni hidroavion mora sadržavati osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje; i
 - (2) letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja s instruktorem ako podnositelji zahtjeva imaju ovlaštenje za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nemaju takvo ovlaštenje; i
- (c) za jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse, jednopilotne složene avione visokih performansi i višepilotne avione tečajevi osposobljavanja moraju uključivati teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega koji se odnose na relevantnu klasu ili tip.

FCL.730.A Specifični zahtjevi za pilote koji pohadaju tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip - ZFTT – avioni

- (a) Pilot koji pohadjuje tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip - ZFTT mora imati, na višepilotnom turbomlaznom avionu certificiranom po standardima CS-25 ili jednakovrijednom

standardu ploviljenosti ili na višepilotnom turbopropelerskom avionu koji ima maksimalnu težinu pri polijetanju ne manju od 10 tona ili je certificiran kao putnička konfiguracija veća od 19 putnika, najmanje:

- (1) 1 500 sati naleta ili 250 rutnih sektora, ako se tijekom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do razine CG, C ili privremen C;
- (2) 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora, ako se tijekom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do razine DG ili D.

- (b) Kada pilot prelazi s turbopropelerskog na turbomlazni avion ili obrnuto, obavezno je dodatno osposobljavanje na simulatoru leta.

FCL.735.A Tečaj osposobljavanja za suradnju višečlane posade (MCC) – avion

- (a) MCC tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje:
 - (1) 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
 - (2) 20 sati praktičnog MCC osposobljavanja, ili 15 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu koji pohađa ATP integriranom tečaju.

Mora se koristiti FNPT II MCC ili FFS. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje od 10 sati ako se koristi isti FFS za oba osposobljavanja.

- (b) MCC tečaj osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO.
- (c) Podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti potvrdu o završenom osposobljavanju, osim kad je MCC tečaj osposobljavanja kombiniran s tečajem osposobljavanja za ovlaštenje za tip.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio tečaj osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biti će oslobođen zahtjeva iz (a)(1).

FCL.740.A Produciranje ovlaštenja za klasu i za tip – avioni

- (a) Produciranje ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona. Za produciranje ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona podnositelj zahtjeva mora:
 - (1) uspješno položiti provjelu stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ili završiti praktičnu procjenu EBT skladu s Dodatkom 10. na relevantnoj klasi ili tipu aviona ili na FSTD koji predstavlja tu klasu ili tip unutar tri mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i
 - (2) obaviti u razdoblju važenja ovlaštenja, najmanje:
 - (i) 10 rutnih sektora kao pilot na relevantnoj klasi ili tipu aviona; ili
 - (ii) 1 rutni sektor kao pilot na relevantnoj klasi ili tipu aviona ili FFS, s ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.
 - (3) Pilot koji radi za komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračne operacije i koji je prošao provjelu stručnosti kod operatora kombiniranu s provjerom stručnosti za produciranje ovlaštenja za klasu ili za tip biti će izuzet od zahtjeva u (2).
 - (4) Produciranje BIR ili IR(A), ako ih podnositelj zahtjeva ima, može se kombinirati s provjерom stručnosti za produciranje ovlaštenja za klasu ili za tip.
- (b) Produciranje ovlaštenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona.

- (1) Ovlaštenje za klasu jednomotornog klipnog aviona i ovlaštenja za klasu TMG. Za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornog klipnog aviona ili TMG podnositelji zahtjeva moraju:
 - (i) u roku od 3 mjeseca koji prethode datumu isteka važenja ovlaštenja položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u odgovarajućoj klasi u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu ili
 - (ii) u roku od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka važenja ovlaštenja naletjeti 12 sati na relevantnoj klasi uključujući:
 - 6 sati kao PIC,
 - 12 polijetanja i 12 slijetanja, i
 - osposobljavanje za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1 sata ukupnog naleta s instruktorom letenja (FI) ili s instruktorom za ovlaštenja za klasu (CRI). Podnositelji zahtjeva mogu biti izuzeti od ovog osposobljavanja ako su položili provjeru stručnosti za klasu ili za tip, ispit praktične osposobljenosti ili procjenu stručnosti na drugoj klasi ili tipu aviona.
- (2) Kada podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja: za klasu jednomotornog klipnog aviona (kopno) i ovlaštenje za TMG, mogu ispuniti zahtjeve navedene pod (1) u bilo kojoj klasi ili u obje i steći produžavanje važenja za oba ovlaštenja.
- (3) Klasa jednopilotnih jednomotornih turboelisnih aviona. Za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornih turboelisnih aviona, podnositelji zahtjeva moraju u roku od tri mjeseca koji prethode datumu isteka važenja ovlaštenja položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u odgovarajućoj klasi aviona u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu.
- (4) Kada podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja: za klasu jednomotornog klipnog aviona (kopno) i za klasu jednomotornog klipnog hidroaviona, mogu ispuniti zahtjeve navedene pod (1)(ii) u bilo kojoj klasi ili u obje i steći produžavanje važenja za oba ovlaštenja. Najmanje 1 sat traženog naleta u ulozi vođa zrakoplova, te 6 od 12 traženih polijetanja i slijetanja moraju biti obavljeni na svakoj klasi.
- (5) Provjera stručnosti za produžavanje ovlaštenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona može se kombinirati s provjerom stručnosti za produžavanje BIR u skladu s FCL.835(g)(8).
- (c) Podnositelji zahtjeva koji ne polože sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ili klasu ne mogu koristiti privilegije tog ovlaštenja dok ne polože provjeru stručnosti.

FCL.745.A Napredni tečaj osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega – avioni

- (a) Napredni tečaj osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega mora se završiti u ATO, a obuhvaća barem:
 - (1) 5 sati osposobljavanja za teorijsko znanje;
 - (2) upute prije i poslije leta; i
 - (3) 3 sata letačkog osposobljavanja s instruktorom za avione FI(A) kvalificiranim u skladu s FCL.915(e) i napredno osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega na avionu koji je kvalificiran za zadaću osposobljavanja.
- (b) Nakon završetka tečaja osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega ATO podnositeljima zahtjeva izdaje potvrdu o završenom tečaju.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.720.H Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip – helikopteri

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti uspostavljenim u skladu s Aneksom I (Dijelom 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za tip helikoptera mora ispuniti sljedeće zahtjeve iskustva i preduvjeti za izdavanje relevantnog ovlaštenja:

- (a) Višepilotni helikopter. Prije početka tečaja osposobljavanja za ovlaštenje podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera mora:
 - (1) imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;
 - (2) osim kad je osposobljavanje za tip kombinirano s osposobljavanjem za MCC:
 - (i) Imati potvrdu o završenom osposobljavanju za MCC tečaj na helikopterima; ili
 - (ii) imati najmanje 500 sati kao pilot u višepilotnim operacijama na bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
 - (3) Položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H).
- (b) Podnositelj zahtjeva koji je završio ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani tečaj i koji ne udovoljava zahtjevima navedenim pod (a)(1) ima pravo pohadati tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera i dobiva ovlaštenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se uklanja čim pilot ispuni sve sljedeće uvjete:
 - (1) naleti 70 sati kao PIC ili PIC pod nadzorom instruktora na helikopterima;
 - (2) položi ispit praktične osposobljenosti kao PIC na odgovarajućem višepilotnom helikopteru.
- (c) Višemotorni helikopteri. Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za tip višemotornog helikoptera mora:
 - (1) prije započinjanja letačkog osposobljavanja.
 - (i) položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H); ili
 - (ii) imati potvrdu o završenom predulaznom tečaju provedenom od ATO. Tečaj mora sadržavati sljedeće predmete iz tečaja osposobljavanja za teorijsko znanje za ATPL(H):
 - Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova/sustavi/pogonski sustav, i instrumenti/elektronika,
 - Izvedba i planiranje leta: masa i ravnoteža, izvedba;
 - (2) U slučaju podnositelja zahtjeva koji nije završio ATP(H)/IR, ATP(H), ili CPL(H)/IR integrirani tečaj osposobljavanja, mora imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima.

FCL.735.H Tečaj osposobljavanja za suradnju višečlane posade (MCC) – helikopter

- (a) MCC tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje:
 - (1) za MCC/IR:
 - (i) 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
 - (ii) 20 sati praktičnog osposobljavanja ili 15 sati, u slučaju kad se radi o učeniku pilota na ATP(H)/IR integriranom tečaju. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje

- od 10 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.
- (2) za MCC/VFR:
- (i) 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
 - (ii) 15 sati praktičnog osposobljavanja ili 10 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu na ATP(H)/IR integriranom tečaju. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje od 7 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.
- (b) MCC tečaj osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO.
Mora se koristiti FNPT II ili III kvalificiran za MCC, FTD 2/3 ili FFS
- (c) Osim u slučaju kombiniranog osposobljavanja za MCC i ovlaštenja za višepilotni tip, podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti potvrdu o završenom osposobljavanju.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio tečaj osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biti će oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i) ili (a)(2)(i), kako je primjenjivo.
- (e) Podnositelj zahtjeva za tečaj osposobljavanja za MCC/IR koji ima završen tečaj osposobljavanja za MCC/VFR biti će oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i), i mora obaviti 5 sati praktičnog osposobljavanja za MCC/IR.

FCL.740.H Producđavanje ovlaštenja za tip – helikopteri

- (a) Producđavanje. Za producđavanje ovlaštenja za tip helikoptera, podnositelj zahtjeva mora:
- (1) položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu helikoptera ili na FSTD koji predstavlja taj tip unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i
 - (2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u razdoblju važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeru stručnosti može se računati u ta 2 sata.
 - (3) Kada je podnositelji zahtjeva imaju više od 1 ovlaštenja za tip jednomotornog klipnog helikoptera, mogu ostvariti producđavanje svih relevantnih ovlaštenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uvjetom da su kao PIC helikoptera naletili najmanje 2 sata na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenja ovlaštenja.
- Provjera stručnosti mora svaki put biti održena na drugom tipu helikoptera.
- (4) Kada podnositelji zahtjeva imaju više od 1 ovlaštenja za tip jednomotornog turbinskog helikoptera s maksimalnom certificiranom težinom pri polijetanju do 3 175 kg, mogu ostvariti producđavanje svih relevantnih ovlaštenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uvjetom da su izvršili:
- (i) 300 sati naleta kao PIC na helikopterima;
 - (ii) 15 sati naleta na svakom tipu helikoptera za kojeg ima važeće ovlaštenje; i
 - (iii) najmanje 2 sata naleta kao PIC helikoptera na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenje ovlaštenja.
- Provjera stručnosti mora svaki put biti održena na drugom tipu helikoptera.

- (5) Pilot koji uspješno položi ispit praktične osposobljenosti za izdavanje dodatnog ovlaštenja za tip može ostvariti producđavanje ovlaštenja za relevantne tipove u zajedničkoj grupi, u skladu s navedenim pod (3) i (4).
 - (6) Producđavanje IR(H), ako ga se posjeduje, može biti kombinirano s provjerom stručnosti za ovlaštenje za tip helikoptera.
- (b) Podnositelj zahtjeva, koji nije položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip, ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti. U slučaju pod (a)(3) i (4) podnositelj zahtjeva ne smije koristiti privilegije ni na jednom tipu helikoptera.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgom

FCL.720.PL Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip – zrakoplovi s pogonjenim uzgom

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti uspostavljenim u skladu s Dijelom 21, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgom mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja:

- (a) u slučaju pilota aviona:
 - (1) imati CPL/IR(A) s položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL(A) ili ATPL;
 - (2) imati potvrdu o završenom osposobljavanju za MCC;
 - (3) imati nalet veći od 100 sati kao pilot na višepilotnim avionima;
 - (4) imati 40 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima;
- (b) u slučaju pilota helikoptera:
 - (1) imati CPL/IR(H) s položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL ili ATPL/IR(H);
 - (2) imati potvrdu o završenom osposobljavanju za MCC;
 - (3) imati nalet veći od 100 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima;
 - (4) imati 40 sati letačkog osposobljavanja na avionima;
- (c) u slučaju pilota koji su kvalificirani za letenje avionom i helikopterom:
 - (1) imati najmanje CPL(H) dozvolu;
 - (2) imati IR ovlaštenje i položen ispit teorijskog znanja za ATPL za avion ili helikopter;
 - (3) imati potvrdu o završenom osposobljavanju za MCC na avionu ili helikopteru;
 - (4) imati nalet od najmanje 100 sati kao pilot na višepilotnim avionima ili helikopterima;
 - (5) imati 40 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili helikopterima, kako je primjenjivo, ako pilot nema iskustvo kao ATPL ili na višepilotnom zrakoplovu.

FCL.725.PL Letačko osposobljavanje za izdavanje ovlaštenja na tipu – zrakoplov s pogonjenim uzgom

Letačko osposobljavanje kao dio tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgom mora biti završeno na zrakoplovu i FSTD koji predstavlja isti zrakoplov i prikidan je kvalificiran za tu svrhu.

FCL.740.PL Producđavanje ovlaštenja za tip – zrakoplov s pogonjenim uzgom

- (a) Producđavanje. Za producđavanje ovlaštenje za tipu zrakoplova s pogonjenim uzgom, podnositelj zahtjeva mora:

- (1) položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja;
- (2) obaviti u razdoblju važenja ovlaštenja, najmanje:
 - (i) 10 rutnih sektora kao pilot relevantnog tipa zrakoplova s pogonjenim uzgonom; ili
 - (ii) 1 rutni sektor kao pilot na relevantnom tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom ili FFS s ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.
- (3) pilot koji radi za komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu sa zahtjevima za zračne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti kod operatera kombiniranu s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za tip biti će izuzet od zahtjeva navedenog pod (2).
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma istjecanja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

FCL.720As Preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip – zračni brodovi

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu s Dijelom 21, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za tip zračnog broda mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve iskustva i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja:

- (a) u slučaju višepilotnih zračnih brodova:
 - (1) imati završeno 70 sati naleta kao PIC zračnih brodova;
 - (2) imati potvrdu o završenom osposobljavanju za MCC na zračnim brodovima;
 - (3) podnositelj zahtjeva koji ne udovoljava zahtjevima iz (2) može dobiti ovlaštenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se može ukloniti kada pilot obavi 100 sati naleta kao PIC zračnih brodova ili kao PIC zračnih brodova pod nadzorom instruktora.

FCL.735.As Tečaj osposobljavanja za suradnju višečlane posade (MCC) – zračni brodovi

- (a) tečaj osposobljavanja MCC sadržava najmanje:
 - (1) 12 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe i
 - (2) 5 sati praktičnog MCC osposobljavanja; Koristi se FNPT II. ili III. kvalificiran za MCC, FTD 2/3 ili FFS.
- (b) MCC tečaj osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO.
- (c) Osim u slučaju kombiniranog osposobljavanja za MCC i ovlaštenja za višepilotni tip, podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti potvrdu o završenom osposobljavanju.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio tečaj osposobljavanja za MCC u drugoj kategoriji zrakoplova biti će oslobođen zahtjeva iz (a).

FCL.740.As Producžavanje ovlaštenja za tip – zračni brodovi

- (a) Producžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip zračnog broda podnositelj zahtjeva mora:
 - (1) položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu zračnog broda unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i

- (2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u razdoblju važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeru stručnosti može se računati u ta 2 sata.
- (3) produžavanje IR(A), ako ga se posjeduje, može se kombinirati s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili tip.
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

PODDIO I

DODATNA OVLAŠTENJA

FCL.800 Ovlaštenje za akrobatsko letenje

- (a) Nositelji dozvole pilota s privilegijama za upravljanje avionima ili TMG smiju obavljati akrobatske letove samo ako imaju ovlaštenje za akrobatsko letenje u skladu s ovom točkom.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za akrobatsko letenje moraju završiti:
 - (1) nakon izdavanja dozvole, najmanje 30 sati naleta na avionima ili TMG na dužnosti PIC;
 - (2) tečaj osposobljavanja u DTO ili ATO, uključujući:
 - (i) osposobljavanje za teorijsko znanje koje odgovara ovlaštenju;
 - (ii) najmanje 5 sati naleta na avionima ili TMG u letu na motorni pogon tijekom osposobljavanja za akrobatsko letenje.
- (c) Privilegije za ovlaštenje za akrobatsko letenje ograničene su na akrobatsko letenje avionima ili TMG u letu na motorni pogon, ovisno o tome na kojem su zrakoplovu ispunjeni zahtjevi iz (b)(1) i (b)(2)(ii). To se ograničenje ukida na zahtjev ako je pilot uspješno obavio najmanje 3 sata naleta s instruktorima na avionima ili TMG u letu na motorni pogon, ovisno o slučaju, tijekom kojih je obuhvaćen cijeli nastavni plan osposobljavanja za akrobatski let.
- (d) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za akrobatsko letenje koji imaju i ovlaštenje za klasu TMG i privilegije za napredno akrobatsko letenje za jedrilice s privilegijama iz SFCL.200(d) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se uredaju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice:
 - (1) ovlaštenje za akrobatsko letenje nije ograničeno na avione, kako je utvrđeno u točki (c), ako su ispunili zahtjeve iz (b)(1) i (b)(2)(ii) za avione; ili
 - (2) to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz (b) za stjecanje ovlaštenja za akrobatsko letenje ograničenog na TMG u letu na motorni pogon. To se ograničenje ukida na zahtjev ako pilot završi osposobljavanje iz (c).

FCL.805 Ovlaštenje za vuču jedrilica i vuču transparenata

- (a) Nositelji dozvole pilota s privilegijama za letenje na avionima ili TMG smiju vući jedrilice ili transparente samo ako imaju odgovarajuće ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparenata.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za vuču jedrilica moraju završiti:
 - (1) najmanje 30 sati naleta kao PIC i 60 polijetanja i slijetanja na avionima, ako se vuča provodi na avionima, ili TMG, a ako se provodi na TMG, nakon izdavanja dozvole;
 - (2) tečaj osposobljavanja u DTO ili ATO, uključujući:
 - (i) osposobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;

- (ii) najmanje 10 letova ospozobljavanja u vuči jedrilica, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom; i
- (iii) osim nositelja SPL izdanog u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se uređuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, 5 letova za upoznavanje u jedrilici koja je startala pomoću zrakoplova.
- (c) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za vuču transparenata moraju završiti:
 - (1) najmanje 100 sati naleta i 200 polijetanja i slijetanja kao PIC na avionima ili TMG, nakon izdavanja dozvole. Najmanje 30 sati mora biti na avionima, ako se vuča provodi avionima, ili TMG, a ako se provodi TMG;
 - (2) tečaj ospozobljavanja u DTO ili ATO, uključujući:
 - (i) ospozobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;
 - (ii) najmanje 10 letova ospozobljavanja u vuči transparenata, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom.
- (d) Privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica i vuču transparenata ograničene su na avione ili TMG-ove, ovisno o vrsti zrakoplova na kojem je završeno ospozobljavanje. Za vuču transparenata privilegije su ograničene na metodu vuče koja je upotrebljavana tijekom letačkog ospozobljavanja. Privilegije se proširuju ako su piloti uspješno završili barem tri leta ospozobljavanja s instruktorom, koji obuhvaćaju cijeli nastavni plan za vuču na bilo kojoj vrsti zrakoplova i metodi vuče za vuču transparenata.
- (e) Kako bi mogao koristiti privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica ili vuču transparenata nositelj ovlaštenja mora izvršiti najmanje 5 vuča u prethodnih 24 mjeseca.
- (f) Kada pilot ne udovoljava zahtjevu iz (e), prije nego počne koristiti privilegije ovlaštenja za vuču, mora izvršiti onaj broj vuča koji nedostaje s instruktorom ili pod nadzorom instruktora.
- (g) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparenata za TMG u skladu s ovom točkom koji imaju ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparenata u skladu s SFCL.205 Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ovisno o slučaju, ili koji su ispunili sve zahtjeve za stjecanje tog ovlaštenja, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz (b) ili (c), ovisno o slučaju.

FCL.810 Ovlaštenje za noćno letenje

- (a) Avioni, TMG, zračni brodovi.
 - (1) Da bi smjeli koristiti privilegije LAPL ili PPL za avione, TMG ili zračne brodove u uvjetima VFR noću, podnositelji zahtjeva moraju završiti tečaj ospozobljavanja u DTO ili ATO u roku od najviše šest mjeseci. Tečaj ospozobljavanja mora sadržavati:
 - (i) ospozobljavanje za teorijsko znanje;
 - (ii) najmanje 5 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova noću, uključujući najmanje 3 sata ospozobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacijskog letenja s najmanje jednim letom s instruktorom od najmanje 50 km (27 NM) i 5 samostalnih polijetanja i slijetanja s potpunim zaustavljanjem.
 - (2) Prije završetka ospozobljavanja noću, nositelji LAPL moraju završiti letačko ospozobljavanje za osnovno

- instrumentalno letenje koje se zahtjeva za izdavanje PPL.
- (3) Kad podnositelji zahtjeva imaju ova ovlaštenja za klasu za jednomotorni klipni avion (kopno) i TMG, mogu završiti ospozobljavanje iz (1) u bilo kojoj klasi ili obje.
- (4) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za noćno letenje za avione ili TMG u skladu s ovom podtočkom koji imaju ovlaštenje za noćno letenje za TMG u skladu s SFCL.210 Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ili koji su ispunili sve zahtjeve za stjecanje tog ovlaštenja, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz (1) i (2).
- (b) Helikopteri. Ako će se privilegije iz PPL za helikoptere koristiti u uvjetima vizualnog letenja (VFR) noću, podnositelj zahtjeva mora:
 - (1) završiti najmanje 100 sati naleta kao pilot helikoptera nakon izdavanja dozvole, uključujući najmanje 60 sati kao PIC helikoptera i 20 sati rutnog letenja;
 - (2) završiti tečaj ospozobljavanja u DTO ili ATO. Tečaj mora biti završen unutar razdoblja od šest mjeseci i sadržavati:
 - (i) 5 sati ospozobljavanja za teorijsko znanje;
 - (ii) 10 sati ospozobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom na helikopteru; i
 - (iii) 5 sati noćnog letenja, uključujući najmanje 3 sata ospozobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacijskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora sadržavati polijetanje i slijetanje.
 - (3) Podnositelju zahtjeva koji posjeduje ili je posjedovao IR za avion ili TMG, može se priznati 5 sati u svrhu ispunjenja zahtjeva u (2)(ii) gore.

FCL.815 Ovlaštenje za letenje u planinskom području

- (a) Privilegije. Privilegije nositelja ovlaštenja za letenje u planinskom području su izvođenje letova avionima ili TMG na površine i s površina za koja su odgovarajući nadležni organi država članica propisala da je takvo ovlaštenje nužno. Nositelji LAPL ili PPL s privilegijama za upravljanje avionima ili TMG mogu ishoditi inicijalno ovlaštenje za letenje u planinskom području za:
 - (1) kotače, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kad nisu pokrivene snijegom; ili
 - (2) skije, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kada su pokrivene snijegom.
 - (3) Privilegije inicijalnog ovlaštenja mogu se proširiti ili na kotače ili skije kada pilot prođe odgovarajući dodatni tečaj upoznavanja, uključujući ospozobljavanje za teorijsko znanje i letačko ospozobljavanje, s instruktorom za letenje u planinskom području.
- (b) Tečaj ospozobljavanja. Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za letenje u planinskom području moraju završiti unutar razdoblja od 24 mjeseca tečaj teorijskog ospozobljavanja i letačkog ospozobljavanja u DTO ili ATO. Sadržaj tečaja mora odgovarati traženim privilegijama ovlaštenja za letenje u planinskom području za koje se podnosi zahtjev.
- (c) Ispit praktične ospozobljenosti. Nakon završetka ospozobljavanja podnositelj zahtjeva mora položiti ispit praktične ospozobljenosti s ispitivačem (FE) kvalificiranim

- za ovu svrhu. Ispit praktične osposobljenosti mora sadržavati:
- (1) usmeni ispit iz teorijskog znanja;
 - (2) 6 slijetanja na najmanje 2 različite površine koje su određene da je potrebno ovlaštenje za letenje u planinskom području a koje nisu površine polaska.
- (d) Važenje. Važenje ovlaštenja za letenje u planinskom području je 24 mjeseca.
- (e) Producenje
Za produženje ovlaštenja za letenje u planinskom području podnositelji zahtjeva moraju ispuniti jedno od sljedećeg:
- (1) Obaviti u prethodne dvije godine barem šest slijetanja na površinu za koju se zahtijeva ovlaštenje za letenje u planinskom području;
 - (2) položiti provjeru stručnosti koja je u skladu sa zahtjevima iz (c).
- f) Obnavljanje. Ako je ovlaštenje isteklo, podnositelj zahtjeva mora udovoljavati zahtjevima iz (e)(2).

FCL.820 Ovlaštenje za testno letenje

- (a) Nositelji dozvola za avione ili helikoptere smiju djelovati kao PIC u kategoriji 1 ili 2 testnih letova, kako je definirano Dijelom 21, kada imaju ovlaštenje za testno letenje.
- (b) Obaveza posjedovanja ovlaštenja za testno letenje kako je propisano u (a) odnosi se isključivo na testne letove koji se izvode na:
- (1) helikopterima certificiranim ili koji će biti certificirani u skladu sa standardima CS-27 ili CS-29 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti; ili
 - (2) avionima certificiranim ili koji će biti certificirani u skladu s:
 - (i) standardima CS-25 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti; ili
 - (ii) standardima CS-23 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti, osim za avione s maksimalnom težinom pri polijetanju manjom od 2 000 kg.
- (c) Privilegije nositelja ovlaštenja za testno letenje su da, unutar relevantne kategorije zrakoplova:
- (1) u slučaju kategorije 1 ovlaštenja za testno letenje, izvodi sve kategorije testnih letova, kako je definirano Dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
 - (2) u slučaju kategorije 2 ovlaštenja za testno letenje:
 - (i) izvodi kategoriju 1 testnih letova kako je definirano Dijelom 21:
 - kao kopilot, ili
 - kao PIC, u slučaju aviona navedenih u (b)(2)(ii), osim onih u regionalnoj kategoriji (commuter) ili koji imaju brzinu poniranja veću od 0,6 Macha ili koji imaju plafon leta veći od 25 000 ft;
 - (ii) izvodi sve druge kategorije testnih letova, kako je definirano Dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
 - (3) izvodi letove bez ovlaštenja za klasu ili za tip kako je utvrđeno u Poddijelu H, osim što se ovlaštenje za testno letenje ne smije upotrebljavati za operacije komercijalnog zračnog prijevoza.
- (d) Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za testno letenje moraju:
- (1) imati najmanje CPL i IR ovlaštenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) imati najmanje 1 000 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega najmanje 400 sati kao PIC;

- (3) imati završen tečaj osposobljavanja u ATO koji odgovara namjeni zrakoplova i kategoriji letova. Tečaj mora sadržavati najmanje sljedeće predmete:
 - Izvedba,
 - Stabilnost i kontrola/Upravljanje,
 - Sustavi,
 - Upravljanje testiranjem,
 - Upravljanje rizikom/sigurnošću.
- (e) Privilegije nositelja ovlaštenja za testne letove mogu biti proširene na druge kategorije testnih letova i druge kategorije zrakoplova kada su završeni dodatni tečajevi osposobljavanja u ATO.

**FCL.835 Osnovno ovlaštenje za instrumentalno letenje
(Basic instrument rating – BIR)**

- (a) Privilegije i uvjeti
- (1) Privilegije nositelja BIR su izvođenje letova prema IFR na jednopilotnim avionima za koje imaju ovlaštenja za klasu, uz iznimku aviona visokih performansi i varijanti aviona ako je na temelju podataka o operativnoj prikladnosti zadano da je potreban IR.
 - (2) Privilegije BIR smiju se koristiti samo u skladu s FCL.205.A.
 - (3) Privilegije BIR smiju se koristiti noću samo ako pilot ima ovlaštenje za noćno letenje u skladu s FCL.810.
 - (4) Privilegije BIR za višemotorne avione vrijede i za jednomotorne avione za koje pilot ima važeće ovlaštenje za klasu jednomotornog aviona.
 - (5) Na korištenje privilegija BIR primjenjuju se svi sljedeći uvjeti:
 - (i) visina odluke (DH) ili minimalna visina snižavanja (MDH) koja se upotrebljava kao operativni minimum aerodroma mora biti najmanje 200 ft veća od visine koja bi se inače izračunala u skladu s točkom "NCO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma – avioni i helikopteri" i točkom "NCO.OP.111 Operativni minimumi aerodroma – operacije NPA, APV, CAT I" Aneksa VII propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama; i
 - (ii) vidljivost koja vrijedi kao operativni minimum aerodroma mora biti najmanje 1 500 m;
 - (iii) voda zrakoplova ne smije započeti let prema IFR ili prelazak s VFR na IFR osim:
 - (A) ako je na polaznom aerodromu vidljivost najmanje 1 500 m i baza oblaka najmanje 600 ft ili objavljeni minimum kruženja za kategoriju zrakoplova, ovisno o tome koja je vrijednost veća; i
 - (B) ako na odredišnom aerodromu i na svakom potrebnom alternativnom aerodromu raspoložive meteorološke informacije pokazuju da je u razdoblju od 1 sata prije do 1 sata nakon predviđenog vremena dolaska ili u razdoblju od stvarnog vremena polaska do 1 sat nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome koje je razdoblje kraće, vidljivost najmanje 1 500 m i baza oblaka najmanje 600 ft ili objavljeni minimum kruženja za kategoriju zrakoplova, ili DH/MDH povećan za 200 ft u skladu s (i), ovisno o tome koja je vrijednost veća.

- (b) Preduvjeti. Podnositelji zahtjeva za BIR moraju imati barem PPL(A).
- (c) Tečaj osposobljavanja. Podnositelji zahtjeva za BIR moraju u ATO završiti:
- (1) osposobljavanje iz teorijskog znanja u skladu s točkom FCL.615(a); i
 - (2) letačko osposobljavanje koje obuhvaća sljedeće module za instrumentalno letenje:
 - (i) modul 1 – modul osnovnog letačkog osposobljavanja za letenje isključivo prema instrumentima;
 - (ii) modul 2 – modul primjenjenog letačkog osposobljavanja za postupke polijetanja, čekanja, 2D prilaženja i 3D prilaženja prema IFR;
 - (iii) modul 3 – modul primjenjenog letačkog osposobljavanja za postupke letenja na ruti prema IFR; i
 - (iv) modul 4 – ako je zahtjev podnesen za BIR za višemotorne avione, modul primjenjenog letačkog osposobljavanja s otkazom jednog motora mora uključivati postupke asimetričnog instrumentalnog prilaženja i prekinutog prilaženja; i
 - (3) letačko osposobljavanje koje ispunjava sljedeće zahtjeve:
 - (i) prvo se mora završiti modul iz (c)(2)(i). Moduli iz (c)(2)(ii), (c)(2)(iii) i, ako je primjenjivo, (c)(2)(iv) smiju se završiti redoslijedom prema odabiru podnositelja zahtjeva;
 - (ii) moduli iz (c)(2) mogu se završiti na avionima, FSTD ili njihovoj kombinaciji. Podnositelj zahtjeva u svakom slučaju mora proći osposobljavanje na avion koji se koristi u ispitu praktične osposobljenosti;
 - (iii) moduli iz (c)(2)(i), (c)(2)(ii) i (c)(2)(iv) smiju se početi izvan ATO, ali moraju biti završeni u ATO. Modul iz (c)(2)(iii) smije se završiti izvan ATO;
 - (iv) prije započinjanja modula iz (c)(2)(iv) pilot koji nema ovlaštenje za klasu ili tip višemotornog aviona mora proći osposobljavanje za višemotorni avion iz Poddijela H ovog aneksa (Dio-FCL).
- (d) Teorijsko znanje. Prije polaganja ispita praktične osposobljenosti podnositelji zahtjeva u ispitivanjima iz predmeta iz FCL.615(b) moraju dokazati razinu teorijskog znanja primjerenu privilegijama koje se dodjeljuju. Ispit iz teorijskog znanja sastoji se od jednog ispita u pisnom obliku po modulu iz (c)(2)(i), (c)(2)(ii) i (c)(2)(iii).
- (e) Ispit praktične osposobljenosti. Nakon završenog osposobljavanja iz (c) podnositelji zahtjeva polažu ispit praktične osposobljenosti u avionu u skladu s Dodatkom 7. ovom aneksu. Za ovlaštenje za BIR za višemotorne avione ispit praktične osposobljenosti polaze se u višemotornom avionu. Za ovlaštenje za BIR za jednomotorne avione ispit praktične osposobljenosti polaze se u jednomotornom avionu. Za potrebe ove točke višemotorni avion s centralnim potiskom smatra se jednomotornim avionom.
- (f) Odstupajući od (d), nositelji BIR za jednomotorne avione koji imaju i ovlaštenje za klasu višemotornih aviona koji žele prvi put steći BIR za višemotorne avione moraju u ATO završiti tečaj osposobljavanja iz (c)(2)(iv) i položiti ispit praktične osposobljenosti iz (e).
- (g) Važenje, produžavanje i obnavljanje
- (1) BIR je važeći 1 godinu.
 - (2) Kandidati za produžavanje važenja BIR:
 - (i) dužni su u razdoblju od 3 mjeseca prije datuma isteka važenja ovlaštenja položiti provjera stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu; ili
 - (ii) unutar razdoblja važenja obaviti na dužnosti PIC 6 sati naleta prema IFR, uključujući tri postupka instrumentalnog prilaženja, i obaviti barem 1 sat naleta u letačkom osposobljavanju s instruktorom koji ima privilegije za osposobljavanje za BIR.
 - (3) Za svako naknadno produžavanje nositelj BIR mora uspješno položiti provjera stručnosti u skladu s (2)(i) u avionu.
 - (4) Ako pilot odluči ispuniti zahtjeve za produžavanje prije roka iz (g)(2)(i), novo razdoblje važenja počinje od datuma provjere stručnosti.
 - (5) Podnositelji zahtjeva koji ne uspiju položiti relevantne odjeljke provjere stručnosti za BIR prije isteka važenja BIR ne smiju koristiti privilegije BIR sve dok u potpunosti ne polože provjera stručnosti.
 - (6) Ako je važenje BIR isteklo, podnositelji zahtjeva za obnavljanje privilegija moraju:
 - (i) ako je potrebno radi potrebne razine, završiti osposobljavanje za obnovu znanja u ATO ili, ako je BIR istekao prije najviše tri godine, s instruktorom koji ima privilegije za osposobljavanje za BIR; i
 - (ii) položiti provjera stručnosti u avionu.
 - (7) Za BIR za višemotorne avione provjera stručnosti radi produžavanja ili obnavljanja te letačko osposobljavanje iz (g)(2)(ii) moraju se obaviti u višemotornom avionu.
 - (8) Provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje BIR može se kombinirati s provjerom stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu jednopilotnog aviona u kojem se privilegije BIR mogu koristiti u skladu s FCL.835 (a)(1).
- (h) Podnositeljima zahtjeva za BIR koji imaju PPL ili CPL stečen u skladu s Aneksom I (Dio-FCL) i važeći IR(A) stečen u skladu sa zahtjevima iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji od strane treće zemlje to se iskustvo u cijelosti može priznati za potrebe tečaja osposobljavanja iz (c)(2). Za stjecanje BIR podnositelji zahtjeva moraju:
- (1) uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti iz točke (e);
 - (2) na ispitu praktične osposobljenosti usmeno ispitivaču dokazati da posjeduju odgovarajuću razinu teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije i planiranja i izvedbe leta; i
 - (3) imati najmanje 25 sati naleta prema IFR na dužnosti PIC na avionima.
- (i) Nositeljima IR to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz (c)(2).

PODDIO J**INSTRUKTORI****ODJELJAK 1.****Zajednički zahtjevi****FCL.900 Potvrde instruktora**

- (a) Općenito. Osoba smije provoditi samo:

- (1) letačko osposobljavanje na zrakoplovu kada ima:
 - (i) dozvolu pilota izdanu ili prihvaćenu u skladu s ovim pravilnikom;

- (ii) potvrdu instruktora koja odgovara osposobljavanju koje se daje, izdano u skladu s ovim poddijelom;
 - (2) letačko osposobljavanje na simulatoru letenja ili MCC osposobljavanje kada posjeduje potvrdu instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdano u skladu s ovim poddijelom.
- (b) Posebni uvjeti:
- (1) nadležni organ može izdati posebnu potvrdu kojom se daju privilegije za letačko osposobljavanje ako usklađenost sa zahtjevima u ovom poddijelu nije moguća u slučaju uvođenja:
 - (i) novog zrakoplova u Bosni i Hercegovini ili u floti operatora; ili
 - (ii) novih tečajeva osposobljavanja u ovom aneksu (Dio-FCL).
- Takva potvrda ograničena je na letove za osposobljavanje potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova ili novog tečaja osposobljavanja i ne smije važiti dulje od jedne godine.
- (2) Nositelji potvrde izdane u skladu s (b)(1) koji žele podnijeti zahtjev za stjecanje potvrda instruktora moraju ispunjavati preduvjete i zahtjeve za produžavanje uspostavljene za tu kategoriju instruktora. Neovisno o FCL.905.TRI(b), potvrda instruktora TRI izdana u skladu s ovim (pod) stavkom uključuje privilegiju za osposobljavanje za izdavanje TRI ili SFI potvrde za relevantni tip.
- (c) Osposobljavanje koje se izvodi izvan područja Bosne i Hercegovine:
- (1) Odstupajući od (a), u slučaju letačkog osposobljavanja tijekom tečaja osposobljavanja odobrenog u skladu s ovim aneksom koje se izvodi izvan područja za koje je Bosna i Hercegovina odgovorna na temelju Čikaške konvencije nadležni organ izdaje potvrdu instruktora podnositeljima zahtjeva koji:
 - (i) posjeduju dozvolu pilota koja ispunjava sve sljedeće kriterije:
 - (a) u skladu je s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
 - (b) u svakom slučaju, mora posjedovati barem CPL u relevantnoj kategoriji zrakoplova s odgovarajućim ovlaštenjem ili potvrdom;
 - (ii) udovoljavaju zahtjevima uspostavljenima u ovom poddijelu za izdavanje relevantne potvrde instruktora;
 - (iii) dokažu nadležnom organu odgovarajuću razinu znanja zrakoplovnih propisa o sigurnosti kako bi mogli upotrebljavati privilegije potvrde instruktora u skladu s ovim aneksom.
 - (2) Potvrda se ograničava na provođenje letačkog osposobljavanja tijekom tečaja osposobljavanja odobrenog u skladu s ovim aneksom koji ispunjava sve sljedeće uvjete:
 - (i) izvodi se izvan državnog područja za koje su države članice odgovorne na temelju Čikaške konvencije;
 - (ii) tečaj pohađaju učenici piloti koji su u dovoljnoj mjeri upoznati s jezikom na kojem se provodi letačko osposobljavanje.

FCL.915 Opći preduvjeti i zahtjevi za instruktore

- (a) Općenito

- Podnositelji zahtjeva za izdavanje potvrde instruktora moraju imati najmanje 18 navršenih godina.
 - (b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačko osposobljavanje na zrakoplovu.
- Podnositelji zahtjeva za izdavanje ili nositelji potvrde instruktora s privilegijom za provođenje letačkog osposobljavanja na zrakoplovu moraju:
- (1) za osposobljavanje za dozvolu imati barem dozvolu ili, u slučaju iz FCL.900(c), jednakovrijednu dozvolu za koju pružaju letačko osposobljavanje;
 - (2) za osposobljavanje za ovlaštenje imati barem ovlaštenje ili, u slučaju iz FCL.900(c), jednakovrijedno ovlaštenje za koje pružaju letačko osposobljavanje;
 - (3) osim u slučaju instruktora za testno letenje (FTI):
 - (i) obaviti najmanje 15 sati naleta kao piloti na klasi ili tipu zrakoplova na kojem se provodi letačko osposobljavanje, od čega maksimalno 7 sati može biti na FSTD koji predstavlja klasu ili tip zrakoplova, ako je primjenjivo; ili
 - (ii) položiti procjenu stručnosti za relevantnu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu zrakoplova; i
 - (4) biti ovlašteni da djeluju kao PIC na zrakoplovu tijekom letačkog osposobljavanja.
- (c) Priznavanje za daljnje potvrde instruktora i u svrhu produžavanja
- (1) Potpuno priznavanje za vještine podučavanja i učenja može se odobriti:
 - (i) nositeljima potvrde instruktora koji se prijavljuju za daljnje potvrde instruktora; i
 - (ii) podnositeljima zahtjeva za potvrdu instruktora koji već imaju potvrdu instruktora izdanu u skladu s Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.
 - (2) Sati naleta kao ispitivač na ispitima praktične osposobljenosti ili provjerama stručnosti priznat će se u potpunosti radi produženja svih potvrda instruktora koje posjeduje.
- (d) Za priznavanje proširenja na druge tipove uzimaju se u obzir relevantni elementi definirani u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Aneksom I (Part 21.) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (OSD).
- (e) Dodatni zahtjevi za instruktore u tečajevima osposobljavanja u skladu s FCL.745.A.
- (1) Osim zahtjeva iz (b), prije početka rada kao instruktor u tečaju osposobljavanja u skladu s FCL.745.A nositelji potvrde instruktora moraju:
 - (i) imati najmanje 500 sati naleta kao piloti aviona, uključujući 200 sati letačkog osposobljavanja;
 - (ii) nakon što ispune zahtjeve u pogledu iskustva iz (e)(1)(i), završiti tečaj osposobljavanja u ATO za instruktora u osposobljavanju za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega tijekom kojeg se kompetencije podnositelja zahtjeva stalno ocjenjuju; i
 - (iii) nakon završetka tečaja dobiti potvrdu o završetku tečaja od ATO, čiji šef školstva (HT)

- mora unijeti privilegije navedene u (e)(1) u knjižicu letenja podnositelja zahtjeva.
- (2) Privilegije navedene pod (e)(1) ostvaruju se samo ako su instruktori tijekom prošle godine prošli osposobljavanje za obnovu znanja u ATO tijekom kojeg je HT zadovoljavajućima procjenjenim kompetencije za provođenje osposobljavanja u skladu s FCL.745.A.
 - (3) Instruktori koji imaju privilegije navedene pod (e)(1) mogu biti instruktori u tečaju kako je utvrđeno u (e)(1)(ii) pod uvjetom da:
 - (i) imaju 25 sati iskustva u letačkom osposobljavanju tijekom osposobljavanja u skladu s FCL.745.A;
 - (ii) završe provjeru stručnosti za tu privilegiju; i
 - (iii) ispunjavaju zahtjeve za skorašnjim iskustvom iz (e)(2).
 - (4) Te se privilegije unose u knjižicu letenja instruktora i potpisuje ih ispitivač.

FCL.920 Kompetencije instruktora i procjene

Svi instruktori moraju biti osposobljeni za dostizanje sljedećih kompetencija:

- Pripremanje sredstava,
- Stvaranje atmosfere pogodne za učenje,
- Prikazivanje znanja,
- Integriranje upravljanja prijetnjom i greškom, i CRM,
- Upravljanje vremenom kako bi se postigli ciljevi osposobljavanja,
- Olakšavanje učenja,
- Procjena učinka učenika,
- Praćenje i ocjenjivanje napretka,
- Procjena sekcijskog osposobljavanja,
- Izvještavanje o rezultatima.

FCL.925 Dodatni zahtjevi za instruktore za MPL

- (a) Instruktori koji provode osposobljavanje za MPL moraju:
 - (1) uspješno završiti tečaj osposobljavanja za instruktora za MPL u ATO; i
 - (2) dodatno, za osnovnu, srednju i naprednu fazu MPL integriranog tečaja osposobljavanja:
 - (i) imati iskustvo u višepilotnim operacijama; i
 - (ii) imati završen inicijalni tečaj iz CRM kod komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu s primjenjivim zahtjevima letačkih operacija.
- (b) Tečaj osposobljavanja za MPL instruktora
 - (1) Tečaj osposobljavanja za MPL instruktora mora sadržavati najmanje 14 sati osposobljavanja.

Nakon završenog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora procjenu kompetencija instruktora i znanja o osposobljavanju kojem se pristupa na temelju kompetencija.

 - (2) Procjena se mora sastojati od praktične demonstracije letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj fazi tečaja osposobljavanja za MPL. Ova procjena mora biti provedena od ispitivača kvalificiranog u skladu s Poddjelom K.
 - (3) Nakon uspješno završenog tečaja osposobljavanja za instruktora za MPL, ATO mora podnositelju zahtjeva izdati potvrdu o završenom osposobljavanju.
- (c) Kako bi održao privilegije, instruktur mora, unutar prethodnih 12 mjeseci, izvršiti na tečaju osposobljavanja za MPL:
 - (1) 1 simulatorski odjeljak od najmanje 3 sata; ili
 - (2) 1 letačku vježbu od najmanje 1 sata, uključujući najmanje 2 polijetanja i slijetanja.

- (d) Ako instruktur nije ispunio zahtjeve iz (c), prije ponovnog korištenja privilegija za osposobljavanje za MPL dozvolu mora:
 - (1) obaviti osposobljavanje za osvještenje znanja u ATO, u svrhu dostizanja razine kompetencije koja je potrebna za polaganje procjene instruktorskih kompetencija; i
 - (2) položiti procjenu instruktorskih kompetencija kako je određeno u (b)(2).

FCL.930 Tečaj osposobljavanja

- (a) Podnositelj zahtjeva za potvrdu instruktora mora završiti tečaj teorijskog osposobljavanja i letačkog osposobljavanja u ATO. Podnositelj zahtjeva za potvrdu instruktora za jedrilice ili balone može završiti tečaj teorijskog osposobljavanja i letačkog osposobljavanja u DTO.
- (b) Dodatno uz specifične elemente utvrđene u ovom aneksu (Dio-FCL) za svaku kategoriju instruktora, tečaj osposobljavanja mora sadržavati elemente zahtijevane u FCL.920.

FCL.935 Procjena stručnosti

- (a) Osim za instruktore za suradnju višečlane posade (MCCI), instruktore na simulatoru letenja (STI), instruktore za letenje u planinskom području (MI) i instruktore za testne letove (FTI), podnositelj zahtjeva za potvrdu instruktora mora položiti procjenu stručnosti na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, u odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova ili u odgovarajućem FSTD, te dokazati ispitivaču kvalificiranom u skladu s Poddjelom K ovog aneksa sposobnost osposobljavanja učenika pilota do razine potrebne za izdavanje relevantne dozvole, ovlaštenja ili potvrde.
- (b) Procjena mora sadržavati:
 - (1) dokazivanje kompetencija opisanih u FCL.920, u fazama prije leta, poslije leta i osposobljavanje za teorijsko znanje;
 - (2) usmeno ispitivanje teorijskog znanja na zemlji, upute prije leta i upute poslije leta i demonstraciju u letu na odgovarajućoj klasi, tipu zrakoplova ili FSTD;
 - (3) odgovarajuće vježbe za procjenu instruktorskih kompetencija.
- (c) Procjena mora biti provedena na istoj klasi ili tipu zrakoplova ili FSTD korištenom za letačko osposobljavanje.
- (d) Kad je procjena stručnosti zahtijevana za produžavanje potvrda instruktora, podnositelj zahtjeva koji ne uspije položiti procjenu stručnosti prije datuma isteka važenja potvrda instruktora, ne smije provoditi privilegije potvrda prije nego uspješno položiti procjenu stručnosti.

FCL.940 Važenje potvrda instruktora

Osim MI i neovisno o odredbama FCL.900 (b)(1) i FCL.915 (e)(2), sve potvrde instruktora važeće su u razdoblju od tri godine.

FCL.945. Obvezne za instruktore

Po završetku leta za osposobljavanje za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornih klipnih aviona ili TMG u skladu s FCL.740.A (b)(1) i samo u slučaju ispunjavanja svih drugih kriterija za produžavanje propisanih u FCL.740.A (b)(1) instruktur upisuje novi datum isteka važenja ovlaštenja ili potvrda u dozvolu podnositelja zahtjeva, ako ga je za to posebno ovlastio nadležni organ odgovoran za izdavanje dozvole podnositelju zahtjeva.

ODJELJAK 2.**Specifični zahtjevi za instruktora letenja – FI****FCL.905.FI FI – Privilegije i uvjeti**

Privilegije instruktora letenja su provođenje letačkog osposobljavanja za stjecanje, produženje ili obnavljanje za:

- (a) PPL i LAPL za odgovarajuću kategoriju zrakoplova;
- (b) ovlaštenja za klasu i tip jednopilotnih zrakoplova, uz iznimku jednopilotnih složenih aviona visokih performansi;
- (c) ovlaštenja za klasu i tip jednopilotnih zrakoplova, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da instruktori letenja ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:
 - (1) posjeduju ili su posjedovali potvrdu TRI za višepilotni avion;
 - (2) uspješno su završili bilo koje od sljedećeg:
 - (i) barem 500 sati kao piloti u višepilotnim operacijama na avionima;
 - (ii) tečaj osposobljavanja za MCCI u skladu s FCL.930.MCCI;
- (d) ovlaštenja za tip za jednopilotne ili višepilotne zračne brodove;
- (e) CPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da instruktori letenja imaju barem 200 sati letačkog osposobljavanja na toj kategoriji zrakoplova;
- (f) ovlaštenje za noćno letenje, pod uvjetom da instruktori letenja ispunjavaju sve sljedeće uvjete:
 - (1) kvalificirani su za noćno letenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) dokazali su sposobnost osposobljavanja noću instruktoru letenja kvalificiranom u skladu s (j);
 - (3) udovoljavaju zahtjevima za iskustvom noću iz FCL.060(b)(2);
- (g) ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letenje, pod uvjetom da instruktur letenja ima ta ovlaštenja i da je dokazao da je sposoban pružati osposobljavanje za to ovlaštenje instruktoru letenja kvalificiranom u skladu s (j);
- (h) BIR ili IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da instruktur letenja ispunjava sve sljedeće uvjete:
 - (1) uspješno je položio tečaj osposobljavanja za IRI kao učenik pilot i procjenu stručnosti za potvrdu za IRI;
 - (2) ispunio je odredbe FCL.915.CRI(a) i FCL.930.CRI i FCL.935 za višemotorne avione te FCL.910.TRI(c)(1) i FCL.915.TRI(d)(2) za višemotorne helikoptere;
 - uz uvjete iz (1) i (2):
 - (3) ako tijekom odobrenog tečaja osposobljavanja u ATO FI pruža osposobljavanje u FSTD ili nadzire SPIC u letovima za osposobljavanje prema IFR, FI je dotad od stjecanja BIR ili IR morao obaviti najmanje 50 sati naleta prema IFR, od čega najviše 10 sati može biti instrumentalni nalet na FFS, FTD 2/3 ili FNPT II;
 - (4) ako FI pruža osposobljavanje u zrakoplovu, mora imati najmanje 200 sati naleta prema IFR, od čega najviše 50 sati može biti instrumentalni nalet na FFS, FTD 2/3 ili FNPT II.
 - (i) ovlaštenja za klasu ili tip jednopilotnih višemotornih aviona, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, ako ispunjavaju sljedeće uvjete:
 - (1) u slučaju aviona, u skladu su s FCL.915.CRI(a) te FCL.930.CRI i FCL.935;
 - (2) u slučaju helikoptera, u skladu su s FCL.910.TRI(c)(1) i FCL.915.TRI(d)(2);

- (j) FI, IRI, CRI, STI ili MI potvrdu, pod uvjetom da ispunjavaju sve sljedeće uvjete:
 - (1) prošao je najmanje 500 sati letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) položili su procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova te ispitivaču instruktora letenja (FIE) dokazali sposobnost osposobljavanja za odgovarajući potvrdu;
- (k) MPL pod uvjetom da instruktori letenja ispunjavaju sve sljedeće uvjete:
 - (1) za početnu fazu osposobljavanja, imaju barem 500 sati naleta kao piloti na avionima, uključujući barem 200 sati letačkog osposobljavanja;
 - (2) za osnovnu fazu osposobljavanja:
 - (i) imaju IR ovlaštenje za višemotorni avion i privilegij osposobljavanja za IR ovlaštenje;
 - (ii) imaju barem 1 500 sati naleta na zrakoplovu u višečlanim operacijama;
 - (3) ako su instruktori letenja već kvalificirani za osposobljavanja na ATP(A) ili CPL(A)/IR integriranim tečajevima, zahtjev iz (2)(ii) može se zamijeniti završenim strukturiranim tečajem osposobljavanja koji se sastoji od:
 - (i) MCC kvalifikacije;
 - (ii) obavljenih pet sesija letačkog osposobljavanja u fazi 3 na tečaju za MPL kao promatrač;
 - (iii) obavljenih pet sekacija letačkog osposobljavanja u fazi 4 na tečaju za MPL kao promatrač;
 - (iv) obavljenih pet sesija operatorovog periodičkog linijski orientiranog letačkog osposobljavanja (LOFT), kao promatrač;
 - (v) sadržaja tečaja za osposobljavanje za MCCI.

U tom slučaju instruktori letenja moraju provesti svojih prvih pet sesija osposobljavanja pod nadzorom TRI(A), MCCI(A) ili SFI(A) kvalificiranog za provođenje osposobljavanja za MPL.

FCL.910.FI FI – Ograničenje privilegija

- (a) privilegije FI ograničene su na provođenje letačkog osposobljavanja pod nadzorom FI za istu kategoriju zrakoplova kojeg je za tu svrhu nominirao DTO ili ATO u sljedećim slučajevima:
 - (1) za izdavanje PPL i LAPL;
 - (2) za sve integrirane tečajeve na PPL razini, u slučaju aviona i helikoptera;
 - (3) za ovlaštenja za klasu i tip jednopilotnih jednomotornih zrakoplova, uz iznimku jednopilotnih složenih aviona visokih performansi;
 - (4) za ovlaštenja za noćno letenje, za vuču ili za akrobatsko letenje.
- (b) Kad provodi osposobljavanje pod nadzorom, u skladu s (a), FI neće imati privilegiju odobravati učeniku pilotu prve samostalne letove i prve samostalne rutne letove.
- (c) ograničenje iz (a) i (b) će se ukinuti iz potvrda FI kada FI završi najmanje:
 - (1) za FI(A), 100 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG i, dodatno nadgleda najmanje 25 samostalnih letova učenika pilota;
 - (2) za FI(H), 100 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima i, dodatno nadgleda najmanje 25 samostalnih letova i vježbi u zraku učenika pilota;
 - (3) za FI(As) 15 sati ili 50 polijetanja letačkog osposobljavanja koje obuhvaća cijeli nastavni plan osposobljavanja za izdavanje PPL(As).

FCL.915.FI FI – Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FI potvrdu mora:

- (a) u slučaju FI(A) i FI(H):
 - (1) imati najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega ne više od 5 sati smije biti na FSTD;
 - (2) završiti 20 sati vizualnog rutnog letenja na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova kao PIC; i
- (b) dodatno, za FI(A):
 - (1) imati najmanje CPL(A); ili
 - (2) imati najmanje PPL(A) i imati:
 - (i) osim za FI(A) koji provodi osposobljavanje samo za LAPL(A), položen ispit iz teorijskog znanja za CPL, koji se može polagati bez završetka tečaja osposobljavanja za teorijsko znanje za CPL i koji nije važeći za stjecanje CPL; i
 - (ii) imati najmanje 200 sati naleta na avionima ili TMG, od čega 150 kao PIC;
 - (3) završiti najmanje 30 sati na jednomotornim klipnim avionima od čega najmanje 5 sati mora biti odradeno unutar 6 mjeseci prije prijemnog leta na osposobljavanje kako je određeno u FCL.930.FI(A);
 - (4) završiti vizualni rutni let kao PIC, uključujući let od najmanje 540 km (300 NM) i sletjeti s potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma;
- (c) dodatno, za FI(H), završiti 250 sati ukupnog naleta kao pilot helikoptera od čega:
 - (1) najmanje 100 sati mora biti kao PIC, ako podnositelj zahtjeva ima najmanje CPL(H); ili
 - (2) barem 200 sati kao PIC, ako podnositelj zahtjeva posjeduje najmanje PPL(H) te položen ispit iz teorijskog znanja za CPL, koji se može polagati bez završetka tečaja osposobljavanja za teorijsko znanje za CPL i koji nije važeći za stjecanje CPL;
- (d) za FI(As), imati 500 sati naleta na zračnim brodovima kao PIC, od čega 400 sati mora biti kao PIC nositelj CPL(As).

FCL.930.FI FI – Tečaj osposobljavanja

- (a) Podnositelji zahtjeva za FI potvrdu moraju položiti specifični prijemni ispit u letu s kvalificiranim FI u skladu s FCL.905.FI(i) unutar 6 mjeseci prije početka osposobljavanja radi procjene sposobnosti da pohađaju tečaj. Ovaj prijemni ispit u letu može se bazirati na provjeri stručnosti za ovlaštenje za klasu i tip kako je određeno u Dodatku 9. ovom dijelu.
- (b) Tečaj osposobljavanja za FI mora sadržavati:
 - (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
 - (2) najmanje 100 sati teorijskog osposobljavanja, uključujući testove napretka;
 - (3) (i) u slučaju FI(A) i FI(H), najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja, od čega 25 sati mora biti letenje s instruktorom, od čega 5 sati može biti na FFS, FNPT I ili II ili FTD 2/3;
 - (ii) u slučaju FI(As) najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja, od čega 15 sati mora biti letenje s instruktorom;
 - (4) Podnositeljima zahtjeva za potvrdu FI u drugoj kategoriji zrakoplova koji imaju, ili su imali, FI(A), (h) ili (As) priznaje se 55 sati za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz (b)(2).
- (c) Za podnositelje zahtjeva za potvrdu instruktora letenja koji posjeduju ili su posjedovali bilo kakvu drugu potvrdu instruktora izdatu u skladu s ovim aneksom smatra se da ispunjavaju zahtjeve iz (b)(1).

FCL.940.FI FI – Producenje i obnavljanje

- (a) Producenje

- (1) Za produženje FI potvrde nositelji moraju prije datuma isteka FI potvrde ispunjavati barem dva od tri sljedeća zahtjeva:
 - (i) završili su:
 - (a) u slučaju FI(A) i FI(H), najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova na dužnosti FI, TRI, CRI, IRI, MI ili ispitivača. Ako se produžuju privilegije za osposobljavanje za BIR i IR, 10 od tih 50 sati mora biti letačko osposobljavanje za BIR ili IR i mora se obaviti u razdoblju od 12 mjeseci prije datuma isteka važenja potvrda FI;
 - (b) u slučaju FI(As), barem 20 sati letačkog osposobljavanja na zračnim brodovima kao instruktori letenja, IRI ili ispitivači. Ako se produžava privilegija za osposobljavanje za IR ovlaštenje, 10 od tih 20 sati mora biti osposobljavanje za IR ovlaštenje i mora biti odradeno unutar 12 mjeseci neposredno prije isteka važenja odobrenja instruktora letenja;
 - (ii) završili su osposobljavanje za osvještenje znanja instruktora kao instruktori letenja pri ATO ili pri nadležnom organu. Nositelji FI(b) i FI(S) mogu završiti to osposobljavanje za osvještenje znanja instruktora pri DTO;
 - (iii) položili su procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 u razdoblju od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka važenja FI potvrda.
 - (2) Nositelji potvrde FI dužni su, u slučaju FI(A) ili FI(H) barem za svako drugo produžavanje i u slučaju FI(As) barem za svako treće produžavanje, položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.
- (b) Obnavljanje.

Ako je FI potvrda istekla, podnositelji zahtjeva moraju, unutar razdoblja od 12 mjeseci prije datuma podnošenja zahtjeva za obnovu, završiti osposobljavanje za obnovu znanja instruktora letenja pri ATO ili nadležnom organu ili, u slučaju FI(b) ili FI(S), pri ATO, DTO ili BHCA, te završiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za ovlaštenje instruktora na tipu – TRI

FCL.905.TRI TRI – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije TRI su provođenje osposobljavanja za:
 - (1) produženje i obnavljanje IR, pod uvjetom da TRI ima važeći IR;
 - (2) stjecanje TRI ili SFI potvrda, pod uvjetom da nositelj ispunjava sve sljedeće uvjete:
 - (i) ima barem 50 sati letačkog iskustva kao TRI ili SFI u skladu sa ovim pravilnikom ili propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
 - (ii) završio je nastavni plan letačkog osposobljavanja odgovarajućeg dijela tečaja osposobljavanja za TRI u skladu s FCL.930.TRI(a)(3) i dobio pozitivnu ocjenu voditelja osposobljavanja ATO;
 - (3) u slučaju TRI za jednopilotne avione:
 - (i) izdavanje, produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, pod uvjetom da podnositelj zahtjeva traži privilegije za izvođenje jednopilotnih operacija.

- Privilegije TRI(SPA) mogu se proširiti na letačko osposobljavanje za ovlaštenje za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da TRI ispunjava bilo koji od sljedećih uvjeta:
- (a) posjeduje ili je posjedovao TRI potvrdu za višepilotne avione;
 - (b) ima barem 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama i završio je osposobljavanje za MCCI u skladu s FCL.930.MCCI;
 - (ii) tečaj za MPL u osnovnoj fazi, pod uvjetom da su mu privilegije proširene na izvođenje višepilotnih operacija i posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) potvrdu;
 - (4) u slučaju TRI za višepilotne avione:
 - (i) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za:
 - (a) višepilotne avione;
 - (b) jednopilotne složene avione visokih performansi kada podnositelj zahtjeva želi izvoditi višepilotne operacije;
 - (ii) osposobljavanje za MCC;
 - (iii) MPL tečaj u osnovnoj, proširenoj i naprednoj fazi pod uvjetom da za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) potvrdu;
 - (5) u slučaju TRI za helikoptere:
 - (i) stjecanje, produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
 - (ii) osposobljavanje za MCC, pod uvjetom da ima 350 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
 - (6) u slučaju TRI za zrakoplove s pogonjenim uzgonom:
 - (i) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom;
 - (ii) osposobljavanje za MCC.
- (b) Privilegije TRI uključuju privilegije za provođenje praktične procjene EBT kod operatora EBT, pod uvjetom da instruktur ispunjava zahtjeve iz Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama za standardizaciju instruktora EBT kod tog operatora EBT.

FCL.910.TRI TRI – Ograničenje privilegija

- (a) Općenito. Ako je osposobljavanje za TRI obavljeno samo na FSTD, privilegije za TRI ograničuju se na provođenje osposobljavanja samo na FSTD. Međutim, to ograničenje uključuje sljedeće privilegije za izvođenje osposobljavanja na zrakoplovima:
 - (1) LIFUS, pod uvjetom da je tečaj osposobljavanja za TRI uključivao osposobljavanje navedeno u FCL.930.TRI(a)(4)(i);
 - (2) osposobljavanje za slijetanje, pod uvjetom da je tečaj osposobljavanja za TRI uključivao osposobljavanje navedeno u FCL.930.TRI(a)(4)(ii); ili
 - (3) letove osposobljavanja navedene u FCL.060(c)(2), pod uvjetom da je tečaj osposobljavanja za TRI uključivao osposobljavanje iz (a)(1)(2).
- Ograničenje na FSTD uklanja se ako TRI završe procjenu stručnosti u zrakoplovu.
- (b) Instruktori za ovlaštenje za tip za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom – TRI(A) i TRI(PL). Privilegije instruktora za ovlaštenje za tip (TRI) ograničene su na tip aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom na kojem je provedeno osposobljavanje i procjena stručnosti. Ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti

(OSD), za proširenje privilegija TRI na druge tipove TRI moraju:

- (1) tijekom 12 mjeseci prije predaje zahtjeva, naletjeti najmanje 15 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu zrakoplova, od čega najviše sedam sektora smije biti na FSTD;
- (2) završiti odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i dijelove letačkog osposobljavanja primjenjivog tečaja osposobljavanja za TRI;
- (3) položiti relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu s FCL.935 u svrhu dokazivanja FIE ili TRE, kvalificiranom u skladu s Poddijelom K ovog aneksa, svoje sposobnosti provođenja osposobljavanja pilota do razine koja je potrebna za stjecanje ovlaštenja za tip, uključujući prepoletno i poslijeletno osposobljavanje te osposobljavanje u području teorijskog znanja.

Privilegije TRI proširuju se na druge varijante u skladu s OSD ako su TRI završili odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i dijelove letačkog osposobljavanja primjenjivog tečaja osposobljavanja za TRI.

(c) Instruktori za ovlaštenje za tip za helikoptere – TRI(H).

- (1) Privilegije nositelja TRI(H) ograničene su na tip helikoptera na kojem je obavljena procjena stručnosti za stjecanje potvrde TRI. Ako nije drukčije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), za proširenje privilegija TRI na druge tipove TRI moraju:
 - (i) završiti odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i dijelove letačkog osposobljavanja tečaja osposobljavanja za TRI;
 - (ii) unutar 12 mjeseci prije datuma podnošenja zahtjeva završiti barem 10 sati na odgovarajućem tipu helikoptera, od čega najviše pet sati može biti završeno na FFS ili FTD 2/3; i
 - (iii) položiti relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu sa navedenim pod FCL.935 u svrhu dokazivanja svoje sposobnosti FIE ili TRE, kvalificiranom u skladu s Poddijelom K ovog aneksa, u pogledu provođenja osposobljavanja pilota do razine koja je potrebna za stjecanje ovlaštenja za tip, uključujući prepoletno i poslijeletno osposobljavanje te osposobljavanje u području teorijskog znanja.

Privilegije TRI proširuju se na druge varijante u skladu s OSD ako su TRI završili odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i dijelove letačkog osposobljavanja primjenjivog tečaja osposobljavanja za TRI.

- (2) Za proširenje privilegija TRI(H) s jednopilotnih na višepilotne privilegije na istom tipu jednopilotnih helikoptera nositelj mora mati najmanje 350 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova ili imati najmanje 100 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama na određenom tipu u posljednje dvije godine.
- (3) Prije nego što se privilegije TRI(H) prošire s jednopilotnih helikoptera na višepilotne helikoptere, nositelj mora ispunjavati uvjete iz FCL.915.TRI(d)(3).

- (d) Neovisno o prethodno navedenim točkama, nositelji TRI potvrde koji su dobili ovlaštenje za tip u skladu sa navedenim pod FCL.725(e) imat će pravo svoje TRI privilegije proširiti na taj novi tip zrakoplova.

FCL.915.TRI TRI – Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za TRI potvrdu mora:

- (a) imati CPL, MPL ili ATPL dozvolu pilota na primjenjivoj kategoriji zrakoplova;
- (b) za TRI(MPA) potvrdu mora imati:
 - (1) 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima; i
 - (2) obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na FFS koji predstavlja taj tip;
- (c) za TRI(SPA) potvrdu mora imati:
 - (1) obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, barem 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja kao vođa na odgovarajućem tipu aviona, od čega najviše 15 sektora smije biti na FSTD koji predstavlja taj tip; i
 - (2) (i) najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima, uključujući 30 sati kao PIC na primjenjivom tipu aviona; ili
 - (ii) imati ili je imao FI potvrdu za višemotorne avione s IR(A) privilegijama;
- (d) za TRI(H) mora imati:
 - (1) za TRI(H) potvrdu za jednopilotne jednomotornе helikoptere, ili:
 - (i) 250 sati kao pilot na helikopterima; ili
 - (ii) FI(H) potvrdu.
 - (2) za TRI(H) potvrdu za jednopilotne višemotorne helikoptere, ili:
 - (i) 500 sati kao pilot helikoptera, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima; ili
 - (ii) FI(H) potvrdu i 100 sati naleta kao pilot na višemotornim helikopterima.
 - (3) za TRI(H) potvrdu za višepilotne helikoptere, 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima i imati ili 350 sati u višepilotnim operacijama na bilo kojoj kategoriji zrakoplova ili 100 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama na tipu za koji se traži TRI(H) potvrda.
 - (4) Nositeljima potvrde FI(H) priznaje se udovoljavanje zahtjeva iz (1) i (2) na relevantnom jednopilotnom helikopteru;
- (e) za TRI(PL) mora imati:
 - (1) 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima, zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, ili na višepilotnim helikopterima; i
 - (2) obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na primjenjivom tipu zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, od čega 15 sektora smije biti na FFS koji predstavlja taj tip.

FCL.930.TRI TRI – Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za TRI provodi se u zrakoplovu samo ako FSTD nije raspoloživ i dostupan, a uključuje:
 - (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
 - (2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući obnavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionicici/simulatoru;
 - (3) 5 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućem zrakoplovu ili FSTD koji predstavlja taj zrakoplov za jednopilotne zrakoplove i 10 sati letačkog

osposobljavanja na višepilotnom zrakoplovu ili FSTD koji predstavlja taj zrakoplov;

- (4) sljedeće osposobljavanje, prema potrebi:
 - (i) dodatno posebno osposobljavanje prije izvođenja LIFUS;
 - (ii) dodatno posebno osposobljavanje prije provođenja osposobljavanja za slijetanje. To osposobljavanje na FSTD uključuje osposobljavanje za postupke u slučaju opasnosti u pogledu zrakoplova.
- (b) Podnositelji zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali potvrdu instruktora priznaje se da udovoljavaju zahtjevima u (a)(1).
- (c) Podnositelju zahtjeva za TRI potvrdu koji posjeduje SFI potvrdu za relevantni tip priznaje se da udovoljava zahtjevima ovog stavka za stjecanje TRI potvrde koji je ograničen na provođenje letačkog osposobljavanja na simulatorima.

FCL.935.TRI TRI – Procjena stručnosti

- (a) Procjena stručnosti za TRI za MPA i PL provodi se na FFS. Ako FFS nije raspoloživ ili dostupan, upotrebljava se zrakoplov.
- (b) Procjena stručnosti za TRI za jednopilotne složene avione visokih performansi i helikoptere i mora se provesti u jednom od sljedećih okružja:
 - (1) u raspoloživom i dostupnom FFS;
 - (2) ako FFS nije raspoloživ ili dostupan, kombiniranjem FSTD i zrakoplova;
 - (3) ako FSTD nije raspoloživ ili dostupan, u zrakoplovu.

FCL.940.TRI TRI – Producenje i obnavljanje

- (a) Producenje
 - (1) Avioni
Za produženje TRI(A) potvrde, podnositelji zahtjeva moraju unutar 12 mjeseci koji neposredno prethode datumu isteka potvrde ispunjavati barem dva od sljedeća tri zahtjeva:
 - (i) izvršiti jedan od sljedećih dijelova cijelog ovlaštenja za tečaja osposobljavanja za tip ili periodičnog tečaja osposobljavanja: završiti jednu simulatorsku sesiju u trajanju od najmanje tri sata ili jednu letačku vježbu u trajanju od barem jednog sata uključujući najmanje dva polijetanja i slijetanja;
 - (ii) završiti osposobljavanje za osvještenje instruktorskog znanja u ulozi TRI(A) u ATO;
 - (iii) položiti procjenu stručnosti kako je navedeno u FCL.935. Smatra se da podnositelji zahtjeva koji su ispunili uvjet iz FCL.910.TRI(b)(3) ispunjavaju ovaj zahtjev.
 - (2) Helikopteri i zrakoplovi s pogonjenim uzgonom
Za produženje TRI(H) ili TRI(PL) potvrde podnositelji zahtjeva moraju unutar razdoblja važenja potvrda TRI ispuniti barem dva od sljedeća tri zahtjeva:
 - (i) završiti barem 50 sati letačkog osposobljavanja u svakom tipu zrakoplova za koje imaju privilegije osposobljavanja ili na FSTD koji predstavlja te tipove, od čega najmanje 15 sati mora biti unutar 12 mjeseci koji neposredno prethode datumu isteka važenja TRI potvrda. U slučaju TRI(PL), navedeni sati letačkog osposobljavanja mogu se završiti kao TRI ili ispitivač za ovlaštenje za tip (TRE), ili SFI ili ispitivač na simulatoru (SFE). U slučaju TRI(H), za tu se svrhu uvažava i vrijeme naleta u funkciji instruktora letenja, instruktora za

- instrumentalno letenje (IRI), instruktora na simulatoru letenja (STI) ili ispitičača bilo koje vrste;
- (ii) završiti osposobljavanje za osvježenje instruktorskog znanja pri ATO, u ulozi TRI(H) ili TRI(PL), prema potrebi;
 - (iii) u razdoblju od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka potvrde, uspješno položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935, FCL.910.TRI(b)(3) ili FCL.910.TRI(c)(3), prema potrebi.
- (3) Za svako drugo produženje TRI potvrde, nositelji moraju položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.
- (4) Ako TRI posjeduju potvrdu za više od jednog tipa zrakoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tih tipova zrakoplova priznaje se za produženje TRI potvrde i na drugim tipovima unutar iste kategorije zrakoplova, osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).
- (5) Specifični zahtjevi za produženje TRI(H) potvrda Smatra se da nositelji TRI(H) koji posjeduju i FI(H) potvrdu ispunjavaju zahtjeve iz (a). U tom slučaju, TRI(H) potvrda je važeća do isteka FI(H) potvrda.
- (b) Obnavljanje
Za produženje TRI potvrde, podnositelji zahtjeva u roku od 12 mjeseci koji neposredno prethode datumu podnošenja zahtjeva moraju položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 i moraju završiti:
- (1) za avione:
 - (i) barem 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu aviona, od čega najviše 15 sektora smije biti na FFS;
 - (ii) osposobljavanje za osvježenje instruktorskog znanja TRI u ATO, koje mora sadržavati relevantne elemente tečaja osposobljavanja za TRI;
 - (2) za helikoptere i zrakoplove s pogonjenim uzgonom:
 - (i) barem 10 sati naleta, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu zrakoplova, od čega najviše pet sati može biti završeno na FFS ili FTD 2/3;
 - (ii) osposobljavanje za osvježenje instruktorskog znanja TRI u ATO, koje mora sadržavati relevantne elemente tečaja osposobljavanja za TRI.
 - (3) Ako podnositelji zahtjeva posjeduju TRI potvrdu za više od jednog tipa zrakoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tih tipova priznaje se za obnavljanje TRI potvrde za druge tipove unutar iste kategorije zrakoplova, osim ako je u OSD navedeno drugčeće.

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za instruktora za ovlaštenje za klasu – CRI

FCL.905.CRI CRI – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije CRI su provođenje osposobljavanje za:
- (1) stjecanje, produženje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu ili za tip za jednopilotne avione, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, kada podnositelj zahtjeva traži privilegije za letenje u jednopilotnim operacijama;
 - (2) ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letenje za kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da CRI ima

- relevantno ovlaštenje i da je dokazao sposobnost provođenja osposobljavanja za to ovlaštenje FI kvalificiranom u skladu s FCL.905.FI(i);
- (3) proširenje privilegija nositelja LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.
- (b) Privilegije CRI su ograničene za klasu ili za tip aviona na kojem je provedena procjena stručnosti instruktora. Privilegije CRI će biti proširene za druge klase ili za tipove kad CRI završi, unutar proteklih 12 mjeseci:
- (1) 15 sati naleta kao PIC na avionima primjenjive klase ili tipa aviona;
 - (2) jedan let osposobljavanja s desnog sjedišta pod nadzorom drugog CRI ili FI kvalificiranog za tu klasu ili tip koji je na drugom pilotskom sjedištu.
- (ba) Privilegije nositelja CRI potvrde su osposobljavanje za klasu i tip jednopilotnih aviona, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da CRI instruktori ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:
- (1) posjeduju ili su posjedovali potvrdu TRI za višepilotni avion;
 - (2) imaju barem 500 sati naleta na avionima u višepilotnim operacijama i završili su osposobljavanje za MCCI u skladu s FCL.930.MCCI.
- (c) Podnositelji zahtjeva za CRI za višemotorne zrakoplove koji su nositelji CRI potvrde za jednomotornе zrakoplove moraju ispuniti uvjete za CRI određene zahtjevima FCL.915.CRI(a) i zahtjevima FCL.930.CRI(a)(3) i FCL.935.

FCL.915.CRI CRI - Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za CRI potvrdu mora završiti najmanje:

- (a) za višemotorne avione:
 - (1) 500 sati naleta kao pilot na avionima;
 - (2) 30 sati kao PIC na primjenjivoj klasi ili tipu aviona;
- (b) za jednomotorne avione:
 - (1) 300 sati naleta kao pilot na avionima;
 - (2) 30 sati kao PIC na primjenjivoj klasi ili tipu aviona.

FCL.930.CRI CRI – Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za CRI mora uključivati, najmanje:
- (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
 - (2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući obnavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru;
 - (3) 5 sati letačkog osposobljavanja na višemotornim avionima ili FSTD koji predstavlja tu klasu ili tip zrakoplova, uključujući barem tri sata u avionu ili barem tri sata letačkog osposobljavanja na jednomotornim avionima, koje pruža instruktur letenja FI(A) kvalificiran u skladu s FCL.905.FI(j).
- (b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali potvrdu instruktora u potpunosti se priznaje da udovoljavaju zahtjevima iz (a)(1).

FCL.940.CRI CRI – Producenje i obnavljanje

- (a) Za produženje CRI potvrde podnositelji zahtjeva moraju unutar razdoblja važenja CRI potvrda ispunjavati barem dva od sljedeća tri zahtjeva:
- (1) završeno barem 10 sati letačkog osposobljavanja u ulozi CRI. Ako podnositelji zahtjeva posjeduju CRI privilegije na jednomotornim i višemotornim avionima, ti sati letačkog osposobljavanja moraju biti jednak raspoređeni između jednomotornih i višemotornih aviona;

- (2) završeno osposobljavanje za osvježenje znanja u ulozi CRI pri ATO ili pri nadležnom organu;
- (3) položena procjena stručnosti u skladu s FCL.935 za višemotorne ili jednomotorne avione, kako je relevantno.
- (b) Za svako drugo produženje CRI potvrde nositelji moraju udovoljiti zahtjevu iz (a)(3).
- (c) Obnavljanje
Ako je CRI potvrda istekla, potvrda se obnavlja ako su podnositelji zahtjeva u razdoblju od 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva za produženje ispunili sljedeće:
 - (1) završili osposobljavanje za osvježenje znanja u ulozi CRI pri ATO ili pri nadležnom organu;
 - (2) završili procjenu stručnosti kako je propisano FCL.935.

ODJELJAK 6.

Specifični zahtjevi za instruktora za instrumentalno letenje IRI

FCL.905.IRI IRI — Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije IRI su provođenje osposobljavanja za stjecanje, produžavanje i obnavljanje BIR i IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova.
- (b) Specifični zahtjevi za MPL tečaj. Da bi provodio osposobljavanje za osnovnu fazu osposobljavanja na MPL tečaju, IRI mora:
 - (1) imati IR za višemotorne avione; i
 - (2) imati najmanje 1 500 sati naleta na zrakoplovu u višečlanim operacijama.
 - (3) U slučaju da je IRI već kvalificiran za provođenje osposobljavanja za integrirane ATP(A) ili CPL(A)/IR tečajeve, zahtjevi (b)(2) mogu biti zamjenjeni sa završenim tečajem danim u FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI — Preduvjeti

Podnositelji zahtjeva za potvrdu za IRI dužni su:

- (a) za IRI(A):
 - (1) za provođenje osposobljavanja u FSTD tijekom odobrenog tečaja osposobljavanja u ATO obaviti najmanje 200 sati naleta prema IFR nakon izdavanja BIR ili IR, od čega najmanje 50 sati na avionima;
 - (2) za provođenje osposobljavanja u avionu obaviti najmanje 800 sati naleta prema IFR, od čega najmanje 400 sati na avionima;
 - (3) za podnošenje zahtjeva za IRI(A) za višemotorne avione ispuniti zahtjeve iz FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI i FCL.935;
- (b) za IRI(H):
 - (1) za provođenje osposobljavanja u FSTD tijekom odobrenog tečaja osposobljavanja u ATO obaviti 125 sati naleta prema IFR nakon izdavanja IR, od čega najmanje 65 sati instrumentalnog naleta na helikopterima;
 - (2) za provođenje osposobljavanja u helikopteru obaviti najmanje 500 sati naleta prema IFR, od čega najmanje 250 sati instrumentalnog naleta na helikopterima; i
 - (3) za podnošenje zahtjeva za privilegije za provođenje osposobljavanja u višemotornim helikopterima, ispuniti zahtjeve iz FCL.910.TRI(c)(1) i FCL.915.TRI(d)(2).
- (c) Podnositelji zahtjeva za IRI(As) potvrdu dužni su imati najmanje 300 sati naleta prema IFR, od čega najmanje 100 sati instrumentalnog naleta na zračnim brodovima.

FCL.930.IRI IRI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za IRI mora uključivati, najmanje:
 - (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;

- (2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje teorijskog znanja iz instrumenata, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici;
- (3)
 - (i) za IRI(A), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na avionu, FFS, FTD 2/3 ili FPNT II. U slučaju da podnositelji zahtjeva imaju FI(A) potvrdu, navedeni sati smanjuju se na 5;
 - (ii) za IRI(H), barem 10 sati letačkog osposobljavanja na helikopteru, FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III. U slučaju podnositelja zahtjeva koji posjeduju FI(H) potvrdu, broj tih sati smanjuje se na najmanje pet;
 - (iii) za IRI(As), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na zračnom brodu, FFS, FTD 2/3 ili FNPT II.

- (b) Letačko osposobljavanje mora izvršiti FI kvalificiran u skladu s FCL.905.FI(i).
- (c) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali potvrdu instruktora smatrat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(1).

FCL.940.IRI IRI — Producavanje i obnavljanje

Za produžavanje i obnavljanje IRI potvrde, nositelj će udovoljiti zahtjevima za produžavanje i obnavljanje FI potvrde, u skladu s FCL.940.FI.

ODJELJAK 7.

Specifični zahtjevi za instruktora na simulatoru letenja – SFI

FCL.905.SFI SFI — Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije SFI su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja, unutar relevantne kategorije zrakoplova, za:
 - (1) produženje i obnavljanje IR, pod uvjetom da posjeduju ili su posjedovali IR u relevantnoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) izdavanje IR, pod uvjetom da posjeduju ili su posjedovali IR u relevantnoj kategoriji zrakoplova i završili su IRI tečaj osposobljavanja.
- (b) Privilegije SFI za jednopilotne avione su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja za:
 - (1) izdavanje, produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, ako podnositelji zahtjeva traže privilegije za izvođenje jednopilotnih operacija.
- (c) Privilegije SFI za višepilotne avione mogu se proširiti na letačko osposobljavanje za ovlaštenje za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:
 - (i) posjeduju ili su posjedovali potvrdu TRI za višepilotni avion;
 - (ii) imaju barem 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama i završili su osposobljavanje za MCCI u skladu s FCL.930.MCCI;
 - (2) MCC i MPL tečajeva osposobljavanja za osnovnu fazu, pod uvjetom da su privilegije SFI (SPA) proširene na višepilotne operacije u skladu s (1).
 - (c) Privilegije SFI za višepilotne avione su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja za:
 - (1) izdavanje, produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip za višepilotne avione i ako podnositelji zahtjeva traže privilegije za rad u višepilotnim operacijama, za jednopilotne složene avione visokih performansi;

- (2) MCC tečaj osposobljavanja;
- (3) za tečaj za MPL u osnovnoj, proširenoj i naprednoj fazi, pod uvjetom da za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) potvrdu.
- (d) Privilegije SFI za helikoptere su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja za:
 - (1) stjecanje, produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
 - (2) MCC osposobljavanje pod uvjetom da je obavio najmanje 350 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
- (e) Privilegije SFI uključuju privilegije za provođenje praktične procjene EBT kod operatora EBT, pod uvjetom da instruktor ispunjava zahtjeve iz Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama za standardizaciju instruktora EBT kod tog operatora EBT.

FCL.910.SFI SFI – Ograničenje privilegija

Privilegije SFI ograničene su na FTD 2/3 ili FFS za tip zrakoplova na kojem je SFI tečaj osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD koji predstavljaju daljnje tipove iste kategorije zrakoplova ako je nositelj završio:

- (a) simulatorski sadržaj relevantnog tečaja za osposobljavanje za ovlaštenje za tip;
- (b) odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i sadržaj FSTD nastavnog plana letačkog osposobljavanja primjenjivog tečaja osposobljavanja za TRI;
- (c) na kompletnom tečaju za osposobljavanje za ovlaštenje za tip najmanje tri sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima SFI na odgovarajućem tipu pod nadzorom TRE ili SFE i dobio pozitivnu ocjenu kvalificiranog TRE za tu svrhu.

Privilegije SFI proširuju se na druge varijante u skladu s OSD ako je SFI završio odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja za tip i sadržaj FSTD nastavnog plana letačkog osposobljavanja primjenjivog tečaja osposobljavanja za TRI.

FCL.915.SFI SFI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za SFI potvrdu mora:

- (a) imati ili je imao CPL, MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) položiti provjeru stručnosti za izdavanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova na FFS koji predstavlja odgovarajući tip, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, i
- (c) dodatno, za SFI(A) za višepilotne avione ili SFI(PL), imati:
 - (1) najmanje 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima ili zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
 - (2) završeno kao pilot ili kao promatrač, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, najmanje:
 - (i) 3 rutna sektora u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa zrakoplova; ili
 - (ii) 2 LOFT bazne simulatorske sekcije provedene od strane kvalificirane letačke posade u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa. Navedene simulatorske sekcije moraju uključivati 2 leta, svaki od najmanje 2 sata, između 2 različita aerodroma, i povezano prijeletno planiranje i poslijeletne upute (de-briefing);
- (d) dodatno, za SFI(A) za jednopilotne složene avione visokih performansi:
 - (1) imati najmanje 500 sati naleta kao PIC na jednopilotnim avionima;

- (2) imati ili je imao IR(A) ovlaštenje za višemotorne avione; i
- (3) udovoljiti zahtjevima iz (c)(2);
- (e) dodatno, za SFI(H), imati:
 - (1) obavljen, najmanje 1 sat naleta u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa, kao pilot ili kao promatrač unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu; i
 - (2) za slučaj višepilotnih helikoptera, najmanje 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova;
 - (3) za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;
 - (4) za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera, 250 sati kao pilot na helikopterima;
 - (5) za slučaj jednopilotnih helikoptera u višepilotnim operacijama, najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova.

FCL.930.SFI SFI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za SFI mora obuhvaćati:
 - (1) FSTD sadržaj odgovarajućeg tečaja za ovlaštenje za tip;
 - (2) odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i sadržaj FSTD nastavnog plana letačkog osposobljavanja primjenjivog tečaja osposobljavanja za TRI;
 - (3) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje.
- (b) Podnositelju zahtjeva za SFI potvrdu koji ima TRI potvrdu za relevantni tip, smatrati će se da potpuno udovoljava zahtjevima ovog stavka.

FCL.940.SFI SFI — Producenje i obnavljanje

- (a) Producenje
Za produženje SFI potvrde podnositelji zahtjeva moraju prije isteka važenja SFI potvrde ispunjavati barem dva od sljedeća tri zahtjeva:
 - (1) završeno barem 50 sati kao instruktori ili ispitivači na FSTD, od čega barem 15 sati u razdoblju od 12 mjeseci neposredno prije isteka važenja SFI potvrda;
 - (2) završeno osposobljavanje za osvježenje znanja za instruktore kao SFI u ATO;
 - (3) uspješno položene relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu s FCL.935.
- (b) Dodatno, podnositelji zahtjeva moraju na FFS položiti provjeru stručnosti za stjecanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova koji predstavlja tipove za koji se posjeduju privilegije.
- (c) Za svaku drugu produženje SFI potvrde, nositelji moraju udovoljiti zahtjevu iz (a)(3).
- (d) Ako SFI posjeduje potvrdu za više od jednog tipa zrakoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tih tipova priznaje se za produženje SFI potvrde i na drugim tipovima unutar iste kategorije zrakoplova, osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).
- (e) Obnavljanje
Za obnavljanje SFI potvrde podnositelji zahtjeva moraju, u razdoblju od 12 mjeseci koje neposredno prethodi zahtjevu za obnavljanje, ispunjavati sve sljedeće uvjete:
 - (1) završeno osposobljavanje za osvježenje znanja za instruktore kao SFI u ATO;
 - (2) položena procjena stručnosti u skladu s FCL.935;

- (3) položena provjera stručnosti na FSTD za stjecanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova koji predstavlja tipove za koji se privilegije obnavljaju.

ODJELJAK 8.

Specifični zahtjevi za instruktora za suradnju višečlane posade - MCCl

FCL.905.MCCI MCCI — Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije MCCl su provođenje letačkog osposobljavanja tijekom:
- (1) praktičnog dijela MCC tečajeva kada nije kombiniran s tečajem za osposobljavanje za ovlaštenje za tip; i
 - (2) za slučaj MCCl(A), osnovne faze integriranog MPL tečaja osposobljavanja, ako on/ona posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) potvrdu.

FCL.910.MCCI MCCI — Ograničene privilegije

Privilegije nositelja MCCl potvrde moraju biti ograničene na FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS na kojem je MCCl tečaj osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD koji predstavljaju dalje tipove zrakoplova kada je nositelj završio praktični dio MCCl tečaja osposobljavanja na tom tipu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za MCCl potvrdu mora:

- (a) imati ili je imao CPL; MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) imati najmanje:
- (1) za slučaj aviona, zračnih brodova i zrakoplova s pogonjenim uzgonom, 1 500 sati letačkog iskustva kao pilot u višepilotnim operacijama, od čega najmanje 350 sati na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) za slučaj helikoptera, 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot u višepilotnim operacijama, od čega je najmanje 350 sati na helikopterima.

FCL.930.MCCI MCCI — Tečaj osposobljavanja

- (a) MCCl tečaj osposobljavanja mora uključivati, najmanje:
- (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
 - (2) tehničko osposobljavanje povezano s vrstom FSTD na kojem podnositelj zahtjeva želi provoditi osposobljavanje;
 - (3) 3 sata praktičnog osposobljavanja, koje može biti letačko osposobljavanje ili MCC osposobljavanje na relevantnom FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS, pod nadzorom TRI, SFI ili MCCl imenovanog od ATO za tu svrhu. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom moraju uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.
- (b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali FI, TRI, CRI, IRI ili SFI potvrdu, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI — Produžavanje i obnavljanje

- (a) Za produžavanje MCCl potvrde podnositelj zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(3) na relevantnom tipu FNPT II/III, FTD 2/3 ili FFS, unutar zadnjih 12 mjeseci razdoblja važenja MCCl potvrde.
- (b) Obnavljanje. Ako je MCCl potvrda istekla, podnositelj zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(2) i (3) na relevantnom tipu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS.

ODJELJAK 9.

Specifični zahtjevi za instruktora na sintetičkim uredajima – STI

FCL.905.STI STI — Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije STI su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova za:
- (1) za stjecanje dozvole;
 - (2) stjecanje, produžavanje ili obnavljanje BIR i IR i ovlaštenja za klasu ili tip za jednopilotne zrakoplove, uz iznimku jednopilotnih složenih aviona visokih performansi.
- (b) Dodatne privilegije za STI(A). Privilegije STI(A) uključuju osposobljavanje na simulatoru letenja tijekom faze "temeljne letačke vještine" za integrirani MPL tečaj osposobljavanja.

FCL.910.STI STI — Ograničenje privilegija

Privilegije STI ograničene su na FSTD na kojem je STI tečaj osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD koji predstavljaju daljnje tipove zrakoplova ako je nositelj u razdoblju od 12 mjeseci koje neposredno prethodi zahtjevu završio:

- (a) sadržaj FSTD tečaja CRI ili tečaja TRI na klasi ili tipu zrakoplova za koje se traže privilegije osposobljavanja;
- (b) primjenjivi dio provjere stručnosti na FSTD na kojem će se izvoditi letačko osposobljavanje, u skladu s Dodatkom 9. ovom aneksu za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova.

Za nositelje STI(A) koji osposobljavaju samo na BITD, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A);

- (c) barem tri sata letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova za CPL, IR ili PPL pod nadzorom instruktora FI, CRI(A), IRI ili TRI kojeg je u tu svrhu imenovao ATO, uključujući barem jedan sat letačkog osposobljavanja pod nadzorom ispitivača instruktora letenja.

FCL.915.STI STI — Preduvjeti

- (a) Podnositelj zahtjeva za STI potvrdu mora:

- (1) imati, ili je imao unutar tri godine prije podnošenja zahtjeva, pilotsku dozvolu i privilegije instruktora koje odgovaraju tečajevima za koje se osposobljavanje namjerava provoditi;
- (2) imati završenu relevantnu provjeru stručnosti na FSTD za ovlaštenje za klasu ili za tip, unutar razdoblja od 12 mjeseci koje neposredno prethodi zahtjevu.

Podnositelji zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi osposobljavanje samo na BITD, moraju završiti samo one vježbe koje su prikladne za ispit praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A);

- (b) Uz zahtjeve iz (a), podnositelji zahtjeva za izdavanje STI(h) potvrde moraju završiti barem jedan sat naleta kao promatrači u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa helikoptera, u razdoblju od 12 mjeseci koje neposredno prethodi zahtjevu.

FCL.930.STI STI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za STI mora sadržavati najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima STI na FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III, pod nadzorom FIE. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom

moraju uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

Podnositelji zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi osposobljavanje samo na BITD, moraju završiti letačko osposobljavanje na BITD.

- (b) Za podnositelje zahtjeva za STI(H), tečaj će također uključivati FFS sadržaj odgovarajućeg TRI tečaja.

FCL.940.STI STI — Producenje i obnavljanje STI potvrde

- (a) Producenje

Za producenje STI potvrde, podnositelji zahtjeva moraju u razdoblju od 12 mjeseci koje neposredno prethodi datumu isteka STI potvrda ispunjavati sve sljedeće zahtjeve:

- (1) obavljeno barem tri sata letačkog osposobljavanja na FSTD u okviru kompletlog osposobljavanja za CPL, IR ili PPL, ili tečaja za ovlaštenje za klasu ili za tip;
- (2) uspješno položeni primjenjivi dijelovi provjere stručnosti na FSTD na kojem će se izvoditi letačko osposobljavanje, u skladu s Dodatkom 9. ovom aneksu za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova.

Za nositelje STI(A) koji osposobljavaju samo na BITD, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A).

- (b) Obnavljanje

Za obnavljanje potvrde STI, podnositelji zahtjeva moraju unutar razdoblja od 12 mjeseci koje neposredno prethodi zahtjevu za producenje:

- (1) završiti pri ATO osposobljavanje za osvježenje znanja kao STI;
- (2) uspješno položiti primjenjive dijelove provjere stručnosti na FSTD na kojem će se izvoditi letačko osposobljavanje, u skladu s Dodatkom 9. ovom aneksu za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova.

Za STI(A) koji osposobljava samo na BITD, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A);

- (3) završiti barem tri sata letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, na potpunom tečaju za CPL, IR, PPL ili odobrenje za klasu ili tip, pod nadzorom instruktora FI, CRI, IRI ili TRI koji je u tu svrhu imenovao ATO, uključujući barem jedan sat letačkog osposobljavanja pod nadzorom ispitivača instruktora letenja (FIE).

ODJELJAK 10.

Instruktor za ovlaštenje za letenje u planinskom području- MI

FCL.905.MI MI — Privilegije i uvjeti

Privilegije MI su provođenje letačkog osposobljavanja za stjecanje ovlaštenja za letenje u planinskom području.

FCL.915.MI MI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za MI potvrdu mora:

- (a) imati, FI, CRI, ili TRI potvrdu, s privilegijama za jednopilotne avione;
- (b) imati ovlaštenje za planinsko letenje.

FCL.930.MI MI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za MI mora uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

- (b) Prije početka tečaja, podnositelji zahtjeva moraju uspješno položiti prijemni ispit u letu s MI koji ima FI potvrdu kako bi se procijenilo njihovo iskustvo i sposobnost za pohađanje tečaja osposobljavanja.

FCL.940.MI Važeće MI potvrde

MI potvrda važeća je sve dok su važeće potvrde FI, TRI ili CRI.

ODJELJAK 11.

Specifični zahtjevi za instruktora za testno letenje - FTI

FCL.905.FTI FTI — Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije instruktora za testno letenje (FTI) su provođenje osposobljavanja, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, za:

- (1) stjecanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za testno letenje, ako on/ona posjeduje relevantnu kategoriju ovlaštenja za testno letenje;
- (2) stjecanje FTI potvrde, unutar relevantne kategorije ovlaštenja za testno letenje, ako instruktor ima najmanje 2 godine iskustva u osposobljavanju za stjecanje ovlaštenja za testno letenje.

- (b) Privilegije FTI koji ima kategoriju 1 ovlaštenja za testno letenje uključuju mogućnost letačkog osposobljavanja vezanog i za kategoriju 2 ovlaštenja za testno letenje.

FCL.915.FTI FTI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FTI potvrdu mora:

- (a) imati ovlaštenje za testno letenje izdano u skladu s FCL.820;
- (b) imati najmanje 200 sati kategorije 1 ili 2 testnog letenja.

FCL.930.FTI FTI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za FTI mora uključivati, najmanje:

- (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
- (2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru.
- (3) 5 sati praktičnog letačkog osposobljavanja pod nadzorom FTI kvalificiranog u skladu s FCL.905.FTI(b). Navedeni sati letačkog osposobljavanja moraju uključiti procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

- (b) Priznavanje:

- (1) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali potvrdu instruktora, smarat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).
- (2) Dodatno, za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali FI ili TRI potvrdu u relevantnoj kategoriji zrakoplova, smarat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(2).

FCL.940.FTI FTI — Producenje i obnavljanje

- (a) Producenje. Za producenje FTI potvrde, podnositelj zahtjeva mora, unutar razdoblja važeњa FTI potvrde, ispuniti jedan od sljedećih zahtjeva:

- (1) imati najmanje:
 - (i) 50 sati testnog letenja, od čega će najmanje 15 sati biti u razdoblju od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI potvrde; i
 - (ii) 5 sati letačkog osposobljavanja testnog letenja unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI potvrde; ili
- (2) završiti osposobljavanje osvježenja znanja kao FTI u ATO. Ospozobljavanje osvježenja znanja mora se temeljiti na elementu praktičnog letačkog osposobljavanja FTI tečaja osposobljavanja, u skladu s FCL.930.FTI(a)(3), i uključuje najmanje 1 let osposobljavanja pod nadzorom FTI kvalificiranog u skladu s FCL.905.FTI(b).

- (b) Obnavljanje. Ako je FTI potvrda istekla, podnositelj zahtjeva mora završiti ospozobljavanje za osvježenje znanja kao FTI u ATO. Ospozobljavanje za osvježenje znanja će biti usklađeno najmanje s zahtjevima iz FCL.930.FTI(a)(3).

**PODDIO K
ISPITIVAČI
ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

FCL.1000 Potvrde ispituvača

(a) Općenito

Nositelji potvrde ispituvača moraju:

- (1) osim ako nije drugačije određeno ovim aneksom, imati dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu jednak onima za koje su ovlašteni provoditi ispite praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i imati privilegije ospozobljavanja za njih.
- (2) biti kvalificirani za obnašanje dužnosti PIC u zrakoplovu tijekom ispta praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti ako se provode na zrakoplovu.

(b) Posebni uvjeti:

- (1) Nadležni organ može izdati posebnu potvrdu kojom se daju privilegije za provođenje ispta praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti ako usklađenost sa zahtjevima utvrđenima u ovom pododjeljku nije moguća zbog uvođenja bilo čega od sljedećeg:
 - (i) novog zrakoplova u Bosni i Hercegovini ili u floti operatora;
 - (ii) novih tečajeva ospozobljavanja u ovom aneksu.

Takva potvrda ograničena je na ispte praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova ili novog tečaja i njeno važenje u svakom slučaju ne može biti duže od jedne godine.

- (2) Nositelji potvrde koji su stekli potvrdu u skladu s (b)(1) i koji žele podnijeti zahtjev za potvrdu ispituvača moraju ispuniti preuvjeti i zahtjeve za produženje za tu kategoriju potvrda ispituvača.

- (3) Ako kvalificirani ispituvač nije dostupan, nadležni organ može, na pojedinačnoj osnovi, ovlastiti inspektore ili ispituvače koji ne ispunjavaju odgovarajuće zahtjeve ovlaštenja za instruktora, tip ili klasu kako je navedeno u (a) za obavljanje ispta praktične ospozobljenosti, provjera stručnosti i procjene stručnosti.

(c) Ispitivanje koje se izvodi izvan područja Bosne i Hercegovine:

- (1) Odstupajući od točke (a), u slučaju ispta praktične ospozobljenosti i provjera stručnosti koji se provode izvan Bosne i Hercegovine, nadležni organ izdaje potvrdu ispituvača podnositeljima zahtjeva koji imaju pilotsku dozvolu izdanu u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji, ako podnositelji zahtjeva:
 - (i) posjeduju barem dozvolu, ovlaštenje, ili potvrdu ekvivalentnu onima za koje su ovlašteni provoditi ispte praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti, i u svakom slučaju barem CPL;
 - (ii) posjeduju kvalifikacije za obnašanje dužnosti PIC u zrakoplovu tijekom ispta praktične ospozobljenosti ili provjere stručnosti koji se provode na zrakoplovu;

- (iii) ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovom poddjelu za stjecanje relevantne potvrde ispituvača; i

- (iv) dokazu BHDCR prikladnu razinu znanja zrakoplovnih propisa o sigurnosti kako bi bili sposobni izvršavati privilegije ispituvača u skladu s ovim aneksom.

- (2) Potvrda iz stava (1) ograničena je na provođenje ispta praktične ospozobljenosti i provjera stručnosti:
 - (i) koji se izvode izvan Bosne i Hercegovine; te
 - (ii) pilota koji imaju dovoljno znanja iz jezika u kojem se provjera provodi.

FCL.1005 Ograničenje privilegija u slučaju postojećih interesa

Ispituvači ne smiju provoditi:

- (a) ispte praktične ospozobljenosti ili procjene stručnosti za izdavanje dozvole, ovlaštenja ili potvrda podnositeljima zahtjeva kojima su isporučili više od 25 % propisanog letačkog ospozobljavanja za dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu za koje se provodi ispit praktične ospozobljenosti ili procjena stručnosti; i
- (b) ispte praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti ako osjećaju da bi njihova objektivnost mogla biti upitna.

FCL.1010 Preuvjeti za ispituvača

Podnositelji zahtjeva za potvrdu ispituvača moraju dokazati:

- (a) relevantno znanje, prijašnje radno iskustvo i odgovarajuće iskustvo vezano za privilegije ispituvača;
- (b) da nisu bili podložni nikakvim sankcijama, uključujući privremeno oduzimanje, ograničenje ili oduzimanje neke od njihovih dozvola, ovlaštenja ili potvrda izdanih u skladu s ovim dijelom, zbog nesukladnosti sa ovim propisom tijekom zadnje 3 godine.

FCL.1015 Standardizacija ispituvača

- (a) Podnositelj zahtjeva za potvrdu ispituvača mora proći standardizacijski tečaj koji provodi nadležni organ ili koji provodi ATO te ga je odobrio nadležni organ.
- (b) Standardizacijski tečaj mora se sastojati od teorijskog i praktičnog ospozobljavanja i mora uključivati, najmanje:
 - (1) provođenje 2 ispta praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti za dozvole, ovlaštenja ili potvrde za koje podnositelj zahtjeva traži privilegije za provođenje ispta i provjera;
 - (2) ospozobljavanje o primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu i o primjenjivim zahtjevima letačkih operacija, provođenje ispta praktične ospozobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti, i njihovu dokumentaciju i izvješćivanje;
 - (3) uputu (briefing) o upravnim procedurama, o zahtjevima za zaštitu osobnih podataka, o odgovornosti, o osiguranju od nesreća i o naknadama;
 - (4) uputu o potrebi preispitivanja i primjene elemenata iz stavka (3) pri provođenju ispta praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada nadležni organ nije organ koji je izdao potvrdu ispituvaču i;
 - (5) uputu kako prema potrebi ostvariti pristup tim procedurama i zahtjevima ostalih nadležnih organa.
- (c) Nositelji potvrde ispituvača ne smiju provoditi ispte praktične ospozobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti s podnositeljima zahtjeva za koje nadležni organ

nije isti kao onaj koji je izdao potvrdu ispitivača, osim kada se upoznaju s najnovijim dostupnim podacima o odgovarajućim procedurama nadležnog organa.

FCL.1020 Provjera stručnosti ispitivača

Podnositelji zahtjeva za potvrdu ispitivača moraju dokazati svoju stručnost inspektoru nadležnog organa ili starijem ispitivaču posebno ovlaštenom u tu svrhu od nadležnog organa odgovornog za izdavanje potvrde ispitivača preko provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti u ulozi ispitivača za koje se privilegije traže, uključujući prepoletnu uputu (briefing), provođenje ispita, provjere ili procjene, i procjene osobe kojoj se ispit, provjera ili procjena daje, poslijeletnu uputu (debriefing) i unos zapisa u dokumentaciju.

FCL.1025 Važenje, produženje i obnavljanje potvrda o ispitivaču

(a) Važenje
Potvrda ispitivača važi tri godine.

(b) Producenje
Za produženje potvrde ispitivača nositelji moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

- (1) prije datuma isteka potvrde moraju provesti barem šest ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti, procjena stručnosti ili faza procjene EBT tijekom modula EBT iz ORO.FC.231 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
- (2) u razdoblju od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka potvrda, moraju završiti tečaj za osvještenje znanja ispitivača koji pruža nadležni organ ili koji pruža ATO uz odobrenje nadležnog organa;
- (3) jedan od ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti, procjena stručnosti ili faza procjene EBT koji se provode u skladu s točkom (1) mora se provesti u razdoblju od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka potvrda ispitivača te:
 - (i) ispite mora ocijeniti inspektor iz nadležnog organa ili nadređeni ispitivač kojeg je za to posebno ovlastio nadležni organ odgovoran za potvrdu ispitivača; ili
 - (ii) moraju ispunjavati zahtjeve iz FCL.1020.

Ako podnositelji zahtjeva za produženje posjeduju privilegije za više od jedne kategorije ispitivača, sve privilegije ispitivača mogu se produžiti ako podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve iz (b)(1) i (2) te FCL.1020 za jednu od kategorija potvrda ispitivača koju posjeduje, u dogovoru s nadležnim organom.

- (c) Obnavljanje
Ako je potvrda istekla, podnositelji zahtjeva moraju prije nego nastave upotrebljavati privilegije ispuniti zahtjeve iz (b)(2) te FCL.1020 u razdoblju od 12 mjeseci koje neposredno prethodi zahtjevu za obnovu.
- (d) Potvrda ispitivača će biti produžena ili obnovljena samo ako podnositelji zahtjeva dokažu kontinuiranu usklađenost sa zahtjevima iz FCL.1010 i FCL.1030.

FCL.1030 Provodenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti

- (a) Tijekom provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti, ispitivači moraju:
- (1) osigurati da komunikacija s podnositeljem zahtjeva može biti uspostavljena bez jezičnih prepreka;
 - (2) potvrditi da podnositelj zahtjeva ispunjava sve kvalifikacije, zahtjeve osposobljavanja i iskustva u

ovom dijelu za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole, ovlaštenja ili potvrde za koji se ispit praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti provodi;

(3) upoznati podnositelja zahtjeva o posljedicama dostavljanja nepotpunih, netočnih ili neistinitih informacija vezano za njihovo osposobljavanje i letačko iskustvo.

(b) Nakon završetka ispta praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, ispitivač mora:

(1) obavijestiti podnositelja zahtjeva o rezultatu testa. U slučaju djelomičnog prolaska ili pada, ispitivač mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da on/ona ne može koristiti privilegije ovlaštenja dok ne postigne potpun prolaz. Ispitivač mora potanko obrazložiti bilo kakve dodatne zahtjeve za osposobljavanjem i objasniti podnositelju zahtjeva pravo žalbe.

(2) u slučaju uspješno položenog ispita stručnosti ili procjene stručnosti za produžavanje ili obnavljanje, izvršiti unos u dozvolu ili potvrdu podnositelja zahtjeva s novim datumom isteka važenja ovlaštenja ili potvrde, ako je posebno ovlašten u tu svrhu od strane nadležnog organa odgovornog za dozvolu podnositelja zahtjeva;

(3) dati podnositelju zahtjeva potpisani izvještaj s ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i podnijeti bez kašnjenja preslike izvještaja nadležnom organu odgovornom za dozvolu podnositelja zahtjeva, i nadležnom organu koji je izdao potvrdu ispitivača. Izvještaj mora uključivati:

(i) izjavu da je ispitivač primio sve informacije od podnositelja zahtjeva vezano za njegovo iskustvo i osposobljavanje, i potvrdio da su iskustvo i osposobljavanje u skladu s primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu;

(ii) potvrdu da su svi zahtijevani manevri i vježbe provedeni, kao i informaciju o usmenom ispitivanju teorijskog znanja, kada je primjenjivo. Ako podnositelj zahtjeva nije uspješno položio neki dio sekcije, ispitivač mora zapisati razloge za takvu procjenu;

(iii) rezultat ispita, provjere ili procjene stručnosti;

(iv) izjava da je ispitivač pregledao i primijenio procedure organa nadležnog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva ako organ nadležan za potvrdu podnositelja zahtjeva nije isti onaj koji je izdao potvrdu ispitivaču;

(v) presliku potvrde ispitivača s područjem primjene njegovih/njezinih privilegija u svojstvu ispitivača u pogledu provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada organ nadležan za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva nije isti onaj koji je dodijelio potvrdu ispitivaču.

(c) Ispitivači moraju čuvati zapise 5 godina s svim detaljima ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti koje su proveli i njihove rezultate.

(d) Na zahtjev nadležnog organa koji je odgovoran za izdavanje potvrde ispitivača, ili nadležnog organa odgovornog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva, ispitivač mora predati sve zapise i izvješća, i bilo koje druge informacije, kako se zahtjeva u svrhu nadzora.

ODJELJAK 2.**Specifični zahtjevi za ispitivače u letu – FE****FCL.1005.FE FE — Privilegije i uvjeti**

- (a) FE(A). Privilegije FE za avione su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (2) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(A), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (4) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ovlaštenja za planinsko letenje, ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 500 polijetanja i slijetanja u svrhu letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za planinsko letenje;
 - (5) provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje ovlaštenja za EIR, uz uvjet da FE ima najmanje 1 500 sati iskustva kao pilot u avionima i ispunjuje uvjete iz FCL.1010.IRE(a)(2).
- (b) FE(H). Privilegije FE za helikoptere su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u PPL(H), ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (2) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u CPL(H), ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna višemotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u PPL(H) ili CPL(H), ako ispitivač ima ispunjene zahtjeve iz (1) ili (2), kako je primjenjivo, i ima CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, IR(H);
 - (4) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(H), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 150 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
- (c) FE(As). Privilegije FE za zračne brodove su provođenje ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(As) i CPL(As) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana ovlaštenja za tip zračnog broda, ako ispitivač ima 500 sati naleta kao pilot na zračnim brodovima, uključujući 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja.

FCL.1010.FE FE — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FE potvrdu mora imati:

FI potvrdu u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

ODJELJAK 3.**Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za tip****FCL.1005.TRE TRE — Privilegije i uvjeti**

- (a) TRE(A) i TRE(PL). Privilegije TRE za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za prvo stjecanje ovlaštenja za tip za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
 - (2) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip i IR;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(A);
 - (4) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje MPL; ako ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;
 - (5) procjena stručnosti za stjecanje, produženje ili obnavljanje TRI ili SFI potvrda u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da su barem tri godine proveli u ulozi TRE i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu s FCL.1015 (b).
- (b) TRE(H). Privilegije TRE(H) su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
 - (2) provjeri stručnosti za produženje ili obnavljanje IR, ako TRE(H) ima važeći IR(H);
 - (3) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(H);
 - (4) procjena stručnosti za stjecanje, produženje ili obnavljanje TRI(H) ili SFI(H) potvrda, pod uvjetom da su barem tri godine proveli u ulozi TRE i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu s FCL.1015(b).
- FCL.1010.TRE TRE — Preduvjeti**
- (a) TRE(A) i TRE(PL). Podnositelji zahtjeva za TRE potvrdu za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom moraju:
- (1) za slučaj višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, imati 1 500 sati naleta kao piloti višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (2) za slučaj jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi, imati 500 sati naleta kao pilot jednopilotnih aviona, od čega najmanje 200 sati mora biti kao PIC;
 - (3) imati CPL ili ATPL i TRI potvrdu za odgovarajući tip;
 - (4) za prvo stjecanje TRE potvrde, moraju imati najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD koji predstavlja taj tip.
- (b) TRE(H). Podnositelji zahtjeva za TRE(H) potvrdu za helikoptere moraju:
- (1) imati TRI(H) potvrdu ili, u slučaju jednopilotnih jednomotornih helikoptera, važeći FI(H) potvrdu, za odgovarajući tip;
 - (2) za prvo stjecanje TRE potvrde, moraju imati 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD koji predstavlja taj tip;
 - (3) za slučaj višepilotnih helikoptera, moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i 1 500 sati naleta kao pilot na

- višepilotnim helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
- (4) za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera:
 - (i) moraju imati 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (ii) moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, važeći IR(H);
 - (5) za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera;
 - (i) moraju imati 750 sati naleta kao piloti na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (ii) imati CPL(H) ili ATPL(H).
 - (6) Prije proširenja privilegija TRE(H) s jednopilotnih operacija na višepilotne operacije na istom tipu helikoptera, nositelj mora imati bilo:
 - (i) najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu; ili
 - (ii) najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama na bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
 - (7) Za slučaj podnositelja zahtjeva za prvi višepilotni višemotorni TRE potvrdu, 1 500 sati letačkog iskustva na višepilotnim helikopterima kako je traženo u (b)(3) može se smatrati zadovoljavajuće ako imaju 500 sati naleta kao PIC na višepilotnom helikopteru istog tipa.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za ispitivača za klasu — CRE FCL.1005.CRE CRE — Privilegije

Privilegije CRE su provođenje, za jednopilotne avione, osim jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi:

- (a) ispita praktične sposobljenosti za stjecanje ovlaštena za klasu i za tip;
- (b) provjera stručnosti za:
 - (1) produženje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu i za tip;
 - (2) produženje IR, pod uvjetom da su proveli barem 1 500 sati kao piloti aviona i barem 450 sati naleta u instrumentalnim uvjetima;
 - (3) obnavljanje IR, pod uvjetom da ispunjavaju zahtjeve utvrđene u FCL.1010.IRE(a); i
 - (4) produžavanje ili obnavljanje BIR, pod uvjetom da CRE ima:
 - (i) 1 500 sati naleta na dužnosti pilota aviona; i
 - (ii) 450 sati naleta prema IFR; i
- (c) ispita praktične sposobljenosti za proširenje privilegija nositelja LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.

FCL.1010.CRE CRE — Preduvjeti

Podnositelji zahtjeva za CRE potvrdu moraju:

- (a) imati CPL(A), MPL(A) ili ATPL(A) s jednopilotnim privilegijama ili su je imali i imaju PPL(A);
- (b) imati CRI ili FI potvrdu s privilegijama instruktora za odgovarajuću klasu ili tip;
- (c) imaju 500 sati naleta kao piloti na avionima.

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za instrumentalno letenje

FCL.1005.IRE IRE – Privilegije

Privilegije nositelja potvrde ispitivača za ovlaštenje za instrumentalno letenje (IRE) su provođenje ispita praktične sposobljenosti za stjecanje i provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja BIR ili IR.

FCL.1010.IRE IRE – Preduvjeti

- (a) IRE(A)

Podnositelji zahtjeva za IRE potvrdu za avione moraju posjedovati IRI(A) ili FI(A) potvrdu s privilegijama instruktora za IR(A) i moraju završiti:

- (1) 2 000 sati naleta kao piloti aviona; i
- (2) 450 sati naleta u instrumentalnim uvjetima, od čega 250 sati mora biti u ulozi instruktora.

(b) IRE(H)

Podnositelji zahtjeva za IRE potvrdu za helikoptere moraju posjedovati IRI(H) ili FI(H) potvrdu s privilegijama instruktora za IR(H) i moraju završiti:

- (1) 2 000 sati naleta kao piloti helikoptera; i
- (2) 300 sati instrumentalnog letenja na helikopterima, od čega 200 sati mora biti u ulozi instruktora.
- (c) IRE(As)

Podnositelji zahtjeva za IRE potvrdu za zračne brodove moraju posjedovati IRI(As) ili FI(As) potvrdu s privilegijama instruktora za IR(As) i moraju završiti:

- (1) 500 sati naleta kao piloti zračnih brodova; i
- (2) 100 sati instrumentalnog letenja na zračnim brodovima, od čega 50 sati mora biti u ulozi instruktora.

ODJELJAK 6.

Specifični zahtjevi za ispitivača na simulatoru – SFE

FCL.1005.SFE SFE — Privilegije i uvjeti

- (a) Ispitivači na simulatoru za avione (SFE(A)) i SFE za zrakoplove s pogonjenim uzgonom (SFE(PL))
Privilegije SFE za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom su provođenje sljedećih ispita i provjera na FFS ili, za procjene iz (5), na primjenjivom FSTD:
 - (1) ispita praktične sposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produženje ili obnavljanje ovlaštenja za tip za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
 - (2) provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje IR, ako je kombinirano s produženjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip, pod uvjetom da su tijekom protekle godine prošli provjeru stručnosti za tip zrakoplova uključujući i ovlaštenje za instrumentalno letenje;
 - (3) ispita praktične sposobljenosti za stjecanje ATPL(A);
 - (4) ispita praktične sposobljenosti za stjecanje MPL, pod uvjetom da ispunjavaju zahtjeve iz FCL.925; i
 - (5) procjenjivanja stručnosti za izdavanje, produženje ili obnavljanje SFI potvrde u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da su proveli barem tri godine u ulozi SFE(A) i da su prošli posebno ospozobljavanje za procjene stručnosti u skladu s FCL.1015 (b).
- (b) SFE za helikoptere (SFE(H))
Privilegije SFE za helikoptere su provođenje sljedećih ispita i provjera na FFS ili, za procjene navedene pod (4), na FSTD koji je primjenjiv:
 - (1) ispita praktične sposobljenosti za stjecanje, produženje ili obnavljanje ovlaštenja za tip;
 - (2) provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje IR ako su te provjere kombinirane s produženjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip, pod uvjetom da su SFE-ovi tijekom protekle godine koja prethodi provjeri stručnosti prošli provjeru stručnosti za tip zrakoplova uključujući i ovlaštenje za instrumentalno letenje;
 - (3) ispita praktične sposobljenosti za stjecanje ATPL(H); i
 - (4) procjenjivanja stručnosti za izdavanje, produženje ili obnavljanje SFI(H) potvrde, pod uvjetom da su

proveli barem tri godine u ulozi SFE(H) i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu s FCL.1015 (b).

FCL.1010.SFE SFE — Preduvjeti

(a) SFE(A)

Podnositelji zahtjeva za SFE(A) potvrdu moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

(1) za višepilotne avione:

- (i) imati važeće ili istekle ATPL(A) i ovlaštenje za tip;
 - (ii) imati SFI(A) potvrdu za odgovarajući tip aviona; i
 - (iii) imati barem 1 500 sati naleta na višepilotnim avionima na dužnosti pilota;
- (2) za jednopilotne složene avione visokih performansi:
- (i) imati važeće ili istekle CPL(A) i ovlaštenje za tip;
 - (ii) imati SFI(A) potvrdu za odgovarajuću klasu ili tip aviona; i
 - (iii) imati barem 500 sati naleta na jednopilotnim avionima na dužnosti pilota;
- (3) za prvo stjecanje SFE potvrde, prošli su barem 50 sati osposobljavanja na simulatoru u ulozi TRI(A) ili SFI(A) na odgovarajućem tipu.

(b) SFE(H)

Podnositelji zahtjeva za SFE(H) potvrdu moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

- (1) posjeduju ili su posjedovali ATPL(H) i ovlaštenje za odgovarajući tip helikoptera;
- (2) posjeduju SFI(H) potvrdu za odgovarajući tip helikoptera;
- (3) za slučaj višepilotnih helikoptera, moraju imati najmanje 1 000 sati naleta kao piloti višepilotnih helikoptera;
- (4) za slučaj jednopilotnih helikoptera u višepilotnim operacijama, moraju imati najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova;
- (5) za prvo stjecanje SFE potvrde, prošli su najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru u ulozi TRI(H) ili SFI(H) na odgovarajućem tipu.

ODJELJAK 7.

Specifični zahtjevi za ispitivača instruktora leta - FIE

FCL.1005.FIE FIE — Privilegije i uvjeti

(a) FIE(A). Privilegije FIE na avionima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje potvrda za FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) na jednopilotnim avionima, ako imaju odgovarajući potvrdu instruktora.

(b) FIE(H). Privilegije FIE na helikopterima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje potvrda za FI(H), IRI(H) i TRI(H) na jednopilotnim helikopterima, ako imaju odgovarajući potvrdu instruktora.

(c) FIE(As). Privilegije FIE na zračnim brodovima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje potvrda instruktora za zračne brodove, ako imaju odgovarajući potvrdu instruktora.

FCL.1010.FIE FIE — Preduvjeti

(a) FIE(A). Podnositelji zahtjeva za FIE potvrdu za avione moraju:

za slučaj podnositelja zahtjeva koji žele provoditi procjene stručnosti:

- (1) imati odgovarajući potvrdu instruktora, kako je primjenjivo;
 - (2) imati 2 000 sati naleta kao piloti na avionima ili TMG; i
 - (3) imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje potvrde instruktora.
- (b) FIE(H). Podnositelji zahtjeva za FIE potvrdu za helikoptere moraju:
- (1) imati odgovarajući potvrdu instruktora, kako je primjenjivo;
 - (2) imati 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima;
 - (3) imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje potvrde instruktora.
- (c) FIE(As). Podnositelji zahtjeva za FIE potvrdu za zračne brodove moraju:
- (1) imati 500 sati naleta kao piloti na zračnim brodovima;
 - (2) imati najmanje 20 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje FI(As) potvrda;
 - (3) imati odgovarajući potvrdu instruktora.

Dodatak 1.

Priznavanje teorijskog znanja

PRIZNAVANJE TEORIJSKOG ZNANJA U ISTOJ ILI DRUGOJ KATEGORIJI ZRAKOPLOVA – PRIJELAZNO OSPOSOBLJAVANJE I ZAHTJEVI ISPITIVANJA

1.LAPL i PPL;

1.1. Za izdavanje LAPL nositelju LAPL za drugu kategoriju zrakoplova za potrebe ispunjavanja zahtjeva priznaje se u potpunosti teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta iz FCL.120(a).

1.2. Za izdavanje LAPL ili PPL nositeljima PPL, CPL ili ATPL za drugu kategoriju zrakoplova za potrebe ispunjavanja zahtjeva priznaje se u potpunosti teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta iz FCL.215(a). To se priznavanje odnosi i na podnositelje zahtjeva za izdavanje LAPL ili PPL koji imaju BPL izdan u skladu s Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili SPL izdan u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, osim što se ne priznaje predmet "Navigacija".

1.3.Za izdavanje PPL nositelju LAPL za istu kategoriju zrakoplova za potrebe ispunjavanja zahtjeva priznaje se u potpunosti osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje.

1.4. Odstupajući od točke 1.2. za izdavanje LAPL(A) nositelj SPL izdanog u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice s privilegijama za upravljanje TMG dužan je dokazati odgovarajuću razinu teorijskog znanja za klasu jednomotornih klipnih aviona (kopno) u skladu s FCL.135.A(a)(2).

2. CPL

2.1. Podnositelji zahtjeva za izdavanje CPL koji posjeduju CPL u drugoj kategoriji zrakoplova moraju završiti odobreni tečaj prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u ATO u skladu s utvrđenim razlikama između programa za CPL za različite kategorije zrakoplova.

2.2. Podnositelji zahtjeva moraju položiti ispite iz teorijskog znanja kako je definirano u ovom aneksu (Dio-FCL) za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:

021 - Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova i sustavi, struja, pogonski sustav i oprema za spašavanje

022 - Opće znanje o zrakoplovima: mjerni uređaji

032/034 - Izvedba avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo

070 - Operativni postupci i

080 - Načela letenja.

2.3. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje CPL koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji zrakoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja u području Ljudske izvedbe i Meteorologije osim ako su završili tečaj ospozobljavanja za IR u skladu s odjeljkom A.a. Dodatka 6. ovom aneksu (Dio-FCL).

2.4. Podnositeljima zahtjeva za CPL koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR ili EIR u istoj kategoriji zrakoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta Komunikacije.

3. ATPL

3.1. Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL koji posjeduju ATPL u drugoj kategoriji zrakoplova moraju završiti odobreni tečaj prijelaznog ospozobljavanja za teorijsko znanje u ATO u skladu s utvrđenim razlikama između programa za ATPL za različite kategorije zrakoplova.

3.2. Podnositelji zahtjeva moraju položiti ispite iz teorijskog znanja kako je definirano u ovom aneksu (Dio-FCL) za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:

021 - Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova i sustavi, struja, pogonski sustav i oprema za spašavanje

022 - Opće znanje o zrakoplovima: mjerni uređaji

032/034 - Izvedba avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo

070 - Operativni postupci i

080 - Načela letenja.

3.3. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(A) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja

Dodatak 2.

Razine ovlaštenja iz znanja jezika – stručna, napredna i operativna razina

Razina	Izgovor	Jezična struktura	Vokabular	Lakoća izražavanja	Razumijevanje	Govorna interakcija
Stručna (Razina 6)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod utjecajem materinskog jezika ili regionalne varijante, gotovo nikad ne utječu na razumijevanje.	Jednostavne i složene gramatičke i rečenične strukture rabi dosljedno i njima dobro vlasta.	Raspon i točnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o širokom rasponu poznatih i nepoznatih tema. Vokabular je svojstven nekom narječju, nijansiran i mijenjan na izraz.	Duže vrijeme može govoriti prirodno, tečno bez napora. Mijenja tečnost govora kako bi postigao stilski efekt, npr. naglasio poantnu. Koristi spontano odgovarajuće diskurzivne oznake i konektore.	Razumijevanje je dosljedno točno u gotovo svim kontekstima i uključuje razumijevanje jezičnih i kulturnih istančnosti.	Reagira s lakoćom u gotovo svim situacijama. Osjetljiv je na govorne i negovorne znakove, i odgovara na njih prikladno.
Napredna (Razina 5)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod utjecajem materinskog jezika ili regionalne varijante, rijetko utječu na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture rabi dosljedno i njima dobro vlasta. Koristi složene strukture, ali s greškama koje ponekad mijenjaju značenje	Raspon i točnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o općim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst. Govornik dosljedno i uspješno parafrazira. Vokabular je ponekad svojstven nekom narječju	Duže vrijeme može govoriti relativno lako o poznatim temama, ali ne može stilski promijeniti tečnost govora. Može koristiti odgovarajuće diskurzivne oznake ili konektore.	Razumijevanje je potpuno kad je riječ o općim, konkretnim temama i o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst te uglavnom točan kada je govornik suočen s jezičnom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obratom događaja.	Reakcije su trenutačne, prikladne i informativne. Uspjeva voditi vezu govornik/slušatelj.

					govora (dijalekt i/ili naglasak) ili izraze.	
Razina	Izgovor	Jezična struktura	Vokabular	Lakoća izražavanja	Razumijevanje	Govorna interakcija
Operativna (Razina 4)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija pod utjecajem su materinskog jezika ili regionalne varijante, no to samo ponekad utječe na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture rabi kreativno i uglavnom njima dobro vlasta. Greške se mogu pojaviti, posebno u neuobičajenim ili neočekivanim okolnostima, no to rijetko mijenja značenje.	Raspon i točnost vokabulara uglavnom su dovoljni za uspješno komuniciranje o općim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst.	Izvjesno vrijeme može govoriti odgovarajućim tempom. Ponekad može doći do gubitka tečnosti na prijelazu od uvježbana ili formulačna govora u spontanu interakciju, no to ne sprječava djelotorno komuniciranje. U određenoj se mjeri služi diskurzivnim oznakama i konektorima. Poštапalice koje rabi ne ovlače pozornost.	Razumijevanje je uglavnom potpuno kad je riječ o općim ili konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst, kad je naglasak ili varijanta kojom govorci dovoljno razumljiva međunarodnoj zajednici. Kada se govornik suoči s jezičnom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obratom događaja, razumijevanje može biti usporeno ili zahtijeva objašnjenje.	Reakcije su uglavnom trenutačne, prikladne i informativne. Započinje i vodi razgovor čak i kada dode do neočekivanog obrata događaja. Primjeroeno rješava moguće nesporazume postavljanjem pitanja, potvrđivanjem ili objašnjavanjem.

Napomena: Prvotni tekst iz Dodatka 2. prebačen je u AMC, vidjeti također *pojašnjenje*.

Dodatak 3.

Tečajevi osposobljavanja za stjecanje CPL i ATPL

- Ovaj dodatak opisuje zahteve za različite vrste tečajeva osposobljavanja za stjecanje CPL i ATPL, sa i bez IR.
- Podnositelj zahtjeva koji želi prijeći u drugi ATO tijekom tečaja osposobljavanja mora podnijeti zahtjev nadležnom organu za formalnu procjenu potrebnih dalnjih sati osposobljavanja.

A. Integrirani ATP tečaj osposobljavanja — avioni

OPĆENITO

- Cilj integriranog ATP(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(A)/IR.
- Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(A) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
- Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorem.
- Tečaj mora sadržavati:

- osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(A);
- osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje;
- osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima; i
- osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega u skladu s FCL.745.A osim ako su podnositelji zahtjeva već završili taj tečaj osposobljavanja prije početka integriranog ATP tečaja.

- Podnositelji zahtjeva koji nisu zadovoljili ili nisu u mogućnosti završiti cijelokupni ATP(A) tečaj mogu zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako ispunjavaju primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

- Tečaj ATP(A) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.
- MCC tečaj mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.
- Osposobljavanje za teorijsko znanje u području izbjegavanja nepravilnog položaja i vraćanja u pravilan položaj provodi se u skladu s 745.A.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih ATPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

- Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove

- napretka, od čega najviše 55 sati za cijelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na zemlji. Unutar ukupnih 195 sati podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:
- 95 sati osposobljavanja s instruktorem, od čega najviše 55 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji;
 - 70 sati u ulozi PIC, od čega najviše 55 sati može biti u ulozi SPIC. Vrijeme instrumentalnog naleta u ulozi SPIC uračunava se kao vrijeme naleta u ulozi PIC do najviše 20 sati;
 - 50 sati rutnog navigacijskog letenja kao PIC, uključujući jedan VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja; i
 - 5 sati naleta noću, od čega 3 sata osposobljavanja s instruktorem, što uključuje barem:
 - 1 sat rutnog navigacijskog letenja;
 - 5 samostalnih polijetanja; i
 - 5 samostalnih slijetanja s potpunim zaustavljanjem;
 - letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega u skladu s FCL.745.A;
 - 115 sati instrumentalnog naleta, što uključuje barem:
 - 20 sati kao SPIC;
 - 15 sati MCC, koji se mogu izvesti na FFS ili FNPT II;
 - 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
 - 25 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji na FNPT I; ili
 - 40 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji na FNPT II, FTD 2 ili FFS, od čega najviše 10 sati može biti izvedeno na FNPT I.

Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje. Satu na BITD se ne priznaju;

- 5 sati na avionu koji ima:
 - potvrdu za prijevoz najmanje 4 osobe; i
 - elisu promjenjivog koraka i uvlačeće podvozje.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

- Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu i pristupiti IR ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom avionu.

B. Modularni ATP tečaj osposobljavanja — Avioni

- Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom tečaju moraju:
 - imati najmanje PPL(A) izdan u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.; i
 - završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja za teorijsko znanje:
 - za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(A): 650 sati;
 - za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A): 400 sati;
 - za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(A): 500 sati;
 - za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A) i IR(A): 250 sati.

O sposobljavanje za teorijsko znanje mora se završiti prije pristupanja ispitu praktičnog osposobljavanja za ATPL(A).

C. Integrirani CPL/IR tečaj osposobljavanja — Avioni OPĆENITO

- Cilj integriranog CPL(A) i IR(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim jednomotornim ili višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(A)/IR.
- Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
- Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će mu se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorem.
- Tečaj mora sadržavati:
 - osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(A) i do razine znanja potrebne za IR; i
 - osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
- Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cijelokupni CPL/IR(A) tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

- CPL(A)/IR teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

- Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 40 sati za cijelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 180 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:
 - 80 sati osposobljavanja s instruktorem, od čega najviše do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
 - 70 sati u ulozi PIC, od čega najviše 55 sati može biti u ulozi SPIC. Vrijeme instrumentalnog naleta u ulozi SPIC uračunava se kao vrijeme naleta u ulozi PIC do najviše 20 sati;
 - 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
 - 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorem, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
 - 100 sati instrumentalnog letenja koji sadrže najmanje:
 - 20 sati kao SPIC; i

- (2) 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
- (i) 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I; ili
 - (ii) 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT II, FTD 2 ili FFS, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT I.

Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje. Satи na BITD se ne priznaju; i

- (f) 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti i IR ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom avionu ili na jednomotornom avionu.

D. Integrirani CPL tečaj osposobljavanja — Avioni OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(A).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će se 50% sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorem.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(A); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cijelokupni CPL(A) tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(A) tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati za cijelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 150 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:

- (a) 80 sati osposobljavanja s instruktorem, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- (b) 70 sati u ulozi PIC, od čega najviše 55 sati može biti u ulozi SPIC;
- (c) 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorem, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
- (e) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega 5 sati može biti instrumentalni nalet na tlu na FNPT I, FTD 2, FNPT II ili FFS. Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje. Satи na BITD se ne priznaju;
- (f) 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti na jednomotornom avionu ili višemotornom avionu.

E. Modularni CPL tečaj osposobljavanja — Avioni OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti nositelje PPL(A) do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(A).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(A) tečaja osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora biti nositelj PPL(A) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:
 - (a) imati 150 sati naleta; pri čemu 50 sati mora biti na avionima na dužnosti PIC, od čega 10 sati rutno navigacijsko letenje.

Uz iznimku zahtjeva od 50 sati naleta na avionima na dužnosti PIC, sati naleta na drugim kategorijama zrakoplova na dužnosti PIC mogu se uračunati u 150 sati naleta na avion u svakom od sljedećih slučajeva:

- (1) 20 sati na helikopterima, ako podnositelji zahtjeva imaju PPL(H);
- (2) 50 sati na helikopterima, ako podnositelji zahtjeva imaju CPL(H);
- (3) 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama;
- (4) 20 sati na zračnim brodovima, ako podnositelji zahtjeva imaju PPL(As);
- (5) 50 sati na zračnim brodovima, ako podnositelji zahtjeva imaju CPL(As);
- (b) udovoljiti preduvjetima za stjecanje ovlaštenja za klasu ili tip za višemotorne avione u skladu s poddijelom H, ako će se višemotorni avion koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
- 4. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(A) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze

- osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(A); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(A) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Podnositelji zahtjeva bez IR moraju obaviti najmanje 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na BITD, FNPT I ili II, na FTD 2 ili na FFS.
9. Podnositeljima zahtjeva koji imaju važeći IR(A) priznaje se u potpunosti nalet za potrebe ispunjavanja zahtjeva za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositeljima zahtjeva koji imaju važeći IR(H) priznaje se do najviše 5 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtjeva za instrumentalno letenje s instruktorom, pri čemu najmanje 5 sati naleta za osposobljavanje za instrumentalno letenje s instruktorom mora biti u avionu. Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje.
10. (a) Podnositelji zahtjeva koji imaju važeći IR moraju imati 15 sati letačkog osposobljavanja za vizualno letenje s instruktorom.
 (b) Podnositeljima zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za avion moraju dodatno imati najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem.
11. Najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja mora se izvesti na avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISKUSTVO

12. Podnositelj zahtjeva za stjecanje CPL(A) mora imati najmanje 200 sati naleta na avionu, uključujući najmanje:
 - (a) 100 sati kao PIC, od čega 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
 - (b) 5 sati naleta na avionu mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
 - (c) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega 5 sati može biti instrumentalni nalet na tlu na FNPT I, FNPT II ili FFS. Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog

- letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje. Sati na BITD se ne priznaju;
- (d) 6 sati naleta mora se obaviti na višemotornom avionu, ako se višemotorni avion koristi u ispitu praktične osposobljenosti.
 - (e) PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 200 sati naleta, u sljedećim slučajevima:
 - (i) 30 sati na helikopter, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(H); ili
 - (ii) 100 sati na helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(H); ili
 - (iii) 30 sati na TMG ili jedrilicama; ili
 - (iv) 30 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(As); ili
 - (v) 60 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

13. Po završetku letačkog osposobljavanja i zahtjeva relevantnog iskustva podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu.

F. Integrirani ATP/IR tečaj osposobljavanja — Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj integriranog ATP(H)/IR tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilotu u višepilotnim višemotornim helikopterima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(H)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(H) i do razine znanja za IR;
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje; i
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cijelokupni ATP(H)/IR tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Tečaj ATP(H)/IR osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.
7. MCC tečaj mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

9. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka. Unutar ukupnih 195 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:
- 140 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
 - 75 sati osposobljavanja za vizualno letenje može uključivati:
 - 30 sati na helikopteru FFS, razine C/D; ili
 - 25 sati na FTD 2, 3; ili
 - 20 sati na helikopteru FNPT II/III; ili
 - 20 sati na avionu ili TMG;
 - 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati:
 - najviše do 20 sati na helikopteru FFS ili FTD 2,3 ili FNPT II/III; ili
 - 10 sati najmanje na helikopteru FNPT 1 ili na avionu;
 - 15 sati MCC, koji se mogu izvesti na helikopteru FFS ili helikopteru FTD 2, 3(MCC) ili FNPT II/III(MCC).

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- 50 sati rutnog letenja, uključujući najmanje 10 sati rutnog letenja kao SPIC uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorom sadržavajući:
 - 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom helikopteru i IR ispitu praktične osposobljenosti na IFR certificiranom višemotornom helikopteru i ispuniti zahtjeve za MCC osposobljavanje.

G. Integrirani ATP tečaj osposobljavanja — Helikopteri OPĆENITO

- Cilj integriranog ATP(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima s ograničenjem na VFR privilegije u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(H).
- Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze

- osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
- Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
- Tecaj mora sadržavati:
 - osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(H);
 - osposobljavanje za vizualno i osnovno instrumentalno letenje; i
 - osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
- Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H) tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

- Tecaj ATP(H) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 650 sati osposobljavanja.
- MCC tečaj mora sadržavati najmanje 20 sati vježbi za osposobljavanje za teorijsko znanje.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

- Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, uključujući sve testove napretka. Unutar ukupnih 150 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
 - 75 sati osposobljavanja za vizualno letenje može uključivati:
 - 30 sati na helikopteru FFS razine C/D; ili
 - 25 sati na helikopteru FTD 2, 3; ili
 - 20 sati na helikopteru FNPT II/III; ili
 - 20 sati na avionu ili TMG;
 - 10 sati osnovnog osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati 5 sati na najmanje helikopteru FNPT I ili na avionu;
 - 10 sati MCC, koji se mogu izvesti na helikopteru: helikopteru FFS ili FTD 2, 3(MCC) ili FNPT II/III(MCC).

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- 50 sati rutnog letenja, uključujući najmanje 10 sati rutnog letenja kao SPIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom

uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom helikopteru i ispuniti MCC zahtjeve.

H. Modularni ATP tečaj osposobljavanja — Helikopteri

1. Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom tečaju moraju imati najmanje PPL(H) i završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja unutar razdoblja od 18 mjeseci:
 - (a) za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(H) izdanu u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji: 550 sati;
 - (b) podnositelji zahtjeva koji imaju CPL(H): 300 sati.
2. Podnositelji zahtjeva za ATPL(H)/IR koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom tečaju moraju imati najmanje PPL(H) i imati završen najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja:
 - (a) za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(H): 650 sati;
 - (b) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(H): 400 sati;
 - (c) za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(H): 500 sati;
 - (d) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(H) i IR(H): 250 sati.

I. Integrirani CPL/IR tečaj osposobljavanja — Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(H)/IR tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim višemotornim helikopterima i stjecanje CPL(H)/IR na višemotornim helikopterima.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorem; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorem, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(H) i do razine znanja za IR, i prvo stjecanje ovlaštenja za tip višemotornog helikoptera; i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H)/IR tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Tečaj CPL(H)/IR osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 180 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - (a) 125 sati osposobljavanja s instruktorem, od čega:
 - (i) 75 sati osposobljavanja za vizualno letenje, koji mogu uključivati:
 - (1) 30 sati na helikopter FFS razine C/D; ili
 - (2) 25 sati na helikopter FTD 2,3; ili
 - (3) 20 sati na helikopter FNPT II/III; ili
 - (4) 20 sati na avion ili TMG;
 - (ii) 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje koji mogu uključivati:
 - (1) do 20 sati na helikopter FFS ili FTD 2,3, ili FNPT II, III; ili
 - (2) 10 sati na najmanje helikopter FNPT I ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- (b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 10 sati rutnog letenja s instruktorem;
- (d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorem uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (f) 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorem sadržavajući:
 - (i) 10 sati osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - (ii) 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom ili na jednomotornom helikopteru i IR provjeri praktične osposobljenosti na IFR certificiranom helikopteru.

J. Integrirani CPL tečaj osposobljavanja — Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(H).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

- (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Tečaj mora sadržavati:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(H); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cijelokupni CPL(H) tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(A) tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja ili 200 sati ako je podnositelj zahtjeva nositelj PPL.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 135 sati, uključujući sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar 135 sati ukupno, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
- (a) 85 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
 - (i) do 75 sati može biti osposobljavanje za vizualno letenje, i može uključivati:
 - (1) 30 sati na helikopter FFS razine C/D; ili
 - (2) 25 sati na helikopter FTD 2,3; ili
 - (3) 20 sati na helikopter FNPT II/III; ili
 - (4) 20 sati na avion ili TMG;
 - (ii) do 10 sati može biti osposobljavanje za instrumentalno letenje, i može uključivati 5 sati na najmanje FNPT I helikoptera ili na avion.

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- (b) 50 sati kao PIC, od čega 35 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 10 sati rutnog letenja s instruktorom;
- (d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti.

K. Modularni CPL tečaj osposobljavanja — Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti nositelje PPL(H) do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(H).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(H) tečaja osposobljavanja, kandidat mora biti nositelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:
 - (a) imati 155 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC na helikopterima od čega je 10 sati rutno navigacijsko letenje.

Osim za zahtjev od 50 sati u ulozi PIC na helikopterima, sati u ulozi PIC na drugim kategorijama zrakoplova mogu se uračunavati za 155 sati naleta helikopterom u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

- (1) 20 sati na avionima, ako podnositelji zahtjeva posjeduju PPL(A);
- (2) 50 sati na avionima, ako podnositelji zahtjeva posjeduju CPL(A);
- (3) 10 sati na TMG ili jedrilicama;
- (4) 20 sati na zračnim brodovima, ako podnositelji zahtjeva posjeduju PPL(As);
- (5) 50 sati na zračnim brodovima, ako podnositelji zahtjeva posjeduju CPL(As);
- (b) udovoljavati zahtjevima FCL.725 i FCL.720.H ako će se višemotorni helikopter koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
4. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(H); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(H) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Podnositelji zahtjeva bez IR moraju obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, od čega:
 - (a) 20 sati osposobljavanja za vizualno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na helikopter FFS ili FTD 2, 3 ili FNPT II, III; i
 - (b) 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje helikopter FTD 1 ili FNPT I ili avionu.
9. Podnositeljima zahtjeva koji imaju važeće IR(H) ovlaštenje, u potpunosti će se priznati nalet koji su stekli u svrhu osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositelji zahtjeva koji imaju važeće IR(A) ovlaštenje, moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na helikopteru.
10. Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za helikopter moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući

najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

11. Podnositelj zahtjeva za CPL(H) mora završiti najmanje 185 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC, od čega 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja.
PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:
 - (a) 20 sati na avionima, ako je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(A); ili
 - (b) 50 sati na avionima, ako je podnositelj zahtjeva nositelj CPL(A); ili
 - (c) 10 sati na TMG ili jedrilicama; ili
 - (d) 20 sati na zračnim brodovima, ako je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(As); ili
 - (e) 50 sati na zračnim brodovima, ako je podnositelj zahtjeva nositelj CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

12. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja i određenog iskustva, podnositelj zahtjeva će pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti.

L. Integrirani CPL/IR tečaj osposobljavanja — Zračni brodovi OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(As)/IR(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na zračnim brodovima i stjecanje CPL(As)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznati će mu se najviše do:
 - (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorem; ili
 - (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorem, ako je podnositelj zahtjeva nositelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(As) i do razine znanja potrebne za IR; i prvo ovlaštenje za tip za zračni brod; i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cijelokupni CPL/IR(As) tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispitu praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(As)/IR teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 80 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 80 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - (a) 60 sati osposobljavanje s instruktorem, od čega:
 - (i) 30 sati osposobljavanje za vizualno letenje, koji mogu uključivati:
 - (1) 12 sati na FFS zračnog broda; ili
 - (2) 10 sati na FTD zračnog broda; ili
 - (3) 8 sati na FNPT II/III zračnog broda; ili
 - (4) 8 sati na avionu, helikopteru ili TMG;
 - (ii) 30 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje koji mogu uključivati:
 - (1) do 12 sati na FFS ili FTD ili FNPT II, III zračnog broda; ili
 - (2) 6 sati na najmanje FTD 1 ili FNPT I zračnog broda ili na avionu.

Ako je zračni brod koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno na 8 sati.

- (b) 20 sati kao PIC, od čega 5 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 5 sat rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja s zaustavljanjem na određenom aerodromu;
- (d) 5 sati naleta na zračnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorem uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (e) 30 sati instrumentalnog naleta s instruktorem sadržavajući:
 - (i) 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - (ii) 20 sati IR osposobljavanja, koje mora uključivati najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom zračnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom ili na jednomotornom zračnom brodu i IR ispitu praktične osposobljenosti na IFR certificiranom višemotornom zračnom brodu.

M. Integrirani CPL tečaj osposobljavanja — Zračni brodovi OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(As) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(As).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznati će mu se najviše do:
 - (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorem; ili

- (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako je podnositelj zahtjeva nositelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
- 4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(As); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
- 5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cijekupni CPL (As) tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

- 6. Odobreni CPL(As) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja ili 200 sati ako je podnositelj zahtjeva nositelj PPL.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- 7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

- 8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 50 sati, uključujući sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 50 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - (a) 30 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
 - (b) 20 sati kao PIC;
 - (c) 5 sati rutnog letenja s instruktorom;
 - (d) 5 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja s zaustavljanjem na odredišnom aerodromu;
 - (e) 5 sati naleta na zračnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih krugova noću. Svaki krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
 - (f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na zračnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

- 9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti.

N. Modularni CPL tečaj osposobljavanja — Zračni brodovi OPĆENITO

- 1. Cilj modularnog CPL(As) tečaja osposobljavanja je osposobiti nositelje PPL(As) do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(As).
- 2. Prije pohađanja modularnog CPL(As) tečaja osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora:
 - (a) biti nositelj PPL(As) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
 - (b) imati završenih 200 sati naleta kao pilot zračnih brodova, uključujući 100 sati kao PIC, od čega 50 sati mora biti rutno navigacijsko letenje.
- 3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(As) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.

Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.

4. Tečaj mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(As); i
- (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

- 5. Odobreni CPL(As) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- 6. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

- 7. Podnositelji zahtjeva bez IR moraju završiti najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, od čega: 10 sati osposobljavanja za vizualno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na FFS ili FTD 2,3 ili FNPT II, III zračnog broda; i 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje FTD 1 ili FNPT I zračnog broda ili na avionu.
- 8. Podnositeljima zahtjeva koji imaju važeće IR(As) ovlaštenje, priznat će se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositelji zahtjeva koji imaju važeće IR ovlaštenje u drugim kategorijama zrakoplova moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na zračnom brodu.
- 9. Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za zračni brod moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

- 10. Podnositelji zahtjeva za CPL(As) moraju imati završenih najmanje 250 sati naleta na zračnim brodovima, uključujući 125 sati kao PIC, od čega 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s zaustavljanjem na odredišnom aerodromu.

PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

- (a) 30 sati na avionima ili helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(A) ili PPL(H); ili
- (b) 60 sati na avionima ili helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(A) ili CPL(H); ili
- (c) 10 sati na TMG ili jedrilicama; ili
- (d) 10 sati na balonima.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

- 11. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja i određenog iskustva, podnositelj zahtjeva će pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti.

DODATAK 4.

Ispit praktične osposobljenosti za sjećanje CPL

A. Općenito

- 1. Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za CPL mora završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti na ispitu.

2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve odgovarajuće sekcije ispitova praktične osposobljenosti. Ako bilo koji dio sekcije nije uspješno položen, smatrati će se da ta sekcija nije uspješno položena. Neuspjeh u više od jedne sekcije zahtijevat će da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio samo jedan odjeljak mora ponoviti samo neuspješno položen odjeljak. Neuspjeh u bilo kojoj sekciji tijekom ponovljene provjere, uključujući one sekcije koje su uspješno položene u prethodnom pokušaju, zahtijevat će da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Sve odgovarajuće sekcije provjere praktične osposobljenosti moraju se završiti unutar 6 mjeseci. Neuspjeh da se postigne uspješan prolaz u svim odgovarajućim sekcijama provjere u dva pokušaja zahtijevat će dodatno osposobljavanje.
3. Dodatno osposobljavanje može se zahtijevati nakon bilo kojeg neuspješno položene ispitova praktične osposobljenosti.

PROVOĐENJE ISPITA

4. Ako podnositelj zahtjeva izabere da se ispit praktične osposobljenosti prekine zbog razloga koje ispitivač u letu (FE) smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijeli ispit. Ako je provjera prekinuta zbog razloga koje FE smatra opravdanim, na dodatnom letu moraju se provesti/ispitati samo one sekcije koje nisu završene.
5. Na diskreciju FE, podnositelj zahtjeva može ponoviti jednom bilo koji manevar ili proceduru provjere. FE može prekinuti provjeru u bilo kojoj fazi ako smatra da pokazane letačke vještine/sposobnosti podnositelja zahtjeva zahtijevaju ponavljanje cijele provjere.
6. Od podnositelja zahtjeva se mora zahtijevati da leti zrakoplovom s pozicije s koje je moguće obaviti PIC dužnosti i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan. Odgovornost za let se preuzima u skladu s propisima.
7. Podnositelj zahtjeva mora ukazati FE koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radio-navigacijskih sredstava. Provjere moraju biti završene u skladu s listom provjere zrakoplova na kojem se ispit održava. Tijekom prijeletne pripreme za ispit, podnositelj zahtjeva je obvezan odrediti postavke snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnositelja zahtjeva u skladu s operativnim priručnikom ili priručnikom za letenje zrakoplova koji se koristi.
8. FE neće sudjelovati u upravljanju zrakoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje/kašnjenje ostalog prometa.

B. Sadržaj ispitova praktične osposobljenosti za stjecanje CPL - Avioni

1. Avion koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za avione koji se koriste u svrhu osposobljavanja, i mora biti certificiran za prijevoz najmanje 4 osobe, imati elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.
2. Ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE i odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Podnositelj zahtjeva je odgovoran za planiranje leta i mora osigurati da je sva oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Trajanje leta mora biti najmanje 90 minuta.
3. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnosti:
 - (a) upravljanja avionom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - (c) Ispravno doношење odluka i vođenje zrakoplova;

(d) primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
 (e) održavanja kontrole zrakoplova u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TIJEKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete upravljanja i performansi aviona koji se koristi za ispit.

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	± 5°
Smjer letenja	
normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°
Brzina	
polijetanje i prilaz	± 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 2(c) i (e)(iv), i cjelokupne sekcije 5 i 6 mogu biti izvedene na FNPT II ili na FFS.

Korištenje lista provjera aviona, vođenje zrakoplova, upravljanje avionom korištenjem vanjskih vizualnih referenci, procedura sprečavanja zaledivanja odnosno procedura odleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PRETPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
A	Pretpoločne operacije; uključujući:
A	Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže aviona, Meteorološko izvješće, NOTAM-i
B	Prijeletni pregled aviona i održavanje
C	Vožnja po tlu i polijetanje
D	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (trim)
E	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
F	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (promatranje)
G	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanja prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 2. OPĆI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI	
A	Upravljanje avionom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uključujući pravolinjski, horizontalni, penjući i spuštajući let te promatranje okoline
B	Let na kritično malim brzinama uključujući prepoznavanje i vraćanje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona
C	Zaokreti, uključujući zaokrete u konfiguraciji za slijetanje. Oštiri okreti nagiba 45°
D	Let na kritično velikim brzinama, uključujući i prepoznavanje i izvlačenje iz spiralnog poniranja
E	Let isključivo po instrumentima, uključujući: <ol style="list-style-type: none"> (i) Horizontalni let, konfiguracija za horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta (ii) Penjući i spuštajući zaokreti 10°-30° nagiba (iii) Ispravljanje aviona iz neobičajenih položaja (iv) Upotreba ograničenog broja instrumenata
F	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
A	Upravljanje avionom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uključujući postavke zrakoplova u krstarenju za dolet/izdržljivost
B	Orijentacija, čitanje karte
C	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, promatranje
D	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
E	Nadgledanje tijeka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
F	Promatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
G	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizualno letenje)

ODJELJAK 4. PRILAZ I SLIJETANJE	
A	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, promatranje
B	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
C	Produciranje s male visine
D	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
E	Slijetanje na kratku stazu
F	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
G	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
H	Radnje poslije leta

ODJELJAK 5. IZVANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.	
A	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na sigurnoj visini), vježba za slučaj požara
B	Otkazi opreme uključujući izvlačenje stajnog trapa zamjenskim načinom, otkazi kočnica i elektroopreme
C	Prisilno slijetanje (simulirano)
D	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
E	Usmeno ispitivanje

ODJELJAK 6. SIMULIRANI ASIMETRIČNI LET I RELEVANTNE STAVKE ZA KLASU ILI TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.	
A	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini ako se ne izvodi na FFS)
B	Asimetrični prilaz s produžavanjem (go-around)
C	Asimetrični prilaz s slijetanjem s potpunim zaustavljanjem
D	Gašenje motora i ponovno pokretanje (engine shutdown)
E	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci, vođenje zrakoplova
F	Kako je određio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip aviona, ako je primjenjivo: <ul style="list-style-type: none"> (i) Sustavi aviona uključujući upotrebu auto-pilota (ii) Sustav za održavanje pritiska (pressurisation system) (iii) Upotreba sustava za odleđivanje i protiv zaledivanja
G	Usmeno ispitivanje

C. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL - Helikopteri

- Helikopter koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za helikoptere koji se koriste u svrhu osposobljavanja.
- Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE i sve operacije na malim visinama i lebdenje mora biti na odobrenim aerodromima/operativnim površinama. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedno odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 90 minuta.
- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:
 - upravljanja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
 - izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
 - održavanja kontrole helikoptera u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TIJEKOM ISPITA U LETU

- Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteti upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za provjeru.

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	± 10°
Smjer letenja	
normalan let	± 10°

pri simuliranom otkazu motora	± 15°
Brzina	
polijetanje i prilaz	± 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova
Zanošenje (Ground drift)	
T.O. lebdenje I.G.E.	± 3 stope (ft)
Slijetanje bez zanošenja bočno ili unatrag	

SADRŽAJ ISPITA

- Dijelovi sekcije 4 mogu biti izvedeni na FNPT helikoptera ili na FFS helikoptera. Korištenje lista provjera helikoptera, vođenje zrakoplova, upravljanje helikopterom korištenjem vanjskih vizualnih referenci, procedure sprekavanja zaledivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PRIJELETNE/POSLIJELETNE PROVJERE I PROCEDURE	
a	Znanje o helikopterima (npr. tehnička knjiga, gorivo, masa i ravnoteža, performanse), planiranje leta, dokumentacija, NOTAM-i, meteorologija
b	Prijeletni pregled/postupci, položaj i svrha dijelova
c	Pregled pilotske kabine, procedure pokretanja motora
d	Provjera komunikacijske i navigacijske opreme, izbor i postavljanje frekvencija
e	Prijeletne procedure, R/T postupci, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC
f	Parkiranje, gašenje motora i poslijeletne procedure
ODJELJAK 2. MANEVRI LEBDENJA, NAPREDNO UPRAVLJANJE UKLJUČUJUĆI OGRANIČENO PODRUČJE	
a	Polijetanje i slijetanje (uzdizanje i slijetanje)
b	Vožnja po tlu (taksiranje), takriranje u lebdenju
c	Stacionarno lebdenje s čeonim/bočnim/leđnim vjetrom
d	Zaokreti u stacionarnom lebdenju za 360° lijevi i desni (zaokreti u mjestu)
e	Manevri lebdenja prema naprijed, bočno i nazad
f	Simulirani otkaz motora u lebdenju
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Slijetanje i polijetanje s neprimenjениh/kosih terena
i	Polijetanje (različiti profili)
j	Polijetanje s bočnim vjetrom i niz vjetar (ako je primjenjivo)
k	Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (stvarno ili simulirano)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje s ograničenom snagom
n	Autorotacija (FE će izabratи dvije od sljedećih predloženih stavki za izvođenje autorotacija - osnovna autorotacija, autorotacija brzinom najvećeg doleta, autorotacija na minimalnoj brzini, autorotacija sa zaokretom za 360°)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Izvođenje priručnog slijetanja s povratom (dodavanjem) snage
q	Provjera snage, tehnika nadzora, tehnika prilaza i odleta
ODJELJAK 3. NAVIGACIJA – PROCEDURE NA RUTI	
a	Navigacija i orijentacija na različitim visinama, čitanje karata
b	Održavanje visine, brzine i smjera leta, opažanje prostora letenja, podešavanje visinomjera
c	Praćenje leta, navigacijski plan leta, kontrola potrošnje goriva, dolet s preostalom količinom goriva, ETA, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje, praćenje instrumenata
d	Promatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
e	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC i pridržavanje pravila itd.
ODJELJAK 4. PROCEDURE U LETU I MANEVRI SAMO PO INSTRUMENTIMA	
a	Horizontalni let, kontrola pravca, visine, brzine
b	Standardni horizontalni zaokreti s nagibom do 30° u zadane smjerove, lijevi i desni za 180° do 360°
c	Penjući i spuštači zaokreti, uključujući standardne zaokrete u zadane smjerove
d	Povratak iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti s nagibom od 30°, sa skretanjem za 90° lijevo i desno
ODJELJAK 5. NEREDOVNI I POSTUPCI U OPASNOSTI (SIMULIRANO GDJE JE MOGUĆE)	
Primjedba (1) Kada se ispit provodi na višemotornom helikopteru vježba simuliranog otkaza motora, uključujući	

	prilaz i slijetanje s jednim motorom, moraju biti uključeni u provjeru.
Primjedba (2) FE će odabrati četiri stavke od sljedećih:	
a	Kvarovi motora, uključujući kvarove uređaja za automatsko doziranje goriva (governor), zaledivanje raplinjača i motora, uljnih sistema, ako je primjenjivo
b	Kvarovi sustava goriva
c	Kvarovi električnog sustava
d	Kvarovi hidrauličnog sustava, uključujući prilaz i slijetanje bez hidraulike, ako je primjenjivo
e	Kvar glavnog rotora i/ili repnog rotora (samo na FFS ili kroz diskusiju)
f	Vježbe za slučaj požara, uključujući kontrolu i otklanjanje dima, ako je primjenjivo
g	Druge nstandardne i procedure u opasnosti, kao što su opisane u odgovarajućem letačkom priručniku, uključujući za višemotorne helikoptere: Simulirani otakz motoru u polijetanju: Prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno slijetanje na ili prije DPATO, ubrzo nakon TDP ili DPATO Slijetanje sa simuliranim otakzom motoru: Slijetanje ili produžavanje nakon otkaza motora prije LDP ili DPBL, nakon LDP ili sigurno prinudno slijetanje nakon DPBL

D. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL — Zračni brodovi

- Zračni brod koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za zračne brodove koji se koriste u svrhu osposobljavanja.
- Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedno odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 60 minuta.
- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:
 - upravljanja zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
 - izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - primjene zrakoplovnog znanja; i
 - održavanja kontrole zračnog broda u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TIJEKOM ISPITA U LETU

- Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete upravljanja, i performansi zračnog broda koji se koristi za ispit.

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	± 10°
Smjer leta	
normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°

SADRŽAJ ISPITA

- Dijelovi sekcije 5 i 6 mogu biti izvedeni na FNPT zračnog broda ili na FFS zračnog broda. Korištenje lista provjera, vođenje zrakoplova, upravljanje zračnim brodom korištenjem vanjskih vizualnih referenci, procedure sprečavanja zaledivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PREPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
a	Prepolete operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže, Meteorološko izvješće, NOTAM-i
b	Prijeletni pregled zračnog broda i održavanje
c	Procedura odveza zračnog broda, upravljanje na zemlji i polijetanje

d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (trim)
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (promatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 2. OPCI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI	
a	Upavljanje zračnim brodom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uključujući pravolinjski, horizontalni, penjući i spuštajući let te promatranje okoline
b	Let na visini pritiska
c	Zaokreti
d	Strma snižavanja i penjanja Let isključivo po instrumentu, uključujući: (i) Horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta (ii) Penjući i spuštajući zaokreti (iii) Ispravljanje iz neuobičajenih položaja (iv) Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
a	Upavljanje zračnim brodom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uzimajući u obzir dolet/izdržljivost
b	Orientacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, promatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
e	Nadgledanje tijeka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Promatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
g	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promjenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizualno letenje)
ODJELJAK 4. PRILAZ I SLIJETANJE	
a	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, promatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
c	Producivanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
e	Slijetanje na kratku stazu
f	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
g	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
h	Radnja poslije leta
ODJELJAK 5. IZVANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjelicima 1. do 4.	
a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na sigurnoj visini), vježba za slučaj požara
b	Otkazi opreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje
ODJELJAK 6. BITNE STAVKE ZA POJEDINU KLASU/TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjelicima 1. do 5.	
a	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini ako se ne izvodi na FFS)
b	Prilaz i produžavanje (go around) s otkazanim motorom(ima)
c	Prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem s otkazanim motorom(ima)
d	Nepravilnosti u radu/otkazi u sistemu održavanja pritiska
e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci, vođenje zrakoplova
f	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip, ako je primjenjivo: (i) sistemi zračnog broda (ii) upravljane sistemom za održavanje pritiska
g	Usmeno ispitivanje

Dodatak 5. Integrirani MPL tečaj osposobljavanja

OPĆENITO

- Cilj integriranog MPL tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim

- višepilotnim mlaznim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u VFR i IFR uvjetima i stjecanje MPL.
2. MPL tečaj ospozobljavanja odobrit će se samo ATO koji je dio operatora komercijalnog zračnog prijevoza koji je certificiran u skladu s Dijelom-ORO ili koji ima poseban sporazum s takvim operatorom.
 3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani MPL tečaj ospozobljavanja mora završiti sve faze ospozobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju ospozobljavanja u ATO. Ospozobljavanje se temelji na kompetencijama i sprovodi se u radnom okruženju sa višečlanom posadom.
 4. Ospozobljavanje se može dopustiti samo podnositeljima zahtjeva koji su početnici.
 5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) ospozobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(A);
 - (b) ospozobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje;
 - (c) ospozobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima; i
 - (d) ospozobljavanje za ovlaštenje za tip.
 6. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio ili nije u mogućnosti završiti cijelokupni MPL tečaj može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične ospozobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

7. Odobreni MPL tečaj ospozobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati barem 750 sati ospozobljavanja do razine znanja potrebnog za ATPL(A), kao i broj sati koji su potrebni za:
 - (a) ospozobljavanje za teorijsko znanje za relevantno ovlaštenje za tip u skladu s Poddjelom H; i
 - (b) ospozobljavanje za teorijsko znanje u području izbjegavanja nepravilnog položaja i vraćanja u pravilan položaj u skladu s FCL.745.A.

LETAČKO OSPOZUBLJAVANJE

8. Letačko ospozobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 240 sati, što uključuje sate kao PF i PM, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće četiri faze ospozobljavanja:
 - (a) Faza 1. – Temeljne letačke vještine Posebno osnovno ospozobljavanje za jednopilotni avion
 - (b) Faza 2. – Osnovno Uvođenje višečlanih operacija i instrumentalnog leta
 - (c) Faza 3. – Prijelazno Primjena višečlanih operacija na višemotorne mlazne avione koji su certificirani kao avioni visokih performansi u skladu s Aneksom I (Part 21.) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
 - (d) Faza 4. – Napredno Ospozobljavanje za ovlaštenje za tip u kompanijskom okruženju.

Zahtjevi za MCC moraju biti uklopljeni u relevantne prethodno navedene faze.

Ospozobljavanje u asimetričnom letu mora se obaviti na avionu ili FFS.
- 8.a Letačko iskustvo u stvarnom letu uključuje:
 - (a) sve zahtjeve u pogledu iskustva iz Poddjela H;
 - (b) letačko ospozobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega u skladu s FCL.745.A;
 - (c) vježbe ospozobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega na avionu povezane s

- posebnostima relevantnog tipa u skladu s FCL.725.A(c);
- (d) noćno letenje;
 - (e) let isključivo prema instrumentima; i
 - (f) iskustvo potrebno za stjecanje relevantne razine sposobnosti vođenja zrakoplova.
 9. Svaka faza ospozobljavanja u programu letačkog ospozobljavanja mora biti sastavljena i od utvrđivanja znanja i od segmenata praktičnog ospozobljavanja.
 10. Tečaj ospozobljavanja mora uključivati proces kontinuirane procjene programa ospozobljavanja i kontinuiranu procjenu učenika koji slijede spomenuti program. Procjena mora osigurati:
 - (a) da su kompetencije i povezana procjena relevantni poslu kopilota u višečlanim operacijama aviona; i
 - (b) da učenici steknu potrebne kompetencije progresivno i na zadovoljavajući način.
 11. Tečaj ospozobljavanja mora uključivati najmanje 12 polijetanja i slijetanja kako bi se osigurala sposobnost. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti na najmanje šest uz uvjet da prije održavanja ospozobljavanja ATO i operator osiguraju da je:
 - (a) uveden postupak za procjenu potrebne razine kompetencija za učenika pilota i
 - (b) uveden postupak za korektivne mjere ako se ukaže potreba za tim na temelju procjene tijekom ospozobljavanja.

Navedena polijetanja i slijetanja moraju se obaviti pod nadzorom instruktora u avionu za koji se stječe ovlaštenje za tip.

RAZINA PROCJENE

12. Podnositelj zahtjeva za MPL mora dokazati uspješnost u svih 9 jedinica za stjecanje sposobnosti kako je naznačeno u stavku 13 ispod, na naprednoj razini sposobnosti koja je potrebna za obavljanje poslova i interakciju/međudjelovanje kao kopilot u mlazno pogonjenom višepilotnom avionu, u vizualnim i instrumentalnim uvjetima. Procjena mora potvrditi da je kontrola nad avionom ili situacijom održana svo vrijeme, kako bi se osigurao uspješan ishod procedure ili manevra. Podnositelj zahtjeva mora dosljedno dokazati znanje, sposobnosti i stavove koji su potrebni za sigurno izvođenje operacija na primjenjivom tipu aviona, u skladu s MPL kriterijima uspješnosti.

JEDINICE ZA STJECANJE SPOSOBNOSTI

13. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost u sljedećih 9 jedinica za stjecanje sposobnosti:
 - (1) primjenjivanje elemenata ljudskih mogućnosti, uključujući elemente upravljanja greškama;
 - (2) izvođenje operacija na avionu dok je avion na zemlji;
 - (3) izvođenje polijetanja;
 - (4) izvođenje penjanja;
 - (5) izvođenje krstarenja;
 - (6) izvođenje snižavanja;
 - (7) izvođenje prilaza;
 - (8) izvođenje slijetanja; i
 - (9) izvođenje poslova nakon slijetanja i nakon leta aviona.

SIMULIRANI LET

14. Minimalni zahtjevi za FSTD:
 - (a) Faza 1 – Temeljne letačke vještine E-ospozobljavanje i uređaji za provođenje dijela zadataka odobreni od nadležnog organa koji imaju sljedeće karakteristike:

- uključuju dodatnu opremu koja nije uobičajeno vezana sa stolnim računalima, poput funkcionalnih replika komanda potiska (throttle quadrant), palica za upravljanje (side-stick controller); ili FMS tipkovnica, i
 - uključujući psihomotorne aktivnosti s odgovarajućom primjenom sile i vremenom mjerena reakcije.
- (b) Faza 2 – Osnovna
FNPT II MCC koji predstavlja generički višemotorni mlazno pogonjen avion.
- (c) Faza 3 – Prijelazna
FSTD koji predstavlja višemotorni mlazno pogonjen avion za čije upravljanje je potreban i kopilot i kvalificiran za standard adekvatan razini B, koji dodatno uključuje:
- vizualni sustav kokpita za dan/sumrak/noć s minimalnim usporednim vidnim poljem koje pruža svakom pilotu 180 stupnjeva vodoravne i 40 stupnjeva okomite vidljivosti; i
 - simulaciju ATC okruženja.
- (d) Faza 4 – Napredna
FFS koji je potpuno ekvivalentan razini D ili razini C s poboljšanim vizualnim sustavom za dan, uključujući simulaciju ATC okruženja.

Dodatak 6.

Modularni tečajevi osposobljavanja za IR A. Modularni IR(A) - tečaj osposobljavanja

OPĆENITO

1. Cilj modularnog IR(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti potrebne za upravljanje avionom u IFR i u IMC uvjetima. Tečaj se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD, FNPT I ili II, ili na FFS. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati potvrda o završetku osposobljavanja.
 - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(A), 40 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na jednomotornom avionu ili 45 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na višemotornom avionu, tečaj teorijskog znanja za IR(A).
2. Podnositelji zahtjeva za modularni tečaj osposobljavanja za IR(A) moraju imati PPL(A) ili CPL(A). Podnositelji zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja koji nemaju CPL(A) moraju imati BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja.
ATO osigurava da je podnositelj zahtjeva za tečaj višemotornog IR(A), koji nema ovlaštenje za klasu ili tip za višemotorni avion, završio osposobljavanje za višemotorni avion kako je navedeno u Poddjelu H prije započinjanja letačkog osposobljavanja za IR(A).
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(A) tečaja osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom tečaju osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja ATO mora osigurati sposobnost podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je

- potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježenje znanja.
- 4. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar razdoblja važenja uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
- 5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR razine znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(A) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja za teorijsko znanje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Jednomotorni IR(A) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorem od čega najviše do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I, ili najviše do 35 sati na FFS ili FNPT II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT II ili FFS može biti izvedeno na FNPT I.
8. Višemotorni IR(A) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta s instruktorem, od čega najviše do 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I, ili najviše do 40 sati na FFS ili FNPT II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT II ili FFS može biti izvedeno na FNPT I. Preostali dio osposobljavanja za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 15 sati na višemotornim avionima.
9. Nositelj jednomotornog IR(A), koji je isto nositelj višemotornog ovlaštenja za klasu ili tip, a koji želi steći višemotorni IR(A) po prvi put, mora završiti tečaj u ATO koji sadržava najmanje 5 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje na višemotornim avionima, od čega 3 sata mogu biti na FFS ili FNPT II.
10. 1. Nositeljima CPL(A), BIR ili potvrde o završenom tečaju za modul osnovnog instrumentalnog letenja može se priznati do najviše 10 sati osposobljavanja za potrebe ispunjavanja ukupnih zahtjeva za osposobljavanje iz točke 7. odnosno 8.
10. 2. Nositelju IR(H) može se smanjiti ukupan zahtijevani broj sati osposobljavanja naveden u prethodnim točkama 7. ili 8. na 10 sati.
10. 3. Ukupno osposobljavanje za instrumentalno letenje u avionu mora biti uskladeno s točkom 7 ili 8, kako odgovara.
11. Do ispitova praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja: Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koje pokrivaju najmanje:
osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizualnih pomagala:
 - horizontalni let,
 - penjanje,
 - spuštanje,
 - okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju; instrumentalni uzorak;
 - oštiri zaokret;
 - radio-navigacija;
 - ispravak neuobičajenih položaja;
 - upotreba ograničenog broja instrumenata;
 - prepoznavanje i vraćanje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona;
 - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:

- (i) prijeletne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
- (ii) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
 - prijelaz iz vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - IFR postupke na ruti,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
- (iii) manevre u letu i određene karakteristike leta;
- (iv) ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS ili FNPT II).

**A. a. IR(A) – Modularni tečaj letačkog osposobljavanja na temelju stjecanja vještina
OPĆENITO**

1. Svrha je modularnog tečaja letačkog osposobljavanja na temelju stjecanja vještina osposobiti nositelje dozvole PPL ili CPL za stjecanje ovlaštenja za instrumentalno letenje, uzimajući u obzir prethodna iskustva i osposobljavanja za instrumentalno letenje. Tečaj je osmišljen tako da kandidatima omogući stjecanje potrebne razine stručnosti za upravljanje avionima u skladu s pravilima IFR i u uvjetima IMC. Tečaj se provodi u organizaciji za osposobljavanje ili je kombinacija osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom IRI(A) ili s instruktorom FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR i letačkog osposobljavanja u organizaciji za osposobljavanje.
2. Kandidat koji želi pohađati takav modularni tečaj temeljen na stjecanju vještina za ovlaštenje IR(A) mora posjedovati PPL(A) ili CPL(A) dozvolu.
3. Teorijsko osposobljavanje mora se završiti u roku od 18 mjeseci. Osposobljavanje za instrumentalno letenje i ispit praktične osposobljenosti moraju se obaviti u razdoblju važenja položenih teorijskih ispita.
4. Tečaj obuhvaća:
 - (a) teorijsko osposobljavanje do razine znanja potrebnih za stjecanje ovlaštenja IR(A);
 - (b) instrumentalno letačko osposobljavanje.

TEORIJSKO ZNANJE

5. Odobreno modularno osposobljavanje za IR(A) na temelju stjecanja vještina iznosi najmanje 80 sati teorijskog osposobljavanja. Tečaj teorijskog osposobljavanja može obuhvaćati rad na računalu i elemente e-učenja. U skladu s ORA.ATO.305, treba osigurati minimalno trajanje poduke u učionici.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

6. Metoda stjecanja ovlaštenja IR(A) u okviru ovog modularnog tečaja zasniva se na stjecanju vještina. Međutim, kandidat mora ispunjavati minimalne uvjete

navedene u nastavku. Za stjecanje potrebnih vještina može biti potrebno dodatno osposobljavanje.

- (a) Modularni tečaj osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) zasnovan na stjecanju vještina za jednomotorni avion sastoji se od najmanje 40 sati instrumentalnog letenja s instruktorom, od kojih je do 10 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT I ili do 25 sati u FFS ili FNPT II. Najviše 5 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT II ili FFS može biti odradeno na FNPT I.

- (i) Ako je kandidat:

- (A) završio instrumentalno letačko osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR ili

- (B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu s ovlaštenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uvjetima,

ti se sati mogu priznati u okviru prethodnih 40 sati do najviše 30 sati,

- (ii) Ako je kandidat već odradio instrumentalni nalet s instruktorom, izuzev onih navedenih u (a)(i), ti se sati mogu priznati u okviru potrebnih 40 sati do najviše 15 sati.

- (iii) Letačko osposobljavanje u svakom slučaju uključuje najmanje 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom u avionu u ATO.

- (iv) Ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja s instruktorom ne smije iznositi manje od 25 sati.

- (b) Modularni tečaj osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) zasnovan na stjecanju vještina za višemotorni avion sastoji se od najmanje 45 sati instrumentalnog letenja s instruktorom, od kojih do 10 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT I, ili do 30 sati u FFS ili FNPT II. Najviše 5 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT II ili FFS može biti odradeno na FNPT I.

- (i) Ako je kandidat:

- (A) završio instrumentalno letačko osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR ili

- (B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu s ovlaštenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uvjetima,

ti se sati mogu priznati u okviru prethodnih 45 sati do najviše 35 sati.

- (ii) Ako je kandidat već odradio instrumentalni nalet s instruktorom, izuzev onih navedenih u gornjoj točki (b)(i), ti se sati mogu priznati u okviru potrebnih 45 sati do najviše 15 sati.

- (iii) Letačko osposobljavanje u svakom slučaju mora iznositi najmanje 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom u višemotornom avionu u ATO.

- (iv) Ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja s instruktorom ne smije biti manje od 25 sati, od kojih najmanje 15 sati mora biti odradeno u višemotornom avionu.

- (c) Za utvrđivanje broja sati za priznavanje te potreba za osposobljavanjem kandidat mora obaviti procjenu s provjere u letu kod prijema na osposobljavanje u ATO.

- (d) Letačko instrumentalno osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A), u skladu s točkom (a)(i) ili

- (b)(i), dokumentirano je u posebnoj evidenciji osposobljavanja uz potpis instruktora.
7. Letačko osposobljavanje za modularno stjecanje vještina za ovlaštenje IR(A) uključuje:
- (a) procedure i manevre za osnovni instrumentalni let koji obuhvaćaju najmanje:
 - (i) osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizualnih pomagala;
 - (ii) horizontalni let;
 - (iii) penjanje;
 - (iv) spuštanje;
 - (v) okreće u ravnom letu, penjanje i spuštanje;
 - (vi) instrumentalni uzorak;
 - (vii) oštri zaokret;
 - (viii) radionavigaciju;
 - (ix) povratak s neuobičajenih visina;
 - (x) ograničeni panel i
 - (xi) prepoznavanje i povratak s djelomičnog i punog prevlačenja;
 - (b) prijeletne postupke za IFR, uključujući korištenje letačkog priručnika i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
 - (c) postupke i manevre za operacije IFR u normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
 - (i) prijelaz s vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja;
 - (ii) standardne instrumentalne odlaske i prilaze;
 - (iii) postupke IFR na ruti;
 - (iv) postupke za krug čekanja;
 - (v) instrumentalne prilaze do određenih minimuma;
 - (vi) postupke prekinutog prilaza i
 - (vii) slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
 - (d) manevre u letu i određene karakteristike leta;
 - (e) ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenom osposobljavanju, uključujući:
 - (i) letove isključivo s pomoću instrumenata sa simulacijom otkazivanja jednog motora;
 - (ii) gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode u simulatoru letenja ili FNPT II).
8. Kandidatima za stjecanje vještina u sklopu modularnog osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) koji imaju dozvolu PPL ili CPL iz dijela FCL te važeće ovlaštenje IR(A) koje je, u skladu s odredbama iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji, izdala treća zemlja, mogu se u cijelosti priznati zahtjevi vezani uz tečaj osposobljavanja iz stavka 4. kako bi mu se izdalо ovlaštenje IR(A), kandidat:
- (a) mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlaštenje IR(A) u skladu s Dodatkom 7;
 - (b) tijekom ispita praktične osposobljenosti dokazati ispitivaču da posjeduje odgovarajuću razinu teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije te planiranja i izvedbe leta (IR) i
 - (c) mora posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 50 sati naleta po IFR pravilima, kao PIC aviona.
9. Podnositeljima zahtjeva za modularno osposobljavanje na temelju kompetencija za IR(A) koji imaju BIR u skladu s FCL.835 i koji su obavili najmanje 10 sati instrumentalnog naleta tijekom osposobljavanja u ATO te se može priznati za potrebe ispunjavanja zahtjeva za tečaj osposobljavanja iz točke 4., pod uvjetom da su sve teme na temelju kompetencija za ovlaštenje za instrumentalno letenje uključene u osposobljavanje za BIR i da ih je ocijenio ATO koji provodi modularni tečaj osposobljavanja.
10. Podnositelji zahtjeva za modularno osposobljavanje na temelju kompetencija za IR(A) koji imaju BIR i koji su obavili najmanje 50 sati naleta na avionima prema IFR na dužnosti PIC:
- (a) u ATO:
 - (i) moraju biti ocijenjeni da imaju prihvatljivu razinu teorijskog znanja za osposobljavanje na temelju kompetencija za ovlaštenje za instrumentalno letenje;
 - (ii) dobivaju odgovarajuće letačko osposobljavanje radi proširivanja privilegija za IFR u skladu s FCL.605.IR(A);
 - (b) nakon ispunjavanja zahtjeva iz (a):
 - (i) moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za IR(A) u skladu s Dodatkom 7;
 - (ii) na ispitu praktične osposobljenosti moraju usmeno ispitivaču dokazati da posjeduju odgovarajuću razinu teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije i planiranja i izvedbe leta.

PROCJENA PROVJERE U LETU KOD PRIJEMA NA OSPOSOBLJAVANJE

11. Sadržaj i trajanje procjene s provjere u letu kod prijema na osposobljavanje utvrđuje ATO na temelju prethodnog instrumentalnog letačkog iskustva kandidata.

VIŠEMOTORNI AVIONI

12. Nositelj ovlaštenja IR(A) za jednomotorne avione koji posjeduje i ovlaštenje za klasu ili tip višemotornih aviona, a želi po prvi put steći ovlaštenje IR(A) za višemotorne avione, mora završiti tečaj u ATO koji obuhvaća najmanje 5 sati instrumentalnog naleta s instruktorom u višemotornim avionima, od kojih 3 sata može biti u FFS ili FNPT II, te mora položiti ispit praktične osposobljenosti.

B. Modularni IR(H) tečaj osposobljavanja

1. Cilj modularnog IR(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti potrebne za upravljanje helikopterom u IFR i u IMC uvjetima.
2. Podnositelj zahtjeva za modularni tečaj za IR(H) mora posjedovati PPL(H) ili CPL(H) ili ATPL(H). Prije započinjanja faze IR(H) tečaja osposobljavanja na zrakoplovu, podnositelj zahtjeva mora posjedovati ovlaštenje za tip helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti za IR(H) ili završeno odobreno osposobljavanje za ovlaštenje za tip na tom tipu. Podnositelj zahtjeva mora posjedovati potvrdu o uspješno završenom MCC ako se ispit praktične osposobljenosti bude provodio u višeplutnim uvjetima.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohadati modularni IR(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom tečaju osposobljavanja.
4. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Letačko osposobljavanje i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar razdoblja važenja uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR razine znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(H) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. IR(H) tečaj mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega:
 - (a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I(H) ili (A). Navedenih 20 sati naleta osposobljavanja na FNPT I(H) ili (A) može se zamijeniti s 20 sati naleta osposobljavanja za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj tečaj; ili
 - (b) do 40 sati može biti instrumentalni nalet na FTD 2/3, FNPT II/III ili FFS helikoptera.
- 8.1. Osposobljavanje za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR certificiranom helikopteru. Nositeljima ATPL(H) će se umanjiti teorijsko osposobljavanje za 50 sati.
- 8.2. Nositelju IR(A) može se smanjiti ukupan broj sati osposobljavanja na 10 sati.
- 8.3. Nositelju PPL(H) s ovlaštenjem za noćno letenje za helikopter ili nositelju CPL(H) ukupan iznos potrebnog instrumentalnog naleta u okviru obuke može biti umanjen za 5 sati.
9. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
 - (a) prijeletne postupke za IFR letove, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
 - (b) postupke i manevre za IFR operacije u normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, pokrivajući najmanje:
 - prijelaz s vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - rutne IFR postupke,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
 - (c) manevre u letu i određene karakteristike leta;
 - (d) ako je potrebno, upravljanje višemotornim helikopterom u gore navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na FFS ili FNPT II ili FTD 2/3).

**C. Modularni IR(As) tečaj osposobljavanja
OPĆENITO**

1. Cilj modularnog IR(As) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti potrebne za upravljanje zračnih brodova u IFR i u IMC uvjetima. Tečaj se sastoji od dva modula, koji se mogu pohadati svaki zasebno ili kombinirano:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni naleta na uređaju na BITD, FNPT I ili II, ili na FFS. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati potvrda o završetku osposobljavanja.
 - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(As), 25 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, i tečaja teorijskog znanja za IR(As).
2. Podnositelj zahtjeva za modularni IR(As) tečaj osposobljavanja mora biti nositelj PPL(As) s ovlaštenjem za noćno letenje ili CPL(As). Podnositelj zahtjeva za modul

- proceduralnog instrumentalnog letenja, a koji nije nositelj CPL(As), mora biti nositelj potvrde o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohadati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(As) tečaja osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom tečaju osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, ATO mora osigurati sposobnost podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvještenje znanja.
4. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar razdoblja važenja uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR razine znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(As) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja za teorijsko znanje.
- LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**
7. Modularni IR(As) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 35 sati instrumentalnog naleta s instruktorom od čega do 15 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I, ili do 20 sati na FFS ili FNPT II. Najviše do 5 sati instrumentalnog naleta na uređaju može se izvoditi na FNPT I.
8. Nositelj CPL(As) ili nositelj potvrde o završenom tečaju za osnovni instrumentalni letački modul može imati ukupan broj sati osposobljavanja zahtijevanog u tački 7 umanjen za 10 sati. Ukupno letačko osposobljavanje za instrumentalno letenje mora biti uskladeno sa tačkom 7.
9. Ako je podnositelj zahtjeva nositelj IR u drugoj kategoriji zrakoplova ukupan zahtijevani broj sati letačkog osposobljavanja može se umanjiti za 10 sati na zračnim brodovima.
10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja:
Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koji pokrivaju najmanje:
 - osnovno instrumentalno letenje bez vanjskih vizualnih pomagala:
 - horizontalni let,
 - penjanje,
 - spuštanje,
 - okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju; instrumentalni uzorak;
 - radionavigacija;
 - ispravak neuobičajenih položaja;
 - upotreba ograničenog broja instrumenata;
 - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:
 - (i) prijeletne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
 - (ii) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, koje pokrivaju najmanje:

- osnovno instrumentalno letenje bez vanjskih vizualnih pomagala:
- horizontalni let,
- penjanje,
- spuštanje,
- okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju; instrumentalni uzorak;
- radionavigacija;
- ispravak neuobičajenih položaja;
- upotreba ograničenog broja instrumenata;

- (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:
 - (i) prijeletne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
 - (ii) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, koje pokrivaju najmanje:

- prijelaz iz vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - IFR postupke na ruti,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
- (iii) manevre u letu i određene karakteristike leta;
- (iv) ako je potrebno, upravljanje zračnim brodom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS ili FNPT II).

Dodatak 7.

Ispit praktične sposobnosti za BIR i IR

1. Podnositelji zahtjeva ispituju se na istom tipu ili klasi zrakoplova na kojem su bili osposobljavani i koji mora biti odgovarajuće opremljen za potrebe osposobljavanja i ispitivanja.
2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve relevantne sekcije provjere. Ako ne zadovolji bilo koju stavku u sekciji, smatra se da tu odjeljak nije zadovoljio. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije, podnositelj zahtjeva će morati ponovno pristupiti polaganju cijele provjere. Podnositelj zahtjeva koji je pao samo jednu odjeljak, polagat će ponovno samo tu odjeljak. Ako kod ponovnog polaganja podnositelj zahtjeva nije položio bilo koji odjeljak, uključujući i onaj koji je pao na prethodnom polaganju, podnositelj zahtjeva će morati ponovno polagati cijelu provjeru. Sve relevantne sekcije provjere praktične sposobnosti podnositelj zahtjeva mora položiti u razdoblju od 6 mjeseci. Ako ne položi sve relevantne sekcije provjere u dva pokušaja, podnositelj zahtjeva će biti poslan na dodatno osposobljavanje.
3. Dodatno osposobljavanje može biti potrebno ako provjera nije uspješno položena. Broj polaganja provjere praktične sposobnosti nije ograničen.

PROVOĐENJE PROVJERE

4. Provjerom se simulira stvaran let. Rutu kojom će se letjeti će odabrati ispitivač na provjeri. Važan element je sposobnost podnositelja zahtjeva da isplanira i provede let koristeći dobiveni briefing materijal. Podnositelj zahtjeva mora obaviti pripremu leta i osigurati da su sva potrebna oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Let mora trajati najmanje 1 sat.
5. Ako podnositelj zahtjeva odluči prekinuti ispit praktične sposobnosti iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva će ponoviti cijeli ispit praktične sposobnosti. Ako je let prekinut iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, provjerit će se samo one sekcije koje nisu obavljene.
6. Prema nahođenju ispitivača, bilo koji manevar ili procedura ispita se može jednom ponoviti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ispita ako ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit.
7. Podnositelj zahtjeva mora upravljati zrakoplovom s pozicije gdje može obavljati sve zadaće vode zrakoplova, te će izvoditi ispit kao da nema drugih članova posade. Ispitivač neće sudjelovati niti u jednom dijelu operiranja

- zrakoplovom, osim ako je potrebno da intervenira u interesu sigurnosti, ili kako bi se izbjegao nepotrebni zastoj ostalog prometa. Odgovornost za let se mora uskladiti sa zakonodavstvom.
8. Visinu odluke, minimalnu visinu poniranja i točku neuspjelog prilaza će odrediti podnositelj zahtjeva i usuglasiti s ispitivačem.
9. Podnositelji zahtjeva ispitivač pokazuju sve provedene provjere i zadaće, uključujući identifikaciju radio-navigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu s odobrenim kontrolnim popisima za zrakoplov u kojem se održava ispit. Tijekom pripreme za ispitni let podnositelji zahtjeva moraju odrediti postavke snage i brzine. Podnositelji zahtjeva izračunavaju podatke performansi za polijetanje, prilaženje i slijetanje u skladu s operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom za korištene zrakoplove.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

10. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da: upravlja zrakoplovom unutar njegovih ograničenja; izvodi sve manevre glatko i precizno; pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova; primjenjuje aeronautečka znanja; i Održava kontrolu zrakoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje.
11. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije, karakteristika upravljanja i performansi zrakoplova koji se upotrebljava:

Visina

Općenito	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+ 50 stopa/- 0 stopa
Minimalna visina snižavanja/MAP/visina	+ 50 stopa/- 0 stopa

Putanja leta

Po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) "linearna" lateralna odstupanja	greška/odstupanje od zadane putanje leta obično je ograničeno na \pm RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	ne više od - 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku te ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na 1 000 stopa ili manje iznad razine aerodroma.

Smjer leta

Sa svim ispravnim motorima	$\pm 5^\circ$
Pri simuliromanom otkazu motora	$\pm 10^\circ$

Brzina

Sa svim ispravnim motorima	± 5 čvorova
Pri simuliromanom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

Avioni

ODJELJAK 1. – OPERACIJE PRIJE LETA I ODLAZAK S AERODROMA	
Uporaba liste provjere aviona, sposobnost letenja, postupak sprječavanja zaledivanja odnosno postupak odleđivanja itd. primjenjuju se u svim odjeljcima	
a	Uporaba letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi zrakoplova, mase i ravnoteže
b	Uporaba dokumenata službi kontrole zračnog prometa, meteoroloških izvještaja
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan/dnevnik leta
d	Identifikacija potrebnih navigacijskih sredstava za postupke odlaska, dolaska i prilaza
e	Prepoletni pregled
f	Meteorološki minimumi
g	Taksiranje

	PBN odlazak (ako je primjenjivo): <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i odlazne karte.
i	Upute prije polijetanja, polijetanje
j (*)	Prijelaz na instrumentalni let
k (*)	Postupci instrumentalnog odlaska, uključujući PBN odlaske, i podešavanje visinomjera
l (*)	Suradnja s ATCm – uskladenost, R/T postupci
ODJELJAK 2. — OPCE UPRAVLJANJE (*)	
a	Upravljanje avionom isključivo prema instrumentima, uključujući horizontalni let pri različitim brzinama, trimanje
b	Zaokreti u penjanju i snižavanju s kontinuiranim zaokretom Rate 1
c	Oporavak iz neuobičajenih položaja, uključujući kontinuirane nagibe od 45° i zaokrete u strmom snižavanju
d (*)	Oporavak iz približavanja prevlačenju u horizontalnom letu, zaokreti tijekom penjanja/snižavanja i u konfiguraciji za slijetanje
e	Ograničena instrumentna tabla: stabilizirano penjanje ili snižavanje, horizontalni zaokreti s nagibom Rate 1 u zadani smjer leta, oporavak iz neuobičajenih položaja
ODJELJAK 3. — IFR POSTUPCI NA RUTI (*)	
a	Putanja leta po radio-sredstvu, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR ili putanje između međutočaka
b	Uporaba navigacijskog sustava i radio sredstava
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visine i brzine, postavke snage, tehnike trimanja
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija predvidenog vremena dolaska (ETA) (čekanje na rutu, ako je potrebno)
f	Nadziranje napretka leta, dnevnika leta, potrošnje goriva, upravljanje sustavima
g	Postupci zaštite od zaledivanja, ako je potrebno simulirati
h	Suradnja s ATC – uskladenost, R/T postupci
ODJELJAK 3.a – POSTUPCI DOLASKA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, i identifikacija sredstava, ako je primjenjivo
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Ograničenja visine i brzine, ako je primjenjivo
d	PBN dolazak (ako je primjenjivo): <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i odlazne karte.
ODJELJAK 4. (*) – 3D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Provjera kuta vertikalne putanje Za RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja, uključujući identifikaciju sredstava
c (*)	Postupak čekanja
d	Uskladenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Visina, brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Suradnja s ATC – uskladenost, R/T postupci
ODJELJAK 5. (*) – 2D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Za RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja, uključujući identifikaciju sredstava
c (*)	Postupak čekanja
d	Uskladenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Visina/udaljenost do MAPT, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz), postavke za slijetanje (step down fixes, SDF), ako je primjenjivo

g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Suradnja s ATC – uskladenost, R/T postupci
ODJELJAK 6. — LET S JEDNIM NEISPRAVNIM MOTOROM (samo za višemotorne avione) (*)	
a	Simulirano otkaživanje motora nakon polijetanja ili tijekom prekinutog prilaza
b	Prilaz, prekinuti prilaz i postupak neuspjelog prilaza s jednim neispravnim motorom
c	Prilaz i slijetanje s jednim neispravnim motorom
d	Suradnja s ATC – uskladenost, R/T postupci

(*) Mora biti obavljeno isključivo prema instrumentima.
 (*) Može biti obavljeno u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II.
 (*) Može biti obavljeno u odjeljku 4. ili odjeljku 5.
 (++) Za dobivanje privilegija za PBN jedno prilaženje u odjeljku 4. ili odjeljku 5. mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije izvediv, mora ga se provesti u odgovarajuće opremljenom FSTD.

Helikopteri

ODJELJAK 1. – ODLAZAK	
Uporaba liste provjere aviona, sposobnost letenja, postupak sprječavanja zaledivanja odnosno postupak odleđivanja itd. primjenjuju se u svim odjelicima	
a	Upotreba letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi zrakoplova; mase i ravnoteže
b	Uporaba dokumentata službi kontrole zračnog prometa, meteoroloških izvještaja
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan/dnevnik leta
d	Identifikacija potrebnih navigacijskih sredstava za postupke odlaska, dolaska i prilaza
e	Pretpoletni pregled
f	Meteorološki minimumi
g	Taksiranje/zračno taksiranje u sukladnosti s ATC ili instrukcijama instruktora
h	PBN odlazak (ako je primjenjivo): <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i odlazne karte.
i	Upute prije polijetanja, postupci i provjere
j	Prijelaz na instrumentalni let
k	Postupci instrumentalnog odlaska, uključujući PBN postupke
ODJELJAK 2. – OPCE UPRAVLJANJE	
a	Upravljanje helikopterom isključivo prema instrumentima, uključujući:
b	Zaokreti u penjanju i snižavanju s kontinuiranim zaokretom Rate 1
c	Oporavak iz neuobičajenih položaja, uključujući kontinuirane nagibe od 30° i zaokrete u strmom snižavanju
ODJELJAK 3. – IFR POSTUPCI NA RUTI	
a	Putanja leta po radiosredstvu, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Uporaba radio-sredstava
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visina i brzina, postavke snage
d	Postavke visinomjera
e	Predviđanje i revizija ETA
f	Nadziranje napretka leta, dnevnika leta, potrošnje goriva, upravljanja sustavima
g	Postupci zaštite od zaledivanja, simulirani ako je potrebno i ako je primjenjivo
h	Suradnja s ATC – uskladenost, R/T postupci
ODJELJAK 3.a – POSTUPCI DOLASKA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, ako je primjenjivo
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Ograničenja visine i brzine, ako je primjenjivo
d	PBN dolazak (ako je primjenjivo): <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i odlazne karte.
ODJELJAK 4. – 3D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Provjera kuta vertikalne putanje Za RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i prilazne karte.

b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja
c (*)	Postupak čekanja
d	Uskladenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Kontrola visine, brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 5. – 2D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Za RNP APCH: - provjera je li u navigacijski sustav unesen ispravan postupak, - unakrsna provjera između zaslona navigacijskog sustava i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja i identifikaciju sredstava
c (*)	Postupak čekanja
d	Uskladenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Kontrola visine, brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza (*)/slijetanje
i	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 6. – POSTUPCI U NEUBIČAJENIM I IZVANREDNIM SITUACIJAMA	
Ovaj se odjeljak može kombinirati s odjelicima 1. do 5. Ispit se odnosi na kontroliranje helikoptera, identifikaciju neispravnog motora, hitne radnje (vježbe dodira tla), radnje i provjere koje slijede te preciznost letenja u sljedećim situacijama:	
a	Simulirano otkazivanje motora nakon polijetanja i na prilazu/tijekom prilaza (***) (na sigurnoj visini osim ako se provodi u FFS ili FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Otkazivanje sustava za stabilnost leta/hidrauličkog sustava (ako je primjenjivo)
c	Ograničena instrumentna tabla:
d	Autorotacija i povratak na prethodno utvrđenu visinu
e	3D operacije ručno, bez sustava za upravljanje letom (flight director) (****) 3D operacije ručno, sa sustavom za upravljanje letom (****)
(*) Za dobivanje privilegija za PBN jedno prilaženje u odjeljku 4. ili odjeljku 5. mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije izdiven, mora ga se provesti u odgovarajuće opremljenom FSTD. (**) Obavlja se u odjeljku 4. ili odjeljku 5. (***) Samo na višemotornim helikopterima. (****) Ispituje se samo jedan stavak.	

Dodatak 8.**Priznavanje IR dijela provjere praktične osposobljenosti na klasi ili tipu****A. Avioni**

Priznavat će se samo ako nositelji dozvole produžuju ili obnavljaju IR privilegije za jednopilotne jednomotornе ili jednopilotne višemotorne (ME) avione, ovisno što je odgovarajuće.

Ako se provodi ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti, uključujući IR, i nositelji dozvola imaju važeće:	Priznavanje je važeće za IR dio u provjeri stručnosti za:
ovlaštenje za tip višepilotnog aviona (MPA); ovlaštenje za tip za složene zrakoplove visokih performansi	SE ovlaštenje za klasu (*) i SE ovlaštenje za tip (*) i ovlaštenje za SP ME klasu ili tip osim za tip složenih zrakoplova visokih performansi, samo priznavanje za odjeljak 3.B provjere stručnosti u točki B.5. Dodatka 9.
SP ME ovlaštenje za klasu ili za tip, osim za tip složenih aviona visokih performansi kojima se izvode jednopilotne operacije	SE ovlaštenje za klasu i SE ovlaštenje za tip i SP ME ovlaštenje za klasu ili za tip, osim za tip složenih aviona visokih performansi
SP ME ovlaštenje za klasu ili za tip, osim za tip složenih zrakoplova visokih performansi koji su ograničeni na višepilotne operacije	SE ovlaštenje za klasu (*) i SE ovlaštenje za tip (*) i

SP SE ovlaštenje za klasu ili za tip aviona	SE ovlaštenje za klasu i SE ovlaštenje za tip
(*) Ako su unutar posljednjih 12 mjeseci podnositelji zahtjeva obavili barem tri IFR odlaska i prilaza korištenjem privilegija za PBN, uključujući barem jedan RNP APCH prilaz na SP klasi ili tipu aviona u SP operacijama ili su, za višemotorne avione koji nisu HP kompleksni avioni, podnositelji zahtjeva položili odjeljak 6. ispit praktične osposobljenosti za SP koji nisu HP kompleksni avioni leteći isključivo prema instrumentima u SP operacijama.	

B. Helikopteri

Priznavat će se samo ako nositelji dozvole produžuju ili obnavljaju IR privilegije za jednopilotne helikoptere, ovisno što je odgovarajuće.

Ako se provodi ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti, uključujući IR, i nositelji dozvola imaju važeće:	Priznavanje je važeće za IR dio u provjeri stručnosti za:
ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera (MPH)	SE ovlaštenje za tip (*); i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP ME ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ovlaštenje za tip (*); i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP ME ovlaštenje za tip, ograničen na višepilotne operacije	SE ovlaštenje za tip (*); i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP SE ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije	SP SE ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije

(*) Ako su unutar posljednjih 12 mjeseci obavljena najmanje tri IFR odlaska i prilaza korištenjem privilegija za PBN, uključujući jedan RNP APCH prilaz (može biti prilaz putem točke u prostoru (Point in Space, PinS)) na SP tipu helikoptera u SP operacijama.

Dodatak 9.**Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za MPL, ATPL, ovlaštenja za tip i klasu te provjera stručnosti za BIR i IR****A. Općenito**

1. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti moraju završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se upotrebljavati na ispitu. Osposobljavanje za ovlaštenja za tip MPA i PL provodi se na FFS ili u kombinaciji FSTD i FFS. Ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za tip MPA i PL i izdavanje ATPL i MPL provodi se na FFS, ako je dostupan.

Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za klasu ili tip za SPA i helikoptere provodi se na:

- (a) raspoloživom i dostupnom FFS ili
- (b) kombinaciji FSTD i zrakoplova ako FFS nije raspoloživ ili dostupan; ili
- (c) zrakoplovu ako FSTD nije raspoloživ ili dostupan.

Ako se tijekom osposobljavanja, ispitivanja ili provjere upotrebljavaju FSTD, njihova se prikladnost provjerava u odnosu na primjenjivu Tablicu funkcija i subjektivnih testova i primjenjivu Tablicu validacijskih testova za FSTD koje se nalaze u osnovnom referentnom dokumentu uređaja. Moraju se uzeti u obzir sva ograničenja navedena na potvrđi kvalifikacije uređaja.

2. Ako se ne polože sve sekcije ispita u dva pokušaja, bit će potrebno dodatno osposobljavanje.
3. Ne postoji ograničenje koliko se puta može pristupiti ispitu praktične osposobljenosti.

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Osim ako je drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Aneksom I (Part 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (OSD), program letačkog osposobljavanja, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti moraju biti u skladu s ovim dodatkom. Program osposobljavanja, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti mogu se skratiti priznavanjem prethodnog iskustva na sličnim tipovima zrakoplova, kako je utvrđeno u podacima o operativnoj prikladnosti.
5. Osim u slučaju ispita praktične osposobljenosti za izdavanje ATPL, kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti za određeni zrakoplov, mogu se priznati dijelovi ispita praktične osposobljenosti koji su isti kao za druge tipove ili varijante ako je pilot kvalificiran za njih.

PROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE

6. Ispitivač za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti može izabrati između različitih scenarija sa simuliranim relevantnim operacijama. Upotrebljavat će se simulatori letenja ili drugi uređaji za osposobljavanje, kako je definirano u ovom aneksu (Dio-FCL).
7. Tijekom provjere stručnosti ispitivač provjerava posjeduju li nositelji ovlaštenja za klasu ili tip odgovarajuću razinu teorijskog znanja.
8. Ako podnositelji zahtjeva odluče prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra neopravdanim, moraju ponovno polagati cijeli ispit. Ako je ispit prekinut iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra opravdanim, u naknadnom letu ispituju se samo one sekcije koje nisu ispitane.
9. Podnositelji zahtjeva mogu ponoviti svaki manevar ili postupak ispita jednom, ako ispitivač to dopusti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ako ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit kako bi podnositelj zahtjeva dokazao svoje letačke vještine.
10. Podnositelji zahtjeva moraju upravljati zrakoplovom s mjestima gdje mogu demonstrirati relevantne funkcije PIC ili kopilota. U jednopilotnom okruženju ispit se provodi kao da nema drugih članova posade.
11. Tijekom pripreme za ispit prije leta od podnositelja zahtjeva tražit će se da odredi postavke snage i brzine. Podnositelji zahtjeva ispitivaču izlažu koje su provjere i zadaće obavili, uključujući identifikaciju radio-navigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu s kontrolnim popisom za zrakoplov na kojem se provodi ispit te, ako je primjenjivo, u skladu s konceptom MCC. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnositelji zahtjeva moraju izračunati u skladu s operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom upotrijebljenog zrakoplova. Visine odluke, minimalne visine snižavanja i točka prekinutog prilaza određuju se uz suglasnost ispitivača.
12. Ispitivač neće ni na koji način sudjelovati u upravljanju zrakoplovom, osim ako je potrebna njegova intervencija u interesu sigurnosti ili da se izbjegnu neprihvatljiva kašnjenja ostalog prometa.

SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERU STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA TIP VIŠEPILOTNOG ZRAKOPLOVA, ZA TIP JEDNOPILOTNOG

ZRAKOPLOVA KAD SE NJIME UPRAVLJA U VIŠEPILOTNIM OPERACIJAMA, ZA MPL I ATPL

13. Ispit praktične osposobljenosti za višepilotni zrakoplov ili za jednopilotni zrakoplov kojim se upravlja u višepilotnim operacijama izvodi se u višepilotnom okruženju. Drugi podnositelj zahtjeva ili drugi kvalificirani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi zrakoplov, drugi je pilot ispitivač ili instruktur.
14. Podnositelji zahtjeva imaju funkciju PF tijekom izvođenja svih sekcija ispita praktične osposobljenosti, osim tijekom izvanrednih postupaka ili postupaka u slučaju opasnosti, koje mogu izvoditi kao PF ili kao PM ovisno o MCC. Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog zrakoplova ili ATPL moraju dokazati da mogu djelovati kao PM. Mogu odabratи lijevo ili desno sjedalo za ispit praktične osposobljenosti ako s odabranog sjedala mogu izvesti sve dijelove ispita.
15. Sljedeće dijelove ispitivač posebno provjerava za podnositelje zahtjeva za ATPL ili ovlaštenje za tip višepilotnog zrakoplova ili za višepilotne operacije u jednopilotnom zrakoplovu koji obuhvaćaju dužnosti PIC, bez obzira na to imaju li podnositelji zahtjeva funkciju PF ili PM:
 - (a) upravljanje suradnjom posade;
 - (b) opći pregled operacija zrakoplova prikladnim nadzorom; i
 - (c) postavljanje prioriteta i donošenje odluka u skladu s aspektima sigurnosti i relevantnim pravilima i propisima koji se odnose na operativnu situaciju, uključujući slučajevne opasnosti.
16. Ispit ili provjera treba se provoditi na temelju IFR, ako je uključeno ovlaštenje za IR, te koliko god je moguće u simuliranom okruženju komercijalnog zračnog prometa. Suštinski je element koji se mora provjeriti sposobnost planiranja i izvođenja leta koristeći rutinske upute.
17. Kada je u tečaju za ovlaštenje za tip uključeno manje od dva sata letenja na zrakoplovu, ispit praktične osposobljenosti može se provesti na FFS i odraditi prije letačkog osposobljavanja na zrakoplovu. Odobreno letačko osposobljavanje provodi kvalificirani instruktor pod nadležnošću:
 - (a) ATO; ili
 - (b) organizacije koja ima AOC izdan u skladu s Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama i posebno odobrenje za takvo osposobljavanje; ili
 - (c) instruktora, u slučajevima kad nije odobreno letačko osposobljavanje na jednopilotnom zrakoplovu u ATO ili kod nositelja AOC, nego ga je odobrio nadležni organ podnositelja zahtjeva.

Potpisu o završenom tečaju za ovlaštenje za tip uključujući letačko osposobljavanje na zrakoplovu proslijedi se nadležnom organu prije nego što se novo ovlaštenje za tip unese u dozvolu podnositelja zahtjeva.
18. U slučaju osposobljavanja za vraćanje iz nepravilnog položaja "dogadaj prevlačenja" znači prevlačenje ili gubitak uzgona. ATO može upotrijebiti FFS za osposobljavanje u području izvlačenja iz prevlačenja ili demonstraciju obilježja prevlačenja koja su karakteristična za određeni tip, ili za oboje, ako je:
 - (a) FFS kvalificiran u skladu s posebnim zahtjevima za ocjenjivanje iz specifikacija CS-FSTD(A); i
 - (b) ATO uspješno dokazao nadležnom organu da je ublažen negativan prijenos osposobljavanja.

**B. Specifični zahtjevi za kategoriju aviona
PROLAZNE OCJENE**

1. U slučaju jednopilotnih aviona, uz iznimku jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, podnositelji zahtjeva moraju položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva ne polože neki dio sekcije, smatra se da nisu položili cijelu sekciju. Ako ne polože samo jednu sekciju, ponavljaju samo tu sekciju. Ako padnu najmanje jednu sekciju, moraju ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Ako podnositelji zahtjeva kod ponovnog polaganja ispita ili provjere ne polože neku sekciju, uključujući one koje su položili u prethodnom pokušaju, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Za jednopilotne višemotorne avione mora se položiti sekcija 6. relevantnog ispita ili provjere, koja se odnosi na asimetrični let.
2. U slučaju višepilotnih i jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, podnositelji zahtjeva moraju položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva kod ponovnog polaganja ispita ili provjere ne polože neki dio, uključujući one koje su položili u prethodnom pokušaju, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:

- (a) upravljuju avionom unutar njegovih ograničenja;
- (b) izvedu sve manevre glatko i precizno;
- (c) pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
- (d) primjenjuju aeronautička znanja;
- (e) održavaju kontrolu aviona cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
- (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade, ako je primjenjivo; i
- (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade, ako je primjenjivo.

Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja avionom koji se upotrebljava i njegovih performansi:

3.

Visina	
Općenito	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja/točka prekinitog prilaza/visina	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radiosredstvu	$\pm 5^\circ$
Za "kutna" odstupanja	Pola otklona, azimut i putanja poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) "linearna" lateralna odstupanja	Greska/odstupanje od zadane putanje leta obično su ograničeni na \pm RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopusrena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearne vertikalne odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od - 75 ft ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku te ne više od + 75 ft iznad vertikalnog

		profila na 1 000 ft ili manje iznad razine aerodroma.
Smjer leta		
Sa svim ispravnim motorima	$\pm 5^\circ$	
Pri simuliranom otkazu motora	$\pm 10^\circ$	
Brzina		
Sa svim ispravnim motorima	± 5 čvorova	
Pri simuliranom otkazu motora	$+ 10$ čvorova/- 5 čvorova	

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

5. Jednopilotni avioni, osim složenih aviona visokih performansi
(a) Sljedeći simboli znače

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM
 OTD = Za ovu se vježbu mogu upotrijebiti drugi uredaji za osposobljavanje
 X = Za ovu se vježbu upotrebljava FFS; u suprotnom se upotrebljava avion ako je prikladan za taj manevar ili postupak
 P# = Osposobljavanje mora biti dopunjeno nadzornom inspekциjom aviona

- (b) Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (---->).

Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

A = Avion

FFS = Simulator letenja

FSTD = Uredaj za osposobljavanje koji simulira let

- (c) Dijelovi sekcije 3.B i, za višemotorne avione, sekcije 6. označeni zvjezdicom (*) izvode se isključivo prema instrumentima ako je produženje/obnavljanje IR uključeno u ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti. Ako se dijelovi označeni zvjezdicom (*) ne izvode isključivo prema instrumentima tijekom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i kada se ne priznaju privilegije za IR, ovlaštenje za klasu ili tip bit će ograničeno samo na VFR.

- (d) Sekcija 3.A mora biti odradena za produženje ovlaštenja za tip ili višemotornu klasu, samo VFR, kada potrebno iskustvo od 10 rutnih sektora nije stečeno unutar zadnjih 12 mjeseci. Sekciju 3.A nije potrebno odraditi ako je odradena sekcija 3.B.

- (e) Slovo "M" u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu ili izbor ako se pojavljuje više od jedne vježbe.

- (f) U praktičnom osposobljavanju za ovlaštenje za tip ili klasu višemotornih aviona upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog tečaja za ovlaštenje za klasu ili tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog tečaja:

- kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA);
- kvalificiranost instruktora;
- količina osposobljavanja na FSTD tijekom tečaja; i
- kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima.

- (g) Ako se privilegije za višepilotne operacije traže prvi put, piloti koji imaju privilegije za jednopilotne operacije moraju:
- (1) završiti tečaj prijelaznog osposobljavanja u ATO koji uključuje manevre i postupke, uključujući MCC, te vježbe iz sekcije 7, uz upravljanje prijetnjom i greškom, CRM i ljudski faktor; i
 - (2) proći provjeru stručnosti u višepilotnim operacijama.
- (h) Ako se privilegije za jednopilotne operacije traže prvi put, piloti koji imaju privilegije za višepilotne operacije moraju proći osposobljavanje u ATO i provjeru za sljedeće dodatne manevre i postupke u jednopilotnim operacijama:
- (1) za jednomotorne avione 1.6, 4.5, 4.6, 5.2. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B; i
 - (2) za višemotorne avione 1.6, sekciju 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B.
- (i) Piloti koji imaju privilegije za jednopilotne i višepilotne operacije u skladu s točkama (g) i (h) mogu produžiti privilegije za obje vrste operacija obavljanjem provjere stručnosti u višepilotnim operacijama uz vježbe iz točke (h)(1) ili (h)(2), prema potrebi, u jednopilotnim operacijama.
- (j) Ako se ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti provede samo u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip ograničava se na višepilotne operacije. Ograničenje se uklanja kad piloti ispunе zahtjeve iz točke (h).
- (k) Osposobljavanje, ispitivanje i provjera moraju biti u skladu s tablicama u nastavku.
- (1) Osposobljavanje u ATO, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za jednopilotne privilegije
 - (2) Osposobljavanje u ATO, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za višepilotne privilegije
 - (3) Osposobljavanje u ATO, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za pilote s jednopilotnim privilegijama koji traže višepilotne privilegije prvi put (tečaj prijelaznog osposobljavanja)
 - (4) Osposobljavanje u ATO, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za pilote s višepilotnim privilegijama koji traže jednopilotne privilegije prvi put (tečaj prijelaznog osposobljavanja)
 - (5) Osposobljavanje u ATO i provjera zahtjeva za kombinirano produženje i obnavljanje jednopilotnih i višepilotnih privilegija

Ospособљавање, испитивање и првјера

Tip zrakoplova	Jednopilotna		Višepilotna		Vrsta operacija		Višepilotna → jednopilotna (prva)	Jednopilotna + višepilotna
	Ispitivanje	Ospособљавanje/ provjera	Ispitivanje/ provjera	Ospособљавање/ provjera	Ispitivanje/ provjera	Ospособљавање/ испитивање i provjera (jednomotorni avioni)	Jednomotorni avioni	
Prvo izдавanje								
Svi jednopilotni složeni jednopilotni složeni	Sekcije 1-6. 1-7.	MCC CRM Ljudski faktor Upravljanje prijetnjom i greškom Sekcije 1-7.	Sekcije 1-6. Sekcije 1-6. Sekcije 1-6.	MCC CRM Ljudski faktor Upavljanje prijetnjom i greškom Sekcija 7	Sekcije 1-6. Sekcije 1-6.	1.6, 4.5, 4.6, 5.2. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B	1.6, sekcija 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B	
Producenje								
Sve	nije primjenjivo	Sekcije 1-6.	Sekcije 1-6.	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	Višepilotne operacije: Sekcije 1-7. (osposobljavanje)
Obnavljanje								Sekcije 1-7. (osposobljavanje) Sekcije 1-6. (provjera)
Sve	FCL 740	Sekcije 1-6.	FCL 740	Sekcije 1-6.	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	Ospособљавање FCL 740 Provjera kao za producenje

(1) Za dobivanje ili zadržavanje privilegija za PBN jedno prilaženje mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije moguć, obavlja se u odgovarajuće opremljenom FSTD.

Odstupajući od prethodnog odlomka, ako provjera stručnosti za produžavanje privilegija za PBN ne uključuje RNP APCH, privilegije pilota za PBN ne uključuju RNP APCH. Ograničenje se ukida ako je pilot prošao provjeru stručnosti koja uključuje RNP APCH.

TMG-i I JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU ILI TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjero na FSTD ili A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita ili provjere
SEKCIJA 1:						
1.	Polijetanje	OTD				
1.1.	Priprema prije leta uključujući:					
	- dokumentaciju,					
	- masu i ravnotežu,					
	- meteorološko izvješće i					
	- NOTAM					
1.2.	Provjere prije pokretanja motora					
1.2.1.	Izvana	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Iznutra	OTD P#	P		M	
1.3.	Pokretanje motora: normalne neispravnosti	P---->	---->		M	
1.4.	Taksiranje	P---->	---->		M	
1.5.	Provjere prije leta: provjera motora (ako je primjenjivo)	P---->	---->		M	
1.6.	Postupak polijetanja: - normalno s namještanjem zakrilaca prema letačkom priručniku i - bočni vjetar (ako postoje uvjeti)	P---->	---->		M	
1.7.	Penjanje: - Vx/Vy, - zaokreti u zadani smjer i - izravnavanje	P---->	---->		M	
1.8.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci	P---->			M	

SEKCIJA 2.						
2.	Rad iz zraka (vizualni meteorološki uvjeti (VMC)) 2.1. Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa zakrilicima i bez njih (uključujući prilaz na VMCA ako je primjenjivo)	P--->	--->			
2.2.	Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)	P--->	--->		M	
2.3.	Prevlačenje i vraćanje u uobičajeni položaj: (i) čisto prevlačenje; (ii) prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom; (iii)prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom; i (iv) prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilicima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni avioni)	P--->	--->		M	
2.4.	Primjena autopilota i sustava za upravljanje letom (može biti izvedeno u sekciji 3.), ako je primjenjivo	P--->	--->		M	
2.5.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci	P--->	--->		M	
SEKCIJA 3.A						
3.A	Postupci na ruti u skladu s VFR (vidjeti B.5 točke (c) i (d))	P--->	--->			
3.A.1	Plan leta, računska navigacija i čitanje karte					
3.A.2.	Održavanje visine, smjera i brzine	P--->	--->			
3.A.3.	Orientacija, vremenska točnost i ispravljanje predviđenog vremena dolaska (ETA)	P--->	--->			
3.A.4.	Uporaba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)	P--->	--->			
3.A.5.	Upravljanje letom (zapisnik tijeka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sustave i zaledivanje)	P--->	--->			
3.A.6.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci	P--->	--->			
SEKCIJA 3.B						
3.B	Instrumentalno letenje	P--->	--->			
3.B.1.*	Polijetanje prema IFR				M	

3.B.2.*	Postupci na rutu u skladu s IFR	P--->	---->		M	
3.B.3.*	Postupci za krug čekanja	P--->	---->		M	
3.B.4.*	3D operacije do visine odluke (DH/A) od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza (autopilot se može upotrebljavati u segmentu završnog prilaza za hvatanje signala navođenja na prilaznu putanju po visini)	P--->	---->		M	
3.B.5.*	2D operacije do minimalne visine snižavanja (MDH/A)	P--->	---->		M	
3.B.6.*	Vježbe letenja uključujući simulirani otkaž kompasa i prikaznika položaja: - standardni horizontalni zaokreti i - vraćanje iz neuobičajenih položaja	P--->	---->		M	
3.B.7.*	Otkaz prikaznika prilazne putanje zrakoplova po visini ili po smjeru	P--->	---->			
3.B.8.*	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci	P--->	---->		M	
	Namjerno ostavljeno prazno					

SEKCIJA 4.

4.	Dolazak i slijetanje	P--->	---->		M	
4.1.	Postupak dolaska na aerodrom					
4.2.	Normalno slijetanje	P--->	---->		M	
4.3.	Slijetanje bez zakrilaca	P--->	---->		M	
4.4.	Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uvjeti)	P--->	---->			
4.5.	Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000 ft iznad uzletno-sletne staze (samo jedhomotorni avioni)	P--->	---->			
4.6.	Produžavanje s minimalne visine	P--->	---->		M	
4.7.	Produžavanje i slijetanje noću (ako je primjenjivo)	P--->	---->			
4.8.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci	P--->	---->		M	

SEKCIJA 5.

5.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcjama od 1. do 4.)					
5.1.	Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini	P--->	P--->		M	

5.2.	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni avioni)		P		M	
5.3.	Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni avioni)		P		M	
5.4.	Simulirani postupci u slučaju opasnosti: (i) vatra ili dim u letu; (ii) tehničke neispravnosti sustava (ako je primjenjivo)	P---->	---->			
5.5.	Samo za osposobljavanje za višemotorne avione i TMC: gašenje i ponovno pokretanje motora (na sigurnoj visini ako se provodi u avionu)	P---->	---->			
5.6.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci					
SEKCIJA 6.						
6.	Simulirani asimetrični let	P---->	--->X		M	
6.1.*	(Ova se sekcija može kombinirati sa sekcjama od 1. do 5.) Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)					
6.2.*	Asimetrični prilaz i produžavanje	P---->	---->		M	
6.3.*	Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem	P---->	---->		M	
6.4.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci	P---->	---->		M	
SEKCIJA 7.						
7.	O sposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega					
7.1.	Manevri i postupci u letu					
7.1.1.	Ručno upravljanje s pomoću sustava za upravljanje letom ili bez njega (bez autopilota, automatskog potiska/prigušenja i prema potrebi uz različite upravljačke algoritme)	P----->	---->			
7.1.1.1.	Na različitim brzinama (uključujući spori let) i visinama u okviru osposobljavanja na FSTD	P----->	---->			
7.1.1.2.	Oštri zaokreti s 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni	P----->	---->			
7.1.1.3	Zaokreti sa spojerima i bez njih	P----->	---->			
7.1.1.4	Proceduralno instrumentalno letenje i	P----->	---->			

	manevriranje ukључujući instrumentalno polijetanje i prilaz te vizualni prilaz					
7.2. 7.2.1.	Ospozobljavanje za vraćanje iz nepravilnog položaja Izvlačenje iz prevlačenja s pomoću: - konfiguracije za polijetanje, - konfiguracije za čisto prevlačenje na niskoj visini, - konfiguracije za čisto prevlačenje blizu najviše operativne visine i - konfiguracije za slijetanje	P----->	--->			
7.2.2.	Sljedeće vježbe koje se odnose na nepravilan položaj: - vraćanje iz položaja s nosom prema gore pri različitim kutovima bočnog nagiba; i - vraćanje iz položaja s nosom prema dolje pri različitim kutovima bočnog nagiba.	P	X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion			
7.3.	Producavanje sa svim ispravnim motorima* iz različitih faza tijekom instrumentalnog prilaza	P--->	----->			
7.4.	Prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima: - s različitih visina ispod DH/MDH 15 m (50 ft) iznad praga uzletno-sletne staze - nakon dodira s tlom (prekinuto prilaženje) - u avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23) prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima počinje se ispod MDH/A ili nakon dodira s tlom	P----->	----->			

6. Višepilotni avioni i jednopilotni složeni avioni visokih performansi

(a) Sljedeći simboli znače

P = Ospozobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip, prema potrebi

OTD = Za ovu se vježbu mogu upotrijebiti drugi uređaji za ospozobljavanje

X = Za ovu se vježbu upotrebljava FFS; u suprotnom se upotrebljava avion ako je prikladan za taj manevr ili postupak

P# = Ospozobljavanje mora biti dopunjeno nadzornom inspekcijskom avionom

- (b) Praktično ospozobljavanje izvodi se barem na razini opreme za ospozobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (---->).

Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za ospozobljavanje:

A = Avion

FFS = Simulator letenja

FSTD = Uređaj za osposobljavanje koji simulira let

- (c) Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se isključivo prema instrumentima.
- (d) Slovo „M” u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu ili izbor među obveznim vježbama ako se pojavljuje više od jedne vježbe.
- (e) U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FFS ako je to dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog tečaja:
 - (i) kvalificiranost instruktora;
 - (ii) kvalifikacija i količina osposobljavanja tijekom tečaja u FSTD; i
 - (iii) kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima.
- (f) Manevri i postupci uključuju MCC za višepilotne avione i za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama.
- (g) Manevri i postupci izvode se u jednopilotnoj ulozi za jednopilotne složene avione visokih performansi u jednopilotnim operacijama.
- (h) U slučaju jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, kada se ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti obavlja u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip ograničeno je na višepilotne operacije. Ako podnositelj zahtjeva traži privilegije za jednopilotne operacije, manevri/postupci u 2.5., 3.8.3.4., 4.4., 5.5. i barem jedan manevar/postupak iz sekcije 3.4. moraju biti dodatno održani u jednopilotnim operacijama.
- (i) U slučaju kada je izdano ovlaštenje za tip s restrikcijom u skladu s FCL.720.A(c) podnositelji zahtjeva moraju ispuniti jednakе zahtjeve za ovlaštenje za tip kao i drugi podnositelji zahtjeva osim praktičnih vježbi koje se odnose na faze polijetanja i slijetanja.
- (j) Za dobivanje ili zadržavanje privilegija za PBN jedno prilaženje mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije moguć, obavlja se u odgovarajuće opremljenom FSTD.

Odstupajući od prethodnog odlomka, ako provjera stručnosti za produžavanje privilegija za PBN ne uključuje RNP APCH, privilegije pilota za PBN ne uključuju RNP APCH. Ograničenje se ukida ako je pilot prošao provjeru stručnosti koja uključuje RNP APCH.

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPENITNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjero na FSTD ili A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita ili provjere
SEKCija 1.						
1.	Priprema za let	OTD				
1.1	Izračunavanje performansi	P				
1.2	Vizualni vanjski pregled aviona; lokacija svakog dijela i svrha pregleda	OTD P#	P			

1.3	Provjera pilotske kabine	P----->	----->		
1.4.	Upotreba kontrolnog popisa prije pokretanja motora, postupak pokretanja, provjera radio-navigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P----->	----->	M	
1.5.	Taksiranje u skladu s instrukcjama ATC ili instruktora	P----->	----->		
1.6.	Provjera prije polijetanja	P----->	----->	M	
SEKCIJA 2.					
2.	Polijetanje	P----->	----->		
2.1	Normalno polijetanje s različitim korištenjem zakrilaca, uključujući ubrzano polijetanje				
2.2.*	Instrumentalno polijetanje; prelazak na instrumentalno letenje prilikom rotacije ili neposredno nakon uzleta	P----->	----->		
2.3.	Polijetanje s bočnim vjetrom	P----->	----->		
2.4.	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzljetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzljetanju)	P----->	----->		
2.5	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora:	P----->	----->		
2.5.1.*	ubrzo nakon V2				
(U avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona ili kategorija za regionalni prijevoz, otkaz motora ne simulira se dok se ne dosegne minimalna visina od 500 ft iznad kraja staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija u smislu mase aviona pri uzljetanju i visine korigirane po gustoći, instruktor može simulirati otkaz motora ubrzo nakon V2.)					
2.5.2.*	između V1 i V2	P	X	M samo FFS	
2.6.	Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini prije dostizanja V1	P----->	----->X	M	
SEKCIJA 3.					
3.	Manevri i postupci u letu	P----->	----->		
3.1	Ručno upravljanje s pomoću sustava za upravljanje letom ili bez njega (bez autopilota, automatskog potiska/prigušenja i prema potrebi uz različite upravljačke algoritme)				
3.1.1	Na različitim brzinama (uključujući spori let) i visinama u okviru ospozobljavanja na FSTD	P----->	----->		

3.1.2	Oštri zaokret s 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni	P----->	----->			
3.1.3	Zaokreti sa spojerima i bez njih	P----->	----->			
3.1.4	Proceduralno instrumentalno letenje i manevriranje uključujući instrumentalno polijetanje i prilaz te vizualni prilaz	P----->	----->			
3.2	Nagib nosom prema dolje i podrhtavanja (ako je primjenjivo) i druge specifične karakteristike aviona (npr. valjanje)	P----->	---->X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		Samo FFS	
3.3	Normalan rad sustava i kontrola inženjerskog panela (ako je primjenjivo)	OTD P----->	----->			
3.4.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava:				M	Obvezni minimum od tri izvanredna dijela odabire se od točke 3.4.0. do 3.4.14, uključujući i tu točku
3.4.0.	Motor (ako je potrebno propeler)	OTD P----->	----->			
3.4.1.	Izjednačavanje tlaka u kabini i klimatizacija	OTD P----->	----->			
3.4.2	Pitot-statički sustav	OTD P----->	----->			
3.4.3	Sustav goriva	OTD P----->	----->			
3.4.4	Električni sustav	OTD P----->	----->			
3.4.5	Hidraulički sustav	OTD P----->	----->			
3.4.6	Sustav komandi leta i uravnoteženja	OTD P----->	----->			
3.4.7	Sustav za odleđivanje i zaštitu od zaledivanja, grijanje vjetrobrana	OTD P----->	----->			
3.4.8	Autopilot/sustav za upravljanje letom	OTD P----->	----->		M (samo jednopilotni)	
3.4.9	Uredaj za indikaciju gubitka uzgona ili uredaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uredaj za povećanje stabilnosti	OTD P----->	----->			
3.4.10	Uredaj za upozorenje blizine zemlje, meteorološki radar, radio-visinomjer, transponder	P----->	----->			

3.4.11	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrumenti, FMS	OTD P----->	----->			
3.4.12	Podvozje i kočnice	OTD P----->	----->			
3.4.13	Sustav pretkrilaca i zakrilaca	OTD	----->			
3.4.14	Pomoći generator (APU)	OTD P----->	----->			
Namjerno ostavljeno prazno						
3.6	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti:				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se od točke 3.6.1. do 3.6.9, uključujući i tu točku
3.6.1	Vježbe u slučaju požara npr. motora, APU, kabine, odjeljka za teret, pilotske kabine, krila i električne mreže, uključujući evakuaciju	P----->	----->			
3.6.2	Kontrola i uklanjanje dima	P----->	----->			
3.6.3	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje na sigurnoj visini	P----->	----->			
3.6.4	Izbacivanje goriva (simulacija)	P----->	----->			
3.6.5	Bočni udar vjetra u fazi polijetanja/slijetanja	P	X		Samo FFS	
3.6.6	Simulacija pada tlaka u kabini aviona/snižavanje u nuždi	P----->	----->			
3.6.7	Onesposobljenost jednog od članova letačke posade	P----->	----->			
3.6.8	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku (AFM)	P----->	----->			
3.6.9	TCAS događaj	OTD P----->	Avion se ne upotrebljava		Samo FFS	
3.7	Ospozivljavanje za vraćanje iz nepravilnog položaja	P	X			
3.7.1	Izvlačenje iz prevlačenja s pomoći: - konfiguracije za polijetanje, - konfiguracije za čisto prevlačenje na niskoj visini, - konfiguracije za čisto prevlačenje blizu najviše operativne visine i - konfiguracije za slijetanje	FFS kvalificiran samo za taj zadatak ospozivljavanja	Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion			

3.7.2	Sljedeće vježbe koje se odnose na nepravilan položaj: - vraćanje iz položaja s nosom prema gore u različitim kutovima nagiba i vraćanje iz položaja s nosom prema dolje u različitim kutovima nagiba	P FFS kvalificiran samo za taj zadatak osposobljavanja	X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		Samo FFS	
3.8	Postupci u instrumentalnom letenju					
3.8.1*	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P----->	----->		M	
3.8.2.*	Postupci za krug čekanja	P----->	----->			
3.8.3.*	3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza					
Napomena: u skladu s AFM, RNP APCH postupci mogu zahtijevati uporabu autopilota ili sustava za upravljanje letom. Postupak ručnog upravljanja odabire se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 3.8.3.1. u slučaju takvog ograničenja u AFM).						
3.8.3.1 *	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom	P----->	----->		M (samo praktične osposobljenosti)	
3.8.3.2 *	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P----->	----->			
3.8.3.3 *	S autopilotom	P----->	----->			
3.8.3.4 *	Ručno upravljanje sa simuliranim otkazom jednog motora za vrijeme završnog prilaženja do dodira s tlom ili tijekom cijelog postupka neuspjelog prilaženja (ovisno o slučaju), s početkom: (i) prije prelaska 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; i (ii) inakon prelaska 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; U avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kategorija za regionalni prijevoz (<i>commuter</i>) (SFAR 23), prilaženje sa simuliranim otkazom motora i posljedično prekinuto prilaženje započinje u kombinaciji s 2D prilaženjem u skladu s 3.8.4. Prekinuto prilaženje započinje dolaskom na visinu nadvisivaranja prepreka (OCH/A) i smije početi najkasnije u trenutku dolaska na MDH/A od 500 ft iznad nadmorske visine praga uzletno-sletne staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija aviona u smislu mase pri uzlijetanju i visine korigirane za gustoću instruktor može simulirati otkaz motora u skladu s vježbom iz 3.8.3.4.	P--->	--->		M	

3.8.4.*	2D operacije do MDH/A	P*--->	----->		M	
3.8.5	Krug prilaženja pod sljedećim uvjetima: (a)* prilaz do minimalne dopuštenе visine za krug prilaženja na dotičnom aerodromu u skladu s lokalnim sredstvima instrumentalnog prilaza u simuliranim uvjetima instrumentalnog leta; nakon kojeg slijedi: (b) krug prilaženja na drugu uzletno-sletnu stazu najmanje 90° od središnje crte završnog prilaza koji se koristi u točki (a), na minimalnoj dopuštenoj visini kruga prilaženja. Napomena: ako (a) i (b) nije moguće izvesti zbog ATC, može se izvesti simulirani niski vizualni krug prilaženja.	P*--->	----->			
3.8.6	Vizualni prilaz	P---->	----->			
SEKCIJA 4.						
4.	Postupci prekinutog prilaza					
4.1.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima* tijekom 3D operacije prilikom dostizanja visine odluke	P*--->	----->			
4.2.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima* iz različitih faza tijekom instrumentalnog prilaza	P*--->	----->			
4.3.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*--->	----->			
4.4.*	Ručni postupak produžavanja sa simuliranim otkažom kritičnog motora poslije instrumentalnog prilaza do dostizanja DH, MDH ili MAPt	P*----->	----->		M	
4.5.	Prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima: - s različitih visina ispod DH/MDH, - nakon dodira s tlom (prekinuto prilaženje) u avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23) prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima počinje se ispod MDH/A ili nakon dodira s tlom	P----->	----->			
SEKCIJA 5.						
5.	Slijetanja	P				
5.1	Normalna slijetanja* s vizualnom referencom uspostavljenom na DA/H nakon operacije instrumentalnog prilaza					
5.2.	Slijetanje sa simulacijom zaglavljenog horizontalnog stabilizatora u bilo kojem	P----->	Za ovu se vježbu ne upotreblja		Samo FFS	

	neuravnoteženom položaju		Va avion		
5.3.	Slijetanje s bočnim vjetrom (avion, ako je izvedivo)	P----->	----->		
5.4.	Školski krug i slijetanje bez izvučenih zakrilaca i prekrilaca ili s djelomično izvučenim zakrilicima i prekrilicima	P----->	----->		
5.5.	Slijetanje sa simulacijom otkaza kritičnog motora	P----->	----->	M	
5.6.	Slijetanje sa simulacijom otkaza dvaju motora: - avioni s tri motora: centralni i jedan vanjski motor koliko je izvedivo u skladu s podatima iz AFM i - avioni s četiri motora: dva motora na jednoj strani	P	X	M Samo FFS (samo praktične osposobljenosti)	

7. Ovlaštenje za klasu – voda

Sekcija 6. obavlja se radi produženja ovlaštenja za višemotornu klasu za vodu, samo VFR, kada nije ispunjen zahtjev iskustva od 10 rutnih sektora u zadnjih 12 mjeseci.

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU
Manevri/postupci		Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
SEKCIIJA 1.			
1.	Polijetanje		
1.1.	Priprema prije leta uključujući: - dokumentaciju, - masu i ravnotežu, - meteorološki izvještaj i - NOTAM		
1.2.	Provjere prije pokretanja motora Izvana/iznutra		
1.3.	Pokretanje i gašenje motora Normalne neispravnosti		
1.4.	Taksiranje		
1.5.	Step taksiranje		
1.6.	Pristajanje: Plaža mol plovak		
1.7.	Jedrenje s ugašenim motorima		
1.8.	Provjere prije leta: Provjera motora (ako je primjenjivo)		
1.9.	Postupak polijetanja: - normalno s namještanjem zakrilaca prema		

	Ietačkom priručniku i - bočni vjetar (ako postoje uvjeti)		
1.10.	Penjanje: - zaokreti u zadani smjer - izravnavanje		
1.11.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 2.			
2.	Rad iz zraka (VFR)		
2.1.	Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa zakrilcima i bez njih (uključujući prilaz na VMCA ako je primjenjivo)		
2.2.	Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		
2.3.	Prevlačenje i vraćanje u uobičajeni položaj: (i) čisto prevlačenje; (ii) prevlačenje u spuštaјućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom; (iii) prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom; i (iv) prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni avioni)		
2.4.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 3.			
3.	Postupci na ruti u skladu s VFR		
3.1.	Plan leta, računska navigacija i čitanje karte		
3.2.	Održavanje visine, smjera i brzine		
3.3.	Orientacija, vremenska točnost i ispravljanje ETA-e		
3.4.	Uporaba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5.	Upravljanje letom (zapisnik tijeka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sustave i zadeđivanje)		
3.6.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 4.			
4.	Dolasci i slijetanja		
4.1.	Postupak dolaska na aerodrom (samo amfibije)		
4.2.	Normalno slijetanje		
4.3.	Slijetanje bez zakrilaca		
4.4.	Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uvjeti)		

4.5.	Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000 ' iznad vode (samo jednomotorni avioni)		
4.6.	Produžavanje s minimalne visine		
4.7.	Slijetanje na staklastu površinu vode Slijetanje na tvrdnu površinu vode		
4.8.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 5.			
5.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 4.)		
5.1.	Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		
5.2.	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni avioni)		
5.3.	Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni avioni)		
5.4.	Simulirani postupci u slučaju opasnosti: (i) vatra ili dim u letu; i (ii) tehničke neispravnosti sustava (ako je primjenjivo)		
5.5.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 6.			
6.	Simulirani asimetrični let (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 5.)		
6.1.	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)		
6.2.	Gašenje i ponovno pokretanje motora (samo ispit praktične sposobljenosti za višemotorne avione)		
6.3.	Asimetrični prilaz i produžavanje		
6.4.	Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem		
6.5.	Suradnja s ATC – usklađenost, R/T postupci		

C. Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

- U slučaju ispita praktične sposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip ili ATPL podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 4. i sekciju 6. (ako je primjenjivo) ispita praktične sposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitvu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične sposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odradene u roku od 6 mjeseci.

2. U slučaju provjere stručnosti za IR podnositelji zahtjeva moraju položiti sekciju 5. provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od tri dijela, moraju ponovno polagati cijelu sekciju 5. Podnositelji zahtjeva koji padnu do tri dijela moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispit u ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove sekcije 5. koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
- (a) upravljaju helikopterom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvedu sve manevre glatko i precizno;
 - (c) pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
 - (d) primjenjuju aeronautička znanja;
 - (e) održavaju kontrolu helikoptera cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
 - (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade, ako je primjenjivo; i
 - (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade, ako je primjenjivo.
4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja helikopterom koji se upotrebljava i njegovih performansi:
- (a) Ograničenja u letu prema IFR

Visina	
Općenito	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja/točka prekinutog prilaza/visina	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radio-sredstvu	± 5°
Za „kutnu“ odstupanja	Pola otklona, azimut i putanja poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna“ lateralna odstupanja	Greška/odstupanje od zadane putanje leta obično su ograničeni na ± RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od - 75 ft ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku te ne više od + 75 ft iznad vertikalnog profila na 1000 ft ili manje iznad razine aerodroma
Smjer leta	
Sa svim ispravnim motorima	± 5°
Pri simuliranom otkazu motora	± 10°

Brzina	
Sa svim ispravnim motorima	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova

(b) Ograničenja u letu prema VFR

Visina	
Općenito	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5 °
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10 °
Brzina	
Općenito	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova
Zanošenje	
Lebdenje pod utjecanjem zračnog jastuka pri polijetanju	± 3 ft
Slijetanje	± 2 ft (s 0 ft unutražnjog ili bočnog leta)

**SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE
STRUČNOSTI**

OPĆENITO

5. Sljedeći simbol znači:

P=Osposobljen kao PIC za izdavanje ovlaštenja za tip za jednopilotne helikoptere (SPH) ili osposobljen kao PIC ili kopilot te kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip za višepilotne helikoptere (MPH).

6. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (---->).

Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uredaj za letačko osposobljavanje

H = Helikopter

7. Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se u stvarnim ili simuliranim IMC uvjetima,

samo za podnositelje zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H) ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip.

8. Postupke u instrumentalnom letenju (sekcija 5.) izvode samo podnositelji zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H) ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip. Za tu se svrhu mogu upotrijebiti FFS ili FTD 2/3.
 - 8.a Za dobivanje ili zadržavanje privilegija za PBN jedno prilaženje mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije moguć, obavlja se u odgovarajuće opremljenom FSTD.

Odstupajući od prethodnog odlomka, ako provjera stručnosti za produžavanje privilegija za PBN ne uključuje RNP APCH, privilegije pilota za PBN ne uključuju RNP APCH. Ograničenje se ukida ako je pilot prošao provjeru stručnosti koja uključuje RNP APCH.
9. Slovo „M“ u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.
10. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav tečaj:
 - (a) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA);
 - (b) kvalificiranost instruktora i ispitivača;
 - (c) količina osposobljavanja na FSTD tijekom tečaja;
 - (d) kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima i
 - (e) količina letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlaštenja za tip.

VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI

11. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera i za ATPL(H) moraju položiti samo sekcije od 1. do 4. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.
12. Podnositelji zahtjeva za produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera moraju položiti samo sekcije od 1. do 4. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.

JEDNOPILOTNI HELIKOPTERI

13. Podnositelji zahtjeva za izdavanje, produženje ili obnavljanje ovlaštenja za tip jednopilotnog helikoptera moraju:
 - (a) ako se traže privilegije za jednopilotne operacije, položiti ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u jednopilotnoj operaciji;
 - (b) ako se traže privilegije za višepilotne operacije, položiti ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u višepilotnoj operaciji;
 - (c) ako se traže i jednopilotne i višepilotne privilegije, položiti ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u višepilotnoj operaciji i dodatno sljedeće manevre i postupke u jednopilotnoj operaciji:
 - (1) za jednomotorne helikoptere: 2.1. polijetanje i 2.6. i 2.6.1. snižavanje u autorotaciji i slijetanje iz autorotacije;
 - (2) za višemotorne helikoptere: 2.1. polijetanje i 2.4. i 2.4.1. otkaz motora neposredno prije i ubrzo nakon TDP;

- (3) za IR privilegije, uz točku 1. ili 2. ovisno o slučaju, jedan prilaz iz sekcije 5, osim ako su ispunjeni kriteriji iz Dodatka 8. ovom aneksu;
- (d) kako bi se uklonilo ograničenje za višepilotne operacije iz ovlaštenja za tip nekompleksnog jednopilotnog helikoptera, položiti provjeru stručnosti koja uključuje manevre i postupke iz (c) (1) ili (2), ovisno o slučaju.

JEDNOPILOTNIM/ŠEPILOTNIM HELIKOPTERI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		FSTD	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FSTD ili H	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta						
1.1.	Vizualni vanjski pregled helikoptera, lokacija svakog dijela i svrha pregleda		P		M (ako se obavlja u helikopteru)	
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	---->		M	
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radio-navigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	---->		M	
1.4.	Taksiranje/zračno taksiiranje u skladu s instrukcijama ATC ili instruktora	P	---->		M	
1.5.	Postupci i provjere prije leta	P	---->		M	
SEKCIJA 2. — Manevri i postupci u letu						
2.1.	Polijetanja (različiti profili)	P	---->		M	
2.2.	Polijetanja i slijetanja na neravan teren ili s bočnim vjetrom	P	---->			
2.3.	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzljetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzljetanju)	P	---->			
2.4.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora neposredno prije TDP ili DPATO	P	---->		M	
2.4.1.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora ubrzo nakon TDP ili DPATO	P	---->		M	
2.5.	Penjanje i snižavanje u zadanoj smjeru leta	P	---->		M	
2.5.1.	Zaokreti s 30° nagiba, 180° do 360° lijevi i desni, isključivo prema instrumentima	P	---->		M	
2.6.	Snižavanje u autorotaciji	P	---->		M	
2.6.1.	Za jednomotorne helikoptere (SEH) slijetanje iz autorotacije ili za višemotorne helikoptere (MEH) uspostava pune snage	P	---->		M	

2.7.	Slijetanja (različiti profili)	P	---->		M	
2.7.1.	Produciranje ili slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije LDP ili DPBL	P	---->		M	
2.7.2.	Slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije LDP ili DPBL	P	---->		M	
SEKCIJA 3. — Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka						
3.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka:				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	---->			
3.2.	Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	---->			
3.3.	Pitot-statički sustav	P	---->			
3.4.	Sustav goriva	P	---->			
3.5.	Električni sustav	P	---->			
3.6.	Hidraulični sustav	P	---->			
3.7.	Sustav komandi leta i uravnoteženja	P	---->			
3.8.	Sustav za odleđivanje i zaštitu od zaledivanja	P	---->			
3.9.	Autopilot/sustav za upravljanje letom	P	--->			
3.10.	Uredaji za povećanje stabilnosti leta	P	---->			
3.11.	Meteorološki radar, radiovisinometer, transponder	P	---->			
3.12.	Navigacijski sustav	P	---->			
3.13.	Sustav podvozja	P	----->			
3.14.	APU	P	---->			
3.15.	Radio uređaji, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	---->			
SEKCIJA 4. — Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti						
4.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
4.1.	Vježbe u slučaju požara (uključujući evakuaciju, ako je primjenjivo)	P	---->			
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	---->			

4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje na sigurnoj visini	P	----->			
4.4.	Izbacivanje goriva (simulacija)	P	----->			
4.5.	Otkaz komandi repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	----->			
4.5.1.	Otkaz repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	Za ovu se vježbu ne upotrebljava helikopter			
4.6.	Onesposobljenost jednog od članova posade — samo MPH	P	----->			
4.7.	Kvar transmisije	P	----->			
4.8.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	----->			

SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)

5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	----->*			
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	P*	----->*		M*	
5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P*	----->*		M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	----->*			
5.4.	3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza	P*	----->*			
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom Napomena: u skladu s AFM, RNP APCH postupci mogu zahtijevati uporabu autopilota ili sustava za upravljanje letom. Postupak ručnog upravljanja odabire se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 5.4.1. u slučaju takvog ograničenja u AFM).	P*	----->*		M*	
5.4.2.	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P*	----->*		M*	
5.4.3.	S autopilotom	P*	----->*			
5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska 1 000 ft iznad razine aerodroma do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	----->*		M*	
5.5.	2D operacije do MDA/H	P*	----->*		M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	----->*			
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	----->*			

5.6.2.	Producavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DAVH ili MDA/MDH	P*	---->*		M*	
5.7.	IMC autorotacija s uspostavom pune snage	P*	---->*		M*	
5.8.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja	P*	---->*		M*	
SEKCIJA 6. — Upotreba dodatne opreme						
6.	Upotreba dodatne opreme	P	---->			

D. Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgonom

- U slučaju ispita praktične sposobnosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 5. i sekciju 6. (ako je primjenjivo). Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične sposobnosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

- Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
 - upravljaju zrakoplovom s pogonjenim uzgonom unutar njegovih ograničenja;
 - izvedu sve manevre glatko i precizno;
 - pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
 - primjenjuju aeronautička znanja;
 - održavaju kontrolu zrakoplova s pogonjenim uzgonom cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
 - razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade; i
 - učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade.
- Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja zrakoplovom s pogonjenim uzgonom koji se upotrebljava i njegovih performansi:
 - Ograničenja u letu prema IFR

Visina	
Općenito	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radiosredstvu	± 5°

Precizni prilaz	Pola otklona, azimut i putanja poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Općenito	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova

(b) Ograničenja u letu prema VFR:

Visina	
Općenito	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Općenito	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova
Zanošenje	
Lebdjenje pod utjecanjem zračnog jastuka pri polijetanju	± 3 ft
Slijetanje	± 2 ft (s 0 ft unutražnjog ili bočnog leta)

**SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE
STRUČNOSTI**

4. Sljedeći simbol znači:

- P=Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip, prema potrebi
5. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (---->).

6. Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

OTD = Drugi uređaji za osposobljavanje

PL = Zrakoplov s pogonjenim uzgonom

6.a Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se isključivo prema instrumentima. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip bit će ograničeno samo na VFR

7. Slovo „M“ u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.

8. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog tečaja:

(a) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA); i

(b) kvalificiranost instruktora.

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/postupci	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjero na FFS PL
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta							
1.1	Vizualni vanjski pregled zrakoplova s pogonjenim uzgonom; lokacija svakog dijela i svrha pregleda				P		
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	---->	---->	----		
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radio-navigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	---->	---->	----	M	
1.4.	Taksiranje u skladu s instrukcijama ATC ili instruktora		P	---->	----		
1.5.	Postupci i provjere prije leta uključujući provjeru snage	P	---->	---->	----	M	

SEKCIJA 2. — Manevri i postupci u letu							
2.1.	Normalni VFR profili polijetanja: operacije na uzletno-sletnoj stazi (kratko polijetanje i slijetanje (STOL) i vertikalno polijetanje i slijetanje (VTOL)) uključujući bočni vjetar operacija na uzdignutom heliodromu operacija na razini zemlje		P	---->	---->		M
2.2.	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzljetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzljetanju)		P	---->			
2.3.1.	Prekinuto polijetanje: - tijekom operacija na uzletno-sletnoj stazi, - tijekom operacija na uzdignutom heliodromu i - tijekom operacija na razini zemlje		P	---->			M
2.3.2.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora nakon prelaženja točke odluke: - tijekom operacija na uzletno-sletnoj stazi, - tijekom operacija na uzdignutom heliodromu i - tijekom operacija na razini zemlje		P	---->			M
2.4.	Snižavanje s autorotacijom u helikopterskom modu do razine zemlje (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	---->	---->			M Samo FFS
2.4.1.	Snižavanje s autorotacijom u avionskom modu (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	---->				M Samo FFS
2.5.	Normalni VFR profili slijetanja: operacije na uzletno-sletnoj stazi (STOL i VTOL)		P	---->	---->		M

	operacija na uzdignutom heliodromu operacija na razini zemlje						
2.5.1.	Slijetanje sa simuliranim otkazom motora nakon dostizanja točke odluke: - tijekom operacija na uzletno-sletnoj stazi, - tijekom operacija na uzdignutom heliodromu i - tijekom operacija na razini zemlje.						
2.6.	Produžavanje ili slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije točke odluke	P	---->			M	
SEKCIJA 3. —Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka							
3.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka (mogu se obaviti i na FSTD ako je kvalificiran za vježbu):					M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	---->	---->			
3.2.	Izjednačavanje tlaka u kabini i klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	---->	---->			
3.3.	Pitot-statički sustav	P	---->	---->			
3.4.	Sustav goriva	P	---->	---->			
3.5.	Električni sustav	P	---->	---->			
3.6.	Hidraulični sustav	P	---->	---->			
3.7.	Sustav komandi leta i uravnoteženja	P	---->	---->			
3.8.	Sustav za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja, grijanje vjetrobrana (ako postoji)	P	---->	---->			
3.9.	Autopilot/sustav za upravljanje letom	P	-->	-->			
3.10.	Uredaj za indikaciju gubitka uzgona ili uredaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uredaj za povećanje stabilnosti	P	---->	---->			
3.11.	Meteorološki radar,	P	---->	---->			

	radiosinomjer, transponder, uređaj za upozorenje blizine zemlje (ako postoji)						
3.12.	Sustav podvozja	P	----->	----->			
3.13.	APU	P	----->	----->			
3.14.	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	----->	----->			
3.15.	Sustav zakrilaca	P	----->	----->			
SEKCIJA 4.— Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti							
4.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (mogu biti obavljeni u FSTD ako je kvalificiran za vježbe)				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije	
4.1.	Vježbe u slučaju požara, motor, APU, odjeljak za teret, pilotska kabina i električni požar, uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	----->	----->			
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	----->	----->			
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov) uključujući konverziju s helikopterskog na avionski mod i obratno uz otkaz jednog motora	P	----->	----->		Samo FFS	
4.4.	Izbacivanje goriva (simulacija, ako postoji)	P	----->	----->			
4.5.	Smicanje vjetra prilikom poljetanja i slijetanja (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)		P			Samo FFS	
4.6.	Simulacija pada tlaka u kabini/snižavanje u nuždi (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	----->	----->		Samo FFS	
4.7.	ACAS događaj (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	----->	----->		Samo FFS	
4.8.	Onesposobljenost jednog od članova	P	----->	----->			

	posade						
4.9.	Kvar transmisije	P	---->	---->		Samo FFS	
4.10.	Izvlačenje iz punog prevlačenja (snaga uključena i isključena) ili nakon aktiviranja uređaja za indikaciju gubitka uzgona u konfiguracijama za penjanje, krstarenje ili prilaz (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	---->	---->		Samo FFS	
4.11.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	---->	---->			
SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)							
5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	---->*	---->*			
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja nakon točke odluke	P*	---->*	---->*		M*	
5.2.	Pridržavanje odlažnih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P*	---->*	---->*		M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	---->*	---->*			
5.4.	Precizni prilaz do visine odluke ne manje od 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*			
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom	P*	---->*	---->*		M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2.	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P*	---->*	---->*			
5.4.3.	S autopilotom	P*	---->*	---->*			
5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora, simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog markera i nastavlja se do dodira s tlom ili do	P*	---->*	---->*		M*	

	završetka postupka prekinutog prilaza							
5.5.	Neprecizni prilaz do MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	---->*	---->*				
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkažom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	IMC autorotacija s uspostavom pune snage za slijetanje na uzletno-sletnu stazu samo u helikopterskom modu (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P*	---->*	---->*			M* Samo FFS	
5.8.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS)	P*	---->*	---->*			M*	
SEKCIJA 6. — Dodatna oprema								
6.	Upotreba dodatne opreme		P	----->	---->			

E. Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

- U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zračnog broda, podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 5. i sekciju 6. (ako je primjenjivo). Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odradene u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

- Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
 - upravljuju zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
 - izvedu sve manevre glatko i precizno;
 - pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;

- (d) primjenjuju aeronautečka znanja;
- (e) održavaju kontrolu zračnog broda cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
- (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade; i
- (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade.
3. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja zračnim brodom koji se upotrebljava i njegovih performansi.
- (a) Ograničenja u letu prema IFR

Visina	
Općenito	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radiosredstvu	± 5
Precizni prilaz	Pola otklona, azimut i putanja poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°

(b) Ograničenja u letu prema VFR

Visina	
Općenito	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE
STRUĆNOSTI

4. Sljedeći simbol znači:

P =Ospozobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip, prema potrebi

5. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (---->).
 6. Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:
 - FFS = Simulator letenja
 - FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje
 - OTD = Drugi uređaji za osposobljavanje
 - As = Zračni brod
 - 6.a Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se isključivo prema instrumentima. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip bit će ograničeno samo na VFR.
 7. Slovo „M“ u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.
 8. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljavaju se FSTD ako je to dio tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav tečaj:
 - (a) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA); i
 - (b) kvalificiranost instruktora.

2.1.	Normalni VFR profil polijetanja			P	---->		M	
2.2.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora:			P	---->		M	
2.3.	Polijetanje s težinom > 0 (Teško polijetanje)			P	---->			
2.4.	Polijetanje s težinom < 0 (Lagano polijetanje)			P	---->			
2.5.	Normalan postupak penjanja			P	---->			
2.6.	Penjanje do visine tlaka			P	---->			
2.7.	Prepoznavanje visine tlaka			P	---->			
2.8.	Let na visini tlaka ili blizu nje			P	---->		M	
2.9.	Normalno snižavanje i prilaz			P	---->			
2.10.	Normalni VFR profil slijetanja			P	---->		M	
2.11.	Slijetanje s težinom > 0 (Teško slijetanje)			P	---->		M	
2.12.	Slijetanje s težinom < 0 (Lagano slijetanje)			P	---->		M	
	Namjerno ostavljeno prazno							

SEKCIJA 3. – Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka

3.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka (mogu se obaviti i na FSTD ako je kvalificiran za vježbu):						M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	---->	---->	---->			
3.2.	Izjednačavanje tlaka ovojnica	P	---->	---->	---->			
3.3.	Pitot-statički sustav	P	---->	---->	---->			
3.4.	Sustav goriva	P	---->	---->	---->			
3.5.	Električni sustav	P	---->	---->	---->			
3.6.	Hidraulični sustav	P	---->	---->	---->			
3.7.	Sustav komandi leta i uravnoteženja	P	---->	---->	---->			
3.8.	Sustav baloneta	P	---->	---->	---->			
3.9.	Autopilot/sustav za upravljanje letom	P	-->	-->	---->			
3.10.	Uredaji za povećanje stabilnosti leta	P	---->	---->	---->			

3.11.	Meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder, uređaj za upozorenje blizine zemlje (ako postoji)	P	---->	---->	---->		
3.12.	Sustav podvozja	P	---->	---->	---->		
3.13.	APU	P	---->	---->	---->		
3.14.	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrument i FMS	P	---->	---->	---->		
	Namjerno ostavljeni prazno						

SEKCIJA 4. – Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti

4.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (mogu biti obavljeni u FSTD ako je kvalificiran za vježbe)					M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
4.1.	Vježbe u slučaju požara, motor, APU, odjeljak za teret, pilotska kabina i električni požar, uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	---->	---->	---->		
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	---->	---->	---->		
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje u određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	---->	---->	---->		
4.4.	Onesposobljenost jednog od članova posade	P	---->	---->	---->		
4.5.	Kvar transmisije/mjenjača	P	---->	---->	---->		Samo FFS
4.6.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	---->	---->	---->		

SEKCIJA 5. – Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)

5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	---->*	---->*	---->*		
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	P*	---->*	---->*	---->*	M*	
5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P*	---->*	---->*	---->*	M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	---->*	---->*	---->*		
5.4.	Precizni prilaz do visine odluke ne manje od 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*	---->*		

5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom	P*	---->*	---->*	---->*		M* (samo ispit praktične sposobnosti)	
5.4.2.	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3.	S autopilotom	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog markera i nastavlja se do dodira s tлом ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5.	Nepredizni prilaz do MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Vraćanje iz neobičajenih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
SEKCIJA 6: – Dodatna oprema								
6.	Upotreba dodatne opreme		P	---->				

*Dodatak 10***Produženje i obnavljanje ovlaštenja za tip te produženje i obnavljanje IR kombinirano s produženjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip – praktična procjena EBT****A – Općenito**

1. Producenje i obnavljanje ovlaštenja za tip te produženje i obnavljanje IR kombinirano s produženjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip u skladu s ovim dodatkom mora se obaviti samo kod operatora EBT koji ispunjava sve sljedeće uvjete:

(a) uspostavili su program EBT relevantan za primjenjivo ovlaštenje za tip ili IR u skladu s ORO.FC.231 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;

(b) imaju najmanje tri godine iskustva u provedbi mješovitog programa EBT;

(c) za svako ovlaštenje za tip u okviru programa EBT organizacija je imenovala rukovoditelja EBT.

Rukovoditelji EBT moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

(i) imati privilegije ispitivača za odgovarajuće ovlaštenje za tip;

(ii) imati veliko iskustvo kao instruktor za odgovarajuće ovlaštenje za tip;

(iii) osoba su koja je imenovana u skladu s ORO.AOC.135(a)(2) Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama ili su zamjenik te osobe.

2. Upravitelj EBT odgovoran za odgovarajuće ovlaštenje za tip osigurava da podnositelj zahtjeva ispunjava sve zahtjeve u pogledu kvalifikacija, sposobljavanja i iskustva iz ovog aneksa za produženje ili obnavljanje odgovarajućeg ovlaštenja.

3. Podnositelji zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti ovlaštenje u skladu s ovim dodatkom moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

(a) uključeni su u operatorov program EBT;

(b) u slučaju produženja ovlaštenja, moraju završiti operatorov program EBT unutar razdoblja važenja odgovarajućeg ovlaštenja;

(c) u slučaju obnavljanja ovlaštenja, moraju se pridržavati postupaka koje je razvio operator EBT u skladu s ORO.FC.231 (a)(5) Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.

4. Producenje ovlaštenja u skladu s ovim dodatkom obuhvaća sve sljedeće elemente:

(a) kontinuiranu praktičnu procjenu EBT u okviru programa EBT;

(b) demonstraciju prihvatljive razine izvedbi svih kompetencija;

(c) upravni postupak produženja ili obnavljanja dozvole pri čemu rukovoditelj EBT odgovoran za odgovarajuće ovlaštenje za tip obavlja sve sljedeće radnje:

(1) osigurava da su ispunjeni zahtjevi iz FCL.1030;

(2) kada djeluje u skladu s FCL.1030 (b)(2), upisuje u dozvolu podnositelja zahtjeva novi datum isteka ovlaštenja. Taj upis može obaviti druga osoba u ime rukovoditelja EBT ako joj je rukovoditelj EBT dodijelio to pravo u skladu s postupcima utvrđenima u programu EBT.

B – Provedba praktične procjene EBT

Praktična procjena EBT provodi se u skladu s operatorovim programom EBT.

ANEKS II

UVJETI ZA ZAMJENU POSTOJEĆIH NACIONALNIH DOZVOLA I OVLAŠTENJA ZA AVIONE I HELIKOPTERE

A. AVIONI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini će biti zamjenjena u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuniti sljedeće zahtjeve:

- (a) za ATPL(A) i CPL(A), položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- (b) pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i Dijela-FCL;
- (c) dokaže razinu jezične sposobnosti sukladno FCL.055;
- (d) ispuniti zahtjeve utvrđene u tablici u nastavku:

Dozvola	Ukupni sati naleta	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1500 kao PIC na višepilotnim avionima	Nema	ATPL(A)	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(A)	> 1500 kao na višepilotnim avionima	Nema	kao u 4.(c)	kao u 5.(c)	(b)
ATPL(A)	> 500 na višepilotnim avionima	Dokazati znanje iz planiranja i izvedbe leta u skladu s FCL.515	ATPL(A), s ovlaštenjem za tip ograničenim na kopilata	Dokazati mogućnost letenja u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku 9. Dijelu FCL	(c)
CPL/I(R)(A) i položeni ispit teorije ICAO ATPL u državi članici u kojoj je dozvola izdana		(i) dokazati nadležnom organu znanje planiranja i izvedbe leta u skladu s FCL.310 i FCL.615(b) (ii) ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A(c)	CPL/I(R)(A) uz priznavanje teorije ATPL	Nije primjenjivo	(d)
CPL/I(R)(A)	> 500 na višepilotnim avionima, ili višepilotnim operacijama na jednopilotnim avionima kategorije za regionalni prijevoz CS-23 ili jednakovrijedne u skladu s relevantnim zahtjevima iz dijela CAT i dijela ORO za komercijalni zračni prijevoz	(i) proći ispit teorije ATPL(A) u državi članici u kojoj je dozvola izdana (*1) (ii) ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A(c)	CPL/I(R)(A) uz priznavanje teorije ATPL	Nije primjenjivo	(e)
CPL/I(R)(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Nema	CPL/I(R)(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione	Steci ovlaštenje za višepilotni tip u skladu s Dijelom FCL	(f)
CPL/I(R)(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Dokazati znanje planiranja i izvedbe leta za razinu CPL/I(R)	kao u 4.(f)	kao u 5.(f)	(g)
CPL(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Noćno ovlaštenje, ako je primjenjivo	CPL(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione		(h)

CPL(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	(i) noćno ovlaštenje, ako je primjenjivo (ii) dokazati znanje izvedbe i planiranja leta kako je propisano u FCL.310	kao u 4.(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 u skladu s IFR		PPL/IR(A) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje izvedbe i planiranja leta kako je propisano u FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na avionima	Dokazati znanje korištenja radio-navigacijskih uređaja	PPL(A)		(k)

(*1) Nositelji CPL koji već posjeduju ovlaštenje za tip višeputnog aviona ne trebaju imati položen ispit iz teorije ATPL(A) sve dok lete na istom tipu aviona, ali im neće biti priznata teorija ATPL(A) za dozvolu iz Dijela FCL. Ako traže ovlaštenje za drugi tip višeputnog aviona, trebaju udovoljiti uvjetima iz stupca 3, reda (e)(i) prethodne tablice.

2. Potvrde instruktora

Potvrda instruktora izdana od strane BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini će se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	kako je propisano u Dijelu FCL za relevantni potvrdu	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI potvrda

Potvrda SFI izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini će se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1500 sati kao pilot u MPA	(i) ima ili je imao CPL/MPL ili ATPL za avion izdanu od države članice; (ii) uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip aviona uključujući MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip aviona uključujući MCC	SFI(A)

Zamjena će biti važeća za razdoblju od najviše 3 godine. Produžavanje će se obaviti na način da se udovolji relevantnim zahtjevima iz Dijela-FCL.

4. STI potvrda

Potvrda STI izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini može se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena potvrda
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 sati na SPA	(i) ima ili je imao dozvolu pilota izdanu od države članice; (ii) položio provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. Dijela FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(A)
STI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao STI	Obavio provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. Dijela FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(A)

Produžavanje potvrde će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz Dijela-FCL.

B. HELIKOPTERI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini će biti konvertovana u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuniti sljedeće uvjete:

- (a) položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz Dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- (b) pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i Dijela-FCL;
- (c) demonstrira razinu jezične sposobnosti sukladno FCL.055;
- (d) ispuniti zahtjeve utvrđene u tablici u nastavku:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 1000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H) Važeći IR	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 1000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 1000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H), i IR s ovlaštenjem za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku 9. Dijelu FCL	(c)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 1000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H) i ovlaštenje za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku	(d)

				9. Dijelu FCL	
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 500 na višepilotnim helikopterima	(i) dokazati nadležnom organu znanje predmeta Planiranje i performanse zrakoplova u skladu s FCL.515 i FCL.615(b)	kao 4.(c)	kao 5.(c)	(e)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 500 na višepilotnim helikopterima	kao 3.(e)	kao 4.(d)	kao 5.(d)	(f)
CPL/IR(H) i položio teorijski test ICAO ATPL(H) u državi članici koja je izdala dozvolu		(i) demonstrirati nadležnom organu poznavanje planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL.310 i FCL.615(b); (ii) postići ostale zahtjeve iz FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) s priznatom teorijom JAR-FCL ATPL(H), uz uvjet da se ispitna teorija ICAO ATPL(H) procjenjuje kao razina dijela FCL ATPL	Nije primjenjivo	(g)
CPL/IR(H)	> 500 sati na višepilotnim helikopterima	(i) položiti ispitivanje za teoriju JAR FCL ATPL (H) u državi članici koja je dozvolu izdala (*1) (ii) zadovoljiti preostale zahtjeve FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) s priznatom JAR-FCL ATPL(H) teorijom	Nije primjenjivo	(h)
CPL/IR(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Nema	CPL/IR(H) s ovlaštenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere	Stjecanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano Dijelom FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310 i FCL.615(b)	kao 4.(i)		(j)
CPL(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje	CPL(H) s ovlaštenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere		(k)
CPL(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310	kao 4.(k)		(l)
CPL(H) Bez noćnog ovlaštenja	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima		Kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju	Stjecanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano u Dijelu FCL	(m)
CPL(H) Bez noćnog ovlaštenja	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Dokazati znanje predmeta Planiranje i performanse zrakoplova u skladu s FCL.310	Kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 u skladu s IFR		PPL/IR(H) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje predmeta Planiranja leta i Performansi zrakoplova kako je propisano u	(o)

				FCL 615(b)	
PPL(H)	≥ 75 na helikopterima	Dokazati znanje korištenja radio-navigacijskih sredstava	PPL(H)	(p)	
(*1) Nositelji CPL koji već posjeduju ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, ne trebaju imati položen ispit teorije ATPL(H) sve dok leti na istom tipu helikoptera, ali im neće biti priznata teorija ATPL(H) za dozvolu iz dijela FCL. Ako traže ovlaštenje za drugi tip višepilotnog helikoptera, trebaju udovoljiti uvjetima u stupcu 3. redu (n)(i) tablice.					

2. Potvrde instruktora

Potvrda instruktora izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini će se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kako je propisano u Dijelu FCL za relevantnu potvrdu		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)

Producavanje potvrde će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz Dijela-FCL.

3. SFI potvrda

Potvrda SFI izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini će se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1000 sati kao pilot u MPA	(i) ima ili je imao CPL, MPL ili ATPL za izdanu od države članice; (ii) uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip uključujući MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip uključujući MCC	SFI(H)

Producavanje potvrde će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz Dijela-FCL.

4. STI potvrda

Potvrda STI izdana od BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini može se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve iz tablice ispod:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena potvrda
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 sati na SPA	(i) ima ili je imao dozvolu pilota	STI(H)

		izdanu od države članice; (ii) obavio provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. Dijela FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje namjerava provoditi	
STI(H)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao STI	Obavio provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. Dijela-FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(H)

Produžavanje potvrda će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz Dijela-FCL.

ANEKS IV
[DIO-MED]
PODDIO A
OPĆI ZAHTJEVI
ODJELJAK 1
Općenito

MED.A.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog aneksa (Dio-MED) nadležan je organ:

- (a) za zrakoplovno-medicinske centre (AeMC):
 - (1) organ koji imenuje država članica u kojoj AeMC ima glavno mjesto poslovanja;
 - (2) BHDCA ako se AeMC nalazi u trećoj zemlji;
- (b) za zrakoplovno-medicinske ispitivače (AME):
 - (1) organ koji imenuje država članica u kojoj AME ima glavno mjesto obavljanja djelatnosti;
 - (2) ako je glavno mjesto obavljanja djelatnosti AME u trećoj zemlji, organ koji imenuje država članica kojoj AME podnosi zahtjev za izdavanje AME potvrde;
- (c) za liječnike opće medicine (GMP), organ koji imenuje država članica koju GMP obavještuje o svojoj aktivnosti;
- (d) za liječnike specijaliste medicine rada (OHMP) koji obavljaju procjenu zdravstvene sposobnosti kabinske posade, organ koji imenuje država članica koju OHMP obavještuje o svojoj aktivnosti.

MED.A.005 Područje primjene

U ovom se aneksu (Dio-MED) utvrđuju zahtjevi za:

- (a) izdavanje, važenje, produžavanje i obnavljanje liječničkog uvjerenja za korištenje privilegija dozvole pilota ili učenika pilota;
- (b) zdravstvenu sposobnost kabinske posade;
- (c) certifikaciju AME;
- (d) kvalifikaciju GMP i OHMP.

MED.A.010 Definicije

Za potrebe ovog aneksa (Dio-MED) primjenjuju se sljedeće definicije:

- **ograničenje** (limitation): označava uvjet unesen u liječničko uvjerenje ili medicinski izvještaj o kabinskoj posadi koji se mora poštovati pri korištenju privilegija dozvole ili potvrde članova kabinske posade;
- **zrakoplovno-medicinski pregled** (aeromedical examination): označava inspekciju, palpaciju, perkusiju, auskultaciju ili drugi način istraživanja za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za korištenje privilegija dozvole ili izvođenje sigurnosnih dužnosti kabinske posade;
- **zrakoplovno-medicinska procjena** (aero-medical assessment): označava zaključak o zdravstvenoj sposobnosti kandidata na temelju procjene kandidata kako se zahtijeva u ovom aneksu (Dio-MED) i dodatnih pregleda i medicinskih prethaga ovisno o kliničkim indikacijama;
- **značajan** (significant): označava stupanj medicinskog stanja čiji učinci mogu spriječiti sigurno korištenje privilegija dozvole ili izvođenje sigurnosnih dužnosti kabinske posade;
- **kandidat** (applicant): označava osobu koja podnosi zahtjev za liječničko uvjerenje ili je već njegov nositelj i podvrgava se zrakoplovno-medicinskoj procjeni sposobnosti za korištenje privilegija dozvole ili obavljanje sigurnosnih dužnosti kabinske posade;

- **povijest bolesti** (medical history): označava sažetak ili dokumentaciju proših bolesti, ozljeda, terapija ili drugih medicinskih činjenica, među njima i ocjene "nesposoban" ili ograničenja liječničkog uvjerenja, koji jesu ili mogu biti relevantni za trenutačno zdravstveno stanje i zrakoplovno-medicinsku sposobnost kandidata;
- **nadležni organ za dozvole** (licensing authority): označava nadležni organ države članice koji je izdao dozvolu ili kojem osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvole ili, ako osoba još nije podnijela zahtjev za dozvolu, nadležni organ, određeno u skladu s FCL.001 Aneksa I (Dio-FCL);
- **siguran u boje** (colour safe): označava sposobnost kandidata da lako razlikuje boje u zrakoplovnoj navigaciji i točno identificira zrakoplovna svjetla u boji;
- **istraživanje** (investigation): označava procjenu sumnjivog patološkog stanja kandidata pomoću pregleda i prethaga u svrhu potvrđivanja prisutnosti ili odsutnosti medicinskog stanja;
- **akreditirani medicinski zaključak** (accredited medical conclusion): označava zaključak jednog ili više medicinskih stručnjaka prihvatljiv nadležnom organu za dozvole, donezen na temelju objektivnih i nediskriminirajućih kriterija za potrebe razmatranog slučaja u savjetovanju sa stručnjacima za letačke operacije ili drugim stručnjacima prema potrebi i za koji može biti primjerena procjena operativnog rizika;
- **zlouporaba tvari** (misuse of substances): označava da posada zrakoplova konzumira najmanje jednu psihoaktivnu tvar tako da to:
 - (a) predstavlja neposrednu opasnost za korisnika ili ugrožava život, zdravlje ili dobrobit drugih;
 - (b) uzrokuje ili pogoršava profesionalni, socijalni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj;
- **psihoaktivne tvari** (psychoactive substances): označava alkohol, opijate, kanabinoide, sedative i hipnotike, kokain, ostale psihostimulanse, halucinogene tvari i hlapiva otapala, osim kofeina i duhana;
- **greška refrakcije** (refractive error): označava odstupanje od emetropije mjereno u dioptrijama u meridijanu s najvećom ametropijom, izmjereno standardnim metodama.

MED.A.015 Povjerljivost medicinskih podataka

Sve osobe uključene u zrakoplovno-medicinske preglede, procjene i certifikaciju moraju osigurati poštovanje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti

- (a) Nositelji dozvola ne smiju koristiti privilegije svoje dozvole i pripadajućih ovlaštenja ili potvrda, a učenici piloti ne smiju letjeti sami ni u jednom trenutku:
 - (1) ako su svjesni bilo kakvog smanjenja svoje zdravstvene sposobnosti zbog kojeg bi mogli biti nesposobni za sigurno korištenje tih privilegija;
 - (2) ako uzimaju ili upotrebljavaju lijek koji se izdaje na liječnički recept ili lijek koji se izdaje bez liječničkog recepta, a koji bi mogao utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole;
 - (3) ako su podvrgnuti medicinskom, kirurškom ili drugom postupku koji bi mogao utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole.

- (b) Dodatno, nositelji liječničkog uvjerenja moraju bez nepotrebognog odgađanja i prije korištenja privilegija svoje dozvole zatražiti zrakoplovno-medicinski savjet AeMC, AME ili GMP, ovisno o potrebi:
- (1) ako su bili podvrgnuti kirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;
 - (2) ako im je prepisano redovito uzimanje bilo kakvih lijekova;
 - (3) ako su pretrpjeli bilo kakvu značajnu osobnu ozljedu koja podrazumijeva nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
 - (4) ako su bolovali od bilo kakve značajnije bolesti koja podrazumijeva nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
 - (5) ako su u drugom stanju;
 - (6) ako su bili primljeni u bolnicu ili kliniku;
 - (7) ako prvi put trebaju nositi korekcijske leće.
- (c) U slučajevima iz (b):
- (1) nositelji liječničkog uvjerenja kategorije 1 i kategorije 2 moraju potražiti zrakoplovno-medicinski savjet AeMC ili AME. AeMC ili AME u tom slučaju mora procijeniti njihovu zdravstvenu sposobnost i odlučiti jesu li sposobni nastaviti koristiti svoje privilegije;
 - (2) nositelji LAPL liječničkog uvjerenja moraju potražiti zrakoplovno-medicinski savjet AeMC, AME ili GMP koji je potpisao liječničko uvjerenje. AeMC, AME ili GMP u tom slučaju mora procijeniti njihovu zdravstvenu sposobnost i odlučiti jesu li sposobni nastaviti koristiti svoje privilegije;
- (d) Članovi kabinske posade ne smiju obavljati dužnosti u zrakoplovu i, ako je to primjenjivo, ne smiju koristiti privilegije potvrda članova kabinske posade ako su svjesni bilo kakvog smanjenja svoje zdravstvene sposobnosti u mjeri u kojoj zbog tog medicinskog stanja ne bi mogli obavljati sigurnosne dužnosti i odgovornosti.
- (e) Dodatno, ako članovi kabinske posade imaju bilo koje medicinsko stanje navedeno pod (b) od (1) do (5), oni moraju bez nepotrebognog odgađanja potražiti savjet AME, AeMC ili OHMP, kako je primjenjivo. AeMC, AME ili OHMP u tom slučaju mora procijeniti zdravstvenu sposobnost članova kabinske posade i odlučiti jesu li sposobni nastaviti svoje sigurnosne dužnosti.

MED.A.025 Obveze AeMC, AME, GMP i OHMP

- (a) Pri obavljanju zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena prema zahtjevima iz ovog anksa (Dio-MED) AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:
- (1) osigurati da se s kandidatom može uspostaviti komunikacija bez jezičnih barijera;
 - (2) upoznati kandidata s posljedicama davanja nepotpune, netočne ili lažne izjave o svojoj povijesti bolesti;
 - (3) obavijestiti nadležni organ za dozvole ili, ako je riječ o nositeljima potvrde članova kabinske posade, nadležni organ u slučaju da kandidat da nepotpune, netočne ili lažne izjave o svojoj povijesti bolesti;
 - (4) obavijestiti nadležni organ za dozvole ako kandidat povuče zahtjev za liječničko uvjerenje u bilo kojoj fazi postupka.
- (b) Nakon obavljanja zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:
- (1) obavijestiti kandidata je li sposoban, nesposoban ili upućen medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole, u AeMC ili AME, kako je primjenjivo;

- (2) obavijestiti kandidata o svakom ograničenju koje bi moglo ograničiti letačko ospozobljavanje ili privilegije njegove dozvole ili potvrde članova kabinske posade, kako je primjenjivo;
 - (3) ako je kandidatu dana ocjena "nesposoban", obavijestiti ga da ima pravo na preispitivanje te odluke u skladu s postupcima nadležnog organa;
 - (4) ako je riječ o kandidatima za liječničko uvjerenje, bez odgađanja medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole dostaviti potpisano ili elektronički potvrđeno izvješće s detaljnim rezultatima zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena potrebnih za konkretnu kategoriju liječničkog uvjerenja i kopiju obrasca zahtjeva, obrasca izvješća liječničkog pregleda i liječničkog uvjerenja;
 - (5) obavijestiti kandidata o njegovim obvezama u slučaju smanjene zdravstvene sposobnosti, kako je utvrđeno u stavku MED.A.020.
- (c) Ako se savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole zahtjeva u skladu s ovim aneksom (Dio-MED), AeMC i AME moraju slijediti postupak koji je utvrdio nadležni organ.
- (d) AeMC, AME, GMP i OHMP moraju čuvati zapise s detaljima zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena obavljenih u skladu s ovim aneksom (Dio-MED) i njihove rezultate najmanje 10 godina ili dulje ako je tako propisano nacionalnim zakonodavstvom.
- (e) AeMC, AME, GMP i OHMP na zahtjev moraju medicinskom procjenitelju nadležnog organa dostaviti sve zrakoplovno-medicinske zapise i izvješća kao i bilo koju drugu relevantnu informaciju kad je to potrebno za:
- (1) medicinsku certifikaciju;
 - (2) nadzorne funkcije.
- (f) AeMC i AME unose podatke u Europsku bazu zrakoplovno-medicinskih podataka i ažuriraju podatke u toj bazi u skladu sa stavkom ARA.MED.160.(d), nakon što Bosna i Hercegovina ispunii uslove za pristup bazi.

ODJELJAK 2

Zahtjevi za liječnička uvjerenja

MED.A.030 Liječnička uvjerenja

- (a) Učenik pilot ne smije samostalno letjeti osim ako posjeduje liječničko uvjerenje kako se zahtjeva za relevantnu dozvolu.
- (b) Kandidat za dozvolu, u skladu s Aneksom I (Dio-FCL), mora imati liječničko uvjerenje koje je izdano u skladu s ovim aneksom (Dio-MED) i odgovara privilegijama dozvole za koju je podnio zahtjev.
- (c) Ako koristi privilegije:
- (1) dozvole pilota lakog zrakoplova (LAPL), dozvole pilota balona (BPL) izdane u skladu s Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili dozvole pilota jedrilice (SPL) izdane u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, pilot mora imati barem važeći liječničko uvjerenje za LAPL;
 - (2) dozvole privatnog pilota (PPL), pilot mora posjedovati važeće liječničko uvjerenje kategorije 2;
 - (3) BPL za potrebe:
 - (i) komercijalnog prijevoza putnika balonom, pilot mora imati važeće liječničko uvjerenje kategorije 2;

- (ii) komercijalnih operacija osim komercijalnog prijevoza putnika balonom u kojima je u zrakoplovu više od 4 osobe, pilot mora imati barem važeće liječničko uvjerenje kategorije 2;
- (4) SPL za potrebe komercijalnih operacija jedrilicom koje nisu one iz članka 3. točke (2) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izдавanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, pilot mora imati barem važeće liječničko uvjerenje kategorije 2;
- (5) dozvole komercijalnog pilota (CPL), dozvole pilota višeclane posade (MPL) ili dozvole prometnog pilota (ATPL), pilot mora imati važeće liječničko uvjerenje kategorije 1.
- (d) Ako se u PPL ili LAPL dodaje ovlaštenje za noćno letenje, nositelj dozvole mora biti siguran u boje.
- (e) Ako se u PPL dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje ili osnovno ovlaštenje za instrumentalno letenje, nositelj dozvole mora obavljati tonalnu audiometriju u skladu s periodičnosti i standardima zahtjevanima za nositelje liječničkog uvjerenja kategorije 1.
- (f) Nositelj dozvole ne smije ni u jednom trenutku imati više od jednog liječničkog uvjerenja sposobnosti izdanog u skladu s ovim aneksom (Dio-MED).

MED.A.035 Podnošenje zahtjeva za liječničko uvjerenje

- (a) Zahtjevi za liječničko uvjerenje moraju se podnosi u formatu i na način koji odredi nadležni organ.
- (b) Kandidati za liječničko uvjerenje moraju AeMC, AME ili GMP, kako je primjenjivo, dati:
 - (1) dokaz identiteta;
 - (2) potpisana izjava:
 - (i) medicinskim činjenicama u vezi s povijesti bolesti;
 - (ii) tome jesu li prethodno podnosiли zahtjev za liječničko uvjerenje ili bili na zrakoplovno-medicinskom pregledu za liječničko uvjerenje i, ako jesu, kod koga i s kojim rezultatom;
 - (iii) je li im ikad dana ocjena "nesposoban" ili je li im liječničko uvjerenje ikad privremeno ili trajno oduzeto.
- (c) Pri podnošenju zahtjeva za produženje ili obnavljanje liječničkog uvjerenja kandidati moraju AeMC ili AME predložiti najnovije liječničko uvjerenje prije relevantnih zrakoplovno-medicinskih pregleda.

MED.A.040 Izdavanje, produženje i obnavljanje liječničkog uvjerenja

- (a) Liječničko uvjerenje izdaje se, produžava ili obnavlja tek nakon što su obavljeni zahtijevani zrakoplovno-medicinski pregledi i procjene, kako je primjenjivo, i nakon što se kandidat da ocjena "sposoban".
- (b) Prvo izdavanje
 - (1) Liječnička uvjerenja kategorije 1 izdaje AeMC.
 - (2) Liječnička uvjerenja kategorije 2 izdaje AeMC ili AME.
 - (3) LAPL liječnička uvjerenja izdaje AeMC ili AME. Može ih izdavati i GMP ako je to dopušteno propisom države članice u kojoj se nalazi nadležni organ za dozvole kojem je podnesen zahtjev za liječničko uvjerenje.
- (c) Produciranje i obnavljanje
 - (1) Liječnička uvjerenja kategorije 1 i 2 produžuje i obnavlja AeMC ili AME.
 - (2) LAPL liječnička uvjerenja produžava ili obnavlja AeMC ili AME. Može ih produživati ili obnavljati i GMP ako je to dopušteno propisom države članice u

- kojoj se nalazi nadležni organ za dozvole kojem je podnesen zahtjev za liječničko uvjerenje.
- (d) AeMC, AME ili GMP liječničko uvjerenje smije izdati, obnoviti ili produžiti samo ako su ispunjena ova sljedeća uvjeta:
 - (1) kandidat je dao potpunu povijest bolesti i, ako je AeMC, AME ili GMP to tražio, nalaze medicinskih pregleda i pretraga koje je obavio liječnik kandidata ili bilo koji drugi liječnik specijalist;
 - (2) AeMC, AME ili GMP obavio je zrakoplovno-medicinsku procjenu na temelju medicinskih pregleda i pretraga kako se zahtijeva za relevantno liječničko uvjerenje radi provjere ispunjava li kandidat sve relevantne zahtjeve iz ovoga aneksa (Dio-MED).
 - (e) Prije izdavanja, produženja ili obnavljanja liječničkih uvjerenja, AME, AeMC ili, ako je riječ o upućivanju, medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole može zatražiti od kandidata da obavi dodatne liječničke preglede i pretrage kad je to klinički ili epidemiološki indicirano.
 - (f) Medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole može izdati ili ponovno izdati liječničko uvjerenje.

MED.A.045 Važenje, produženje i obnavljanje liječničkog uvjerenja

- (a) Važenje
 - (1) Važenje liječničkog uvjerenja kategorije 1 je 12 mjeseci.
 - (2) Odstupajući od (1), važenje liječničkog uvjerenja kategorije 1 je 6 mjeseci za nositelje dozvola koji su:
 - (i) uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog zračnog prijevoza putnika i navršili su 40 godina;
 - (ii) navršili 60 godina.
 - (3) Važenje liječničkog uvjerenja sposobnosti kategorije 2 je:
 - (i) 60 mjeseci do navršenih 40 godina nositelja dozvole. Važenje liječničkog uvjerenja izdanog prije nego što nositelj dozvole navrši 40 godina prestaje kad nositelj dozvole navrši 42 godine;
 - (ii) 24 mjeseca za nositelje dozvole u dobi između 40 i 50 godina. Važenje liječničkog uvjerenja izdanog prije nego što nositelj dozvole navrši 50 godina prestaje kad nositelj dozvole navrši 51 godinu;
 - (iii) 12 mjeseci za nositelje dozvole starije od 50 godina.
 - (4) Važenje LAPL liječničkog uvjerenja je:
 - (i) 60 mjeseci do navršenih 40 godina nositelja dozvole. Važenje liječničkog uvjerenja izdanog prije nego što nositelj dozvole navrši 40 godina prestaje kad nositelj dozvole navrši 42 godine;
 - (ii) 24 mjeseci za nositelje dozvole starije od 40 godina.
 - (5) Razdoblje važenja liječničkog uvjerenja, uključujući svaki povezani pregled ili posebnu pretragu, računa se od datuma zrakoplovno-medicinskog pregleda u slučaju prvog izdavanja i obnavljanja te od datuma isteka prijašnjeg liječničkog uvjerenja u slučaju produženja.
- (b) Produciranje

Zrakoplovno-medicinski pregledi i procjene, kako je primjenjivo, za produženje liječničkoguvjerenja mogu se obaviti najkasnije do 45 dana prije datuma isteka liječničkog uvjerenja.
- (c) Obnavljanje

- (1) Ako nositelj liječničkog uvjerenja nije ispunio zahtjev iz (b), mora obaviti pregled i procjenu za obnavljanje.
- (2) U slučaju liječničkog uvjerenja kategorije 1 i 2:
 - (i) ako je liječničko uvjerenje isteklo prije manje od 2 godine, provodi se samo rutinski zrakoplovno-medicinski pregled za produženje;
 - (ii) ako je liječničko uvjerenje isteklo prije više od 2 godine, ali manje od 5 godina, AeMC ili AME mora samo obaviti zrakoplovno-medicinski pregled za obnavljanje nakon procjene zrakoplovno-medicinskih zapisa kandidata;
 - (iii) ako je liječničko uvjerenje isteklo prije više od 5 godina, primjenjuju se zahtjevi koji se odnose na zrakoplovno-medicinski pregled za prvo izdavanje, a procjena se mora temeljiti na zahtjevima koji se odnose na produženje.
- (3) U slučaju LAPL liječničkog uvjerenja AeMC, AME ili GMP mora procijeniti povijest bolesti kandidata i obaviti zrakoplovno-medicinske pregled i procjene, kako je primjenjivo, u skladu sa stavovima MED.B.005 i MED.B.095.

MED.A.046 Privremeno oduzimanje ili oduzimanje liječničkog uvjerenja

- (a) Nadležni organ može privremeno oduzeti ili oduzeti liječničko uvjerenje.
- (b) Nakon privremenog oduzimanja liječničkog uvjerenja nositelj mora vratiti liječničko uvjerenje nadležnom organu za dozvole na zahtjev tog organa.
- (c) Nakon oduzimanja liječničkog uvjerenja nositelj mora odmah vratiti liječničkom uvjerenje nadležnom organu za dozvole.

MED.A.050 Upućivanje

- (a) Ako se kandidat za liječničko uvjerenje kategorije 1 ili 2 uputi medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole u skladu sa stavkom MED.B.001, AeMC ili AME mora proslijediti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom organu.
- (b) Ako se kandidata za LAPL liječničko uvjerenje uputi AME ili AeMC u skladu sa stavkom MED.B.001, GMP mora proslijediti relevantnu medicinsku dokumentaciju AeMC ili AME.

PODDIO B ZAHTJEVI ZA LIJEČNIČKA UVJERENJA PILOTA ODJELJAK 1 Općenito

MED.B.001 Ograničenja liječničkih uvjerenja

- (a) Ograničenja liječničkih uvjerenja kategorije 1 i 2
 - (1) Ako kandidat u potpunosti ne ispunjava zahtjeve koji se odnose na liječničko uvjerenje relevantne kategorije, ali se smatra da vjerljivo neće ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole, AeMC ili AME mora:
 - (i) kad je riječ o kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1, odluku o sposobnosti kandidata prepustiti medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole kako je naznačeno u ovom poddjelu;
 - (ii) kad upućivanje medicinskom procjenitelju nadležnog organa nije naznačeno u ovom poddjelu, procijeniti je li kandidat sposoban obavljati sigurno svoje dužnosti ako poštuje jedno ili više ograničenja dodanih u liječničko

- uvjerenje pa izdati liječničko uvjerenje s ograničenjima prema potrebi;
- (iii) kad je riječ o kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 2, procijeniti, savjetujući se s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa kako je naznačeno u ovom poddjelu za dozvole, je li kandidat sposoban obavljati sigurno svoje dužnosti ako poštuje jedno ili više ograničenja dodanih u liječničko uvjerenje pa izdati liječničko uvjerenje s ograničenjima prema potrebi.
- (2) AeMC ili AME može produžiti ili obnoviti liječničko uvjerenje s istim ograničenjima bez upućivanja podnositelja zahtjeva medicinskom procjenitelju nadležnog organa ili bez savjetovanja s njim.
- (b) Ograničenja LAPL liječničkih uvjerenja
 - (1) Ako GMP, nakon razmatranja povijesti bolesti kandidata, zaključi da kandidat za LAPL liječničko uvjerenje ne ispunjava u potpunosti zahtjeve u pogledu zdravstvene sposobnosti, GMP mora uputiti kandidata u AeMC ili AME, osim ako su kandidatu potrebna samo ograničenja koja se odnose na upotrebu korektivnih leća ili na razdoblje važenja liječničkog uvjerenja.
 - (2) Ako je kandidat za LAPL liječničko uvjerenje upućen u skladu s (1), AeMC ili AME mora razmotriti MED.B.005 i MED.B.095, ocijeniti je li kandidat sposoban obavljati sigurno svoje dužnosti ako poštuje jedno ili više ograničenja dodanih u liječničko uvjerenje pa izdati liječničko uvjerenje s ograničenjima prema potrebi. AeMC ili AME uvijek mora razmotriti potrebu da se pilotu da ograničenje za prijevoz putnika (operational passenger limitation, OPL).
 - (3) GMP može produžiti ili obnoviti LAPL liječničko uvjerenje s istim ograničenjem bez upućivanja kandidata u AeMC ili AME.
- (c) Pri procjeni je li ograničenje neophodno mora se posebno uzeti u obzir sljedeće:
 - (1) ukazuje li akreditirani medicinski zaključak na to da je u posebnim okolnostima nemogućnost kandidata da ispuni neki zahtjev, numerički ili druge vrste, takva da korištenje privilegija dozvole za koju je podnesen zahtjev vjerljivo neće ugroziti sigurnost letenja;
 - (2) sposobnost, vještina i iskustvo kandidata koji su relevantni za operaciju koja će se izvoditi.
- (d) Oznake operativnih ograničenja
 - (1) Operativno ograničenje na letenje samo u višečlanoj posadi (Operational multi-pilot limitation) (OML - samo kategorija 1)
 - (i) Kad nositelj CPL, ATPL ili MPL ne ispunjava u potpunosti zahtjeve koji se odnose na liječničko uvjerenje kategorije 1 pa ga se uputi medicinskom procjenitelju nadležnog organa, taj medicinski procjenitelj mora procijeniti može li se liječničko uvjerenje izdati sa OML "samo kao kopilot ili s kvalificiranim kopilotom".
 - (ii) Nositelj liječničkog uvjerenja s OML smije upravljati zrakoplovom samo u višepilotnim operacijama ako je drugi pilot potpuno kvalificiran na relevantnom tipu i relevantnoj klasi zrakoplova te ako taj drugi pilot nema OML ograničenje niti je napunio 60 godina.

- (iii) Medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole prvotno postavlja OML za liječnička uvjerenja kategorije 1 i samo medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole može ukinuti taj OML.
- (2) Operativno ograničenje na letenje uz sigurnosnog pilota (Operational Safety Pilot Limitation) (OSL – kategorija 2 i LAPL privilegije)
- (i) Nositelj liječničkog uvjerenja sa OSL smije upravljati zrakoplovom samo ako je drugi pilot potpuno kvalificiran za ulogu vođe na relevantnoj klasi i relevantnom tipu zrakoplova te ako je zrakoplov opremljen duplim komandama i drugi pilot sjedi za sjedalom s komandama.
 - (ii) OSL za liječnička uvjerenja kategorije 2 može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa ili AeMC ili AME uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
 - (iii) OSL za LAPL liječnička uvjerenja može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole, AeMC ili AME.
- (3) Operativno ograničenje na prijevoz putnika (Operational Passenger Limitation) (OPL – kategorija 2 i LAPL privilegije)
- (i) Nositelj liječničkog uvjerenja sa OPL smije upravljati samo zrakoplovom bez putnika.
 - (ii) OPL za liječnička uvjerenja kategorije 2 može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa ili AeMC ili AME uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
 - (iii) OPL za LAPL liječnička uvjerenja može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa, AeMC ili AME.
- (4) Operativno ograničenje pilota (Operational pilot restriction limitation) (ORL – kategorija 2 i LAPL privilegije)
- (i) Nositelj liječničkog uvjerenja sa ORL smije upravljati zrakoplovom samo ako je ispunjen jedan od sljedećih dvaju uvjeta:
 - (A) u zrakoplovu se nalazi drugi pilot koji je potpuno kvalificiran za ulogu vođe na relevantnoj klasi i relevantnom tipu zrakoplova, zrakoplov je opremljen duplim komandama i drugi pilot sjedi za sjedalom s komandama;
 - (B) u zrakoplovu nema putnika.
 - (ii) ORL za liječnička uvjerenja kategorije 2 može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa ili AeMC ili AME uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
 - (iii) ORL za LAPL liječnička uvjerenja može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa, AeMC ili AME.
- (5) Posebna pojedinačno navedena ograničenja (Special restriction as specified -SSL)
- Uz SSL na liječničkom uvjerenju mora biti opis ograničenja.
- (e) Medicinski procjenitelj nadležnog organa, AeMC, AME ili GMP, kako je primjenjivo, može nositelju liječničkog uvjerenja postaviti bilo kakvo drugo ograničenje ako je to nužno za osiguravanje sigurnosti letenja.
- (f) Svako ograničenje postavljeno nositelju liječničkog uvjerenja mora biti navedeno u njemu.
- MED.B.005 Opći medicinski zahtjevi**
- Kandidati za liječničko uvjerenje procjenjuju se u skladu s detaljnim medicinskim zahtjevima utvrđenima u odjeljcima 2. i 3.
- Dodatno, daje im se ocjena "nesposoban" ako imaju bilo koje od sljedećih medicinskih stanja čija je posljedica funkcionalna nesposobnost koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija dozvole za koju je podnesen zahtjev ili zbog koje bi kandidat mogao postati iznenadno nesposoban za korištenje tih privilegija:
- (a) abnormalnost, urođena ili stečena;
 - (b) aktivna, latentna, akutna ili kronična bolest ili nesposobnost;
 - (c) rana, ozljeda ili posljedica operacije;
 - (d) posljedica ili nuspojava bilo kojeg uzetog propisanog ili nepropisanog lijeka u terapijske, dijagnostičke ili preventivne svrhe.
- ODJELJAK 2**
- Medicinski zahtjevi za liječnička uvjerenja kategorije 1 i 2**
- MED.B.010 Srčano-žilni sustav**
- (a) Postupak ispitanja
- (1) Standardni 12-kanalni elektrokardiogram u mirovanju (EKG) i izvješće moraju se učiniti ako za to postoji klinička indikacija i:
 - (i) za liječničko uvjerenje kategorije 1 na inicijalnom pregledu, zatim svakih 5 godina do 30 godina starosti, zatim svake 2 godine do 40 godina, svake godine do 50 godina te nakon toga na svakom pregledu za produženje ili obnavljanje;
 - (ii) za liječničko uvjerenje kategorije 2 na inicijalnom pregledu, na prvom pregledu nakon navršenih 40 godina, na prvom pregledu nakon navršenih 50 godina i nakon toga svake 2 godine.
 - (2) Proširena kardiovaskularna procjena obvezna je ako je klinički indicirana.
 - (3) Za liječničko uvjerenje kategorije 1 proširena kardiovaskularna procjena mora se obaviti na prvom pregledu za produženje ili obnavljanje iza 65 godina starosti i zatim svake 4 godine.
 - (4) Za liječničko uvjerenje kategorije 1 laboratorijske pretrage lipida seruma, uključujući kolesterol, obvezne su na inicijalnom pregledu i na prvom pregledu nakon navršenih 40 godina.
- (b) Srčano-žilni sustav – općenito
- (1) Kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
 - (i) aneurizma prsne ili trbušne aorte prije operacije;
 - (ii) značajna funkcionalna ili simptomatska abnormalnost bilo kojeg srčanog zališka;
 - (iii) transplantacija srca ili srca/pluća;
 - (iv) simptomatska hipertrofična kardiomiopatija.
- Prije daljnog razmatranja njihova zahtjeva kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s dokumentiranim povijesti bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa:
- (i) periferna arterijska bolest prije ili poslije operacije;
 - (ii) aneurizma prsne ili trbušne aorte poslije operacije;

- (iii) aneurizma infrarenalne trbušne aorte prije ili poslije operacije;
- (iv) funkcionalno beznačajne abnormalnosti srčanih zalistaka;
- (v) nakon operacije srčanih zalistaka;
- (vi) abnormalnosti perikarda, miokarda ili endokarda;
- (vii) urođena abnormalnost srca prije ili poslije korektivne operacije;
- (viii) vazovagalna sinkopa neodređenog uzroka;
- (ix) arterijska ili venska tromboza;
- (x) plućna embolija;
- (xi) srčano-žilno stanje koje zahtijeva sistemsku terapiju antikoagulansima.
- (2) Kandidate za liječničko uvjerenje kategorije 2 s postavljenom dijagnozom jednog od stanja navedenih u (1) i (2) mora procijeniti kardiolog uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole prije nego što im se može dati ocjena "sposoban".
- (3) Kandidatima sa srčanim poremećajima koji nisu navedeni u (1) i (2) može se dati ocjena "sposoban" ako prođu kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (c) Krvni tlak
- (1) Krvni tlak mora se kandidatima mjeriti na svakom pregledu.
- (2) Kandidati čiji krvni tlak nije u granicama normale dodatno se procjenjuju s obzirom na srčano-žilno stanje i lijekove kako bi se odredilo treba li im dati ocjenu "nesposoban" u skladu s (3) i (4).
- (3) Kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
- (i) simptomatska hipotenzija;
 - (ii) krvni tlak na pregledu konstantno prelazi 160 mmHg sistolički i/ili 95 mmHg dijastolički, s terapijom ili bez nje.
- (4) Kandidatima koji su počeli uzimati lijekove za kontrolu krvnog tlaka mora se dati ocjena "nesposoban" dok se ne utvrdi da nema značajnih nuspojava.
- (d) Koronarna arterijska bolest
- (1) Prije dalnjeg razmatranja njihova zahtjeva kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole i moraju proći kardiološku procjenu kako bi se isključila miokardijalna ishemija:
- (i) sumnja na miokardijalnu ishemiju;
 - (ii) asimptomatska manja bolest koronarnih arterija koja ne zahtijeva antianginalnu terapiju.
- (2) Prije dalnjeg razmatranja njihova zahtjeva kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 s bilo kojim medicinskim stanjem u vezi sa točkom (1) moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (3) Kandidatima s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
- (i) miokardijalna ishemija;
 - (ii) simptomatska bolest koronarnih arterija;
 - (iii) simptomatska bolest koronarnih arterija kontrolirana lijekovima.
- (4) kandidatima za prvo izdavanje liječničkog uvjerenja kategorije 1 koji imaju povijest bolesti ili dijagnozu bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
- (i) miokardijalna ishemija;
 - (ii) miokardijalni infarkt;
 - (iii) revaskularizacija ili ugradnja premosnica za bolest koronarnih arterija.
- (5) Prije dalnjeg razmatranja njihova zahtjeva kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 koji su asimptomatski nakon miokardijalnog infarkta ili kirurške obrade bolesti koronarne arterije moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa. Takvi kandidati za produženje liječničkog uvjerenja kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
- (e) Poremećaji ritma ili provođenja
- (1) Kandidatima s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
- (i) simptomatska bolest sinutrijalnog čvora;
 - (ii) kompletни atrioventrikularni blok;
 - (iii) simptomatska prolongacija QT;
 - (iv) automatski ugradivi defibrilacijski sustav;
 - (v) srčani elektrostimulator (pacemaker) za ventrikularnu antitahikardiju.
- (2) Prije dalnjeg razmatranja njihova zahtjeva kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kakvim ozbiljnim poremećajem srčanog ritma ili provođenja, uključujući sva sljedeća stanja, upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole:
- (i) poremećaj supraventrikularnog ritma, uključujući povremenu ili trajnu sinoatrijalnu disfunkciju, atrijalnu fibrilaciju i/ili treperenje i asimptomatske sinus pauze;
 - (ii) kompletan blok lijeve grane;
 - (iii) atrioventrikularni blok tipa Mobitz 2;
 - (iv) široki i/ili uski kompleks tahikardija;
 - (v) ventrikularna preekscitacija;
 - (vi) asimptomatska QT prolongacija;
 - (vii) obrazac sindroma Brugada na elektrokardiografiji.
- (3) Prije dalnjeg razmatranja njihova zahtjeva kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 s bilo kojim medicinskim stanjem a u vezi sa točkom (2) moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.
- (4) Kandidatima s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja može se dati ocjena "sposoban" ako prođu kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom i u odsustvu svih drugih abnormalnosti:
- (i) nekompletni blok grane;
 - (ii) kompletni blok desne grane;
 - (iii) stabilna lijeva devijacija osi;
 - (iv) asimptomatska sinusna bradikardija;
 - (v) asimptomatska sinusna tahikardija;
 - (vi) asimptomatski izolirani uniformni supraventrikularni ili ventrikularni ektopični kompleksi;
 - (vii) atrioventrikularni blok prvog stupnja;
 - (viii) atrioventrikularni blok tipa Mobitz 1.
- (5) Kandidati s povijesti bolesti bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":

- (i) terapija ablacijom;
- (ii) ugradnja srčanog elektrostimulatora (pacemaker).

Takvi kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole. Takvi kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 procjenjuju se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.015 Dišni sustav

- (a) Kandidatima sa značajnim umanjenjem plućne funkcije daje se ocjena "nesposoban". No može im se dati ocjena "sposoban" nakon zadovoljavajućeg oporavka plućne funkcije.
- (b) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 moraju obaviti testove plućne funkcije i morfologije na inicijalnom pregledu i u slučaju kliničke indikacije.
- (c) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 moraju obaviti testove plućne funkcije i morfologije u slučaju kliničke indikacije.
- (d) Kandidati s povijesti bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja moraju proći procjenu dišnog sustava sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
 - (1) astma koja zahtijeva lijekove;
 - (2) aktivna upalna bolest dišnog sustava;
 - (3) aktivna sarkoidoza;
 - (4) pneumotoraks;
 - (5) sindrom apneje u snu;
 - (6) teža operacija u prsnom košu;
 - (7) pneumonektomija;
 - (8) kronična opstruktivna bolest pluća.
- (e) Prije daljnog razmatranja njihova zahtjeva kandidati s postavljenom dijagnozom bilo kojeg medicinskog stanja iz točki (3) i (5) moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (f) Kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1 koji su obavili pneumonektomiju daje se ocjena "nesposoban".

MED.B.020 Probavní sustav

- (a) Kandidatima s bilo kakvom komplikacijom bolesti ili kirurškom intervencijom u bilo kojem dijelu probavnog trakta ili pripadajućih adneksa koja bi mogla uzrokovati nesposobnost u letu, a osobito s bilo kakvom opstrukcijom zbog striktura ili kompresije, daje se ocjena "nesposoban".
- (b) Kandidatima s hernijom koja bi mogla izazvati simptome koji ih mogu onesposobiti daje se ocjena "nesposoban".
- (c) Kandidatima s bilo kojim od sljedećih poremećaja gastrointestinalnog sustava može se dati ocjena "sposoban" nakon procjene gastrointestinalnog sustava sa zadovoljavajućim rezultatom poslije uspješne terapije ili potpunog oporavka nakon kirurškog zahvata:
 - (1) opetovani dispeptički poremećaj koji zahtijeva lijekove;
 - (2) pankreatitis;
 - (3) simptomatski žučni kamenci;
 - (4) klinička dijagnoza ili dokumentirana povijest bolesti kronične upalne bolesti crijeva;

- (5) nakon kirurške operacije na probavnom traktu ili njegovim adneksima, uključujući kirurški zahvat s potpunom ili djelomičnom ekskizijom ili diverzijom bilo kojeg od tih organa;
- (d) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s dijagnozom bilo kojeg od medicinskih stanja navedenih u (c)(2), (4) i (5) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 s dijagnozom bilo kojeg od medicinskih stanja navedenih u (c)(2), procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.025 Metabolički i endokrini sustav

- (a) Kandidatima s metaboličkom, prehrambenom ili endokrinom disfunkcijom može se dati ocjena "sposoban" ako se dokaže stabilnost medicinskog stanja i ako prođu zrakoplovno-medicinsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (b) Diabetes mellitus
 - (1) Kandidatima s diabetes mellitusom kojima je potreban inzulin daje se ocjena "nesposoban".
 - (2) Kandidatima s diabetes mellitusom kojima nije potreban inzulin daje se ocjena "nesposoban" osim ako se može dokazati da je regulacija šećera u krvi postignuta te da je on stabilan.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 kojima za regulaciju razine šećera u krvi trebaju lijekovi koji nisu inzulin upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 kojima za regulaciju razine šećera u krvi trebaju lijekovi koji nisu inzulin procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.030 Hematologija

- (a) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 moraju testirati hemoglobin na svakom zrakoplovno-medicinskom pregledu.
- (b) Kandidatima s hematološkim stanjem može se dati ocjena "sposoban" ako prođu zrakoplovno-medicinsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (c) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih hematoloških stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (1) abnormalni hemoglobin, uključujući, među ostalim, anemiju, eritrocitozu ili hemoglobinopatiju;
 - (2) značajno povećanje limfnih čvorova;
 - (3) povećana slezena;
 - (4) koagulacijski, hemoragični ili trombotični poremećaji;
 - (5) leukemija.
- (d) Zdravstvena sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 s bilo kojim hematološkim stanjem navedenim u (c)(4) i (5) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.

MED.B.035 Genitourinarni sustav

- (a) Analiza urina sastavni je dio svakog zrakoplovno-medicinskog pregleda. Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako im urin sadržava abnormalne elemente za koje se smatra da imaju patološki značaj koji može prouzročiti funkcionalnu nesposobnost koja bi mogla

- ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole ili zbog koje bi kandidat mogao postati iznenadno nesposoban za korištenje tih privilegija.
- (b) Kandidatima s bilo kakvom komplikacijom bolesti ili kirurškom intervencijom na genitourinarnom traktu ili njegovim adneksima koja bi mogla uzrokovati nesposobnost, a osobito s bilo kakvom opstrukcijom zbog struktura ili kompresije, daje se ocjena "nesposoban".
 - (c) Kandidatima s dijagnozom ili povijesti bolesti sljedećih stanja može se dati ocjena "sposoban" ako prođu genitourinarnu procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom, kako je primjenjivo:
 - (1) bolest bubrega;
 - (2) mokračni kamenci ili povijest bolesti bubrežnih kolika.
 - (d) Kandidatima koji su bili podvrgnuti težoj kirurškoj operaciji genitourinarnog trakta ili njegovih adneksa, što obuhvaća i potpunu ili djelomičnu eksciziju ili diverziju bilo kojeg od njegovih organa; daje se ocjena "nesposoban". No nakon potpunog oporavka može im se dati ocjena "sposoban".
 - (e) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 iz (c) i (d) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.

MED.B.040 Zarazne bolesti

- (a) Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako imaju kliničku dijagnozu ili povijest bolesti bilo koje zarazne bolesti koja bi mogla ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole.
- (b) Kandidatima koji su HIV pozitivni može se dati ocjena "sposoban" ako prođu zrakoplovno-medicinsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom. Takvi kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.

MED.B.045 Opstetricija i ginekologija

- (a) Kandidatkinjama koje su bile podvrgнутne težoj ginekološkoj operaciji daje se ocjena "nesposoban". Međutim, nakon potpunog oporavka može im se dati ocjena "sposoban".
- (b) Trudnoća
 - (1) Trudna kandidatkinja može nastaviti koristiti privilegije do kraja 26. tjedna gestacije samo ako AeMC ili AME smatra da je ona za to sposobna.
 - (2) Na trudne nositeljice liječničkog uvjerenja kategorije 1 primjenjuje se OML. Ne dovodeći u pitanje MED.B.001, u tom slučaju taj OML može postaviti i ukloniti AeMC ili AME.
 - (3) Kandidatkinja može nastaviti koristiti svoje privilegije nakon oporavka poslije trudnoće.

MED.B.050 Mišićno-koštanji sustav

- (a) Kandidatima koji nemaju dovoljnu visinu pri sjedenju, duljinu ruku i nogu te mišićnu snagu za sigurno korištenje privilegija dozvole daje se ocjena "nesposoban". Međutim, kandidatu se može dati ocjena "sposoban" uz primjerenog ograničavanje privilegija ako su mu visina pri sjedenju, duljina ruku i nogu te mišićna snaga dovoljni za sigurno korištenje privilegija dozvole na određenom tipu zrakoplova, što se prema potrebi može dokazati medicinskim testnim letom ili testnim letom na simulatoru.
- (b) Kandidatima koji nemaju zadovoljavajuću funkcionalnost mišićno-koštanog sustava koja im omogućuje sigurno korištenje privilegija dozvole daje se ocjena "nesposoban". Međutim, kandidatu se može dati ocjena "sposoban" uz primjerenog ograničavanje privilegija ako mu je

- funkcionalnost mišićno-koštanog sustava dovoljna za sigurno korištenje privilegija dozvole na određenom tipu zrakoplova, što se prema potrebi može dokazati medicinskim testnim letom ili testnim letom na simulatoru.
- (c) Ako postoji dvojba pri davanju ocjena iz (a) i (b), kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole, a kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 procjenjuju se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.055 Mentalno zdravlje

- (a) Sveobuhvatna procjena mentalnog zdravlja mora biti dio inicijalnog zrakoplovno-medicinskog pregleda za kategoriju 1.
- (b) Pregled za otkrivanje opojnih droga i alkohola mora biti dio inicijalnog zrakoplovno-medicinskog pregleda za kategoriju 1.
- (c) Kandidatima s mentalnim poremećajem ili poremećajem ponašanja zbog upotrebe ili zloupotrebe alkohola ili drugih psihotaktivnih tvari daje se ocjena "nesposoban" do oporavka i prestanka upotrebe ili zloupotrebe psihotaktivnih tvari i prolaska psihijatrijske procjene sa zadovoljavajućim rezultatom nakon uspješne terapije.
- (d) Kandidati s kliničkom dijagnozom ili dokumentiranim povijesti bolesti bilo kojeg od sljedećih psihijatrijskih stanja moraju proći psihijatrijsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
 - (1) poremećaj raspoloženja;
 - (2) neurotski poremećaji;
 - (3) poremećaj osobnosti;
 - (4) mentalni poremećaj ili poremećaj ponašanja;
 - (5) zloupotreba psihotaktivne tvari.
- (e) Kandidatima s dokumentiranim povijesti bolesti jednokratnog ili višekratnog čina namjernog samoozljeđivanja ili pokušaja suicida daje se ocjena "nesposoban". No nakon što prođu psihijatrijsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom može im se dati ocjena "sposoban".
- (f) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim stanjem navedenim u (c), (d) ili (e) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 s bilo kojim stanjem navedenim u (c), (d) ili (e) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
- (g) Kandidatima s dokumentiranim povijesti bolesti ili kliničkom dijagnozom shizofrenije, poremećaja sličnog shizofreniji ili sumanutog poremećaja daje se ocjena "nesposoban".

MED.B.065 Neurologija

- (a) Kandidatima s dokumentiranim povijesti bolesti ili kliničkom dijagnozom bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
 - (1) epilepsija, osim u slučajevima iz (b)(1) i (2);
 - (2) opetovane epizode poremećaja svijesti nepoznatog uzroka.
- (b) Kandidati s kliničkom dijagnozom ili dokumentiranim povijesti bolesti bilo kojeg od sljedećih zdravstvenih stanja moraju proći dodatnu procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
 - (1) epilepsija bez recidiva nakon navršenih 5 godina;

- (2) epilepsija bez recidiva i bez ikakve terapije više od 10 godina;
- (3) epileptiformne abnormalnosti EEG i žarište sporih valova;
- (4) progresivna ili neprogresivna bolest živčanog sustava;
- (5) upalna bolest središnjeg ili perifernog živčanog sustava;
- (6) migrena;
- (7) jednokratni poremećaj svijesti nepoznatog uzroka;
- (8) gubitak svijesti nakon ozljede glave;
- (9) penetrirajuća ozljeda mozga;
- (10) ozljeda spinalnih ili perifernih živaca;
- (11) poremećaji živčanog sustava uslijed vaskularnih nedostataka, uključujući hemoragične i ishemične dogadaje.

Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole. Zdravstvenu sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.

MED.B.070 Vidni sustav

- (a) Postupak ispitivanja
 - (1) Za liječničko uvjerenje kategorije 1:
 - (i) sveobuhvatan pregled oka mora biti dio inicijalnog pregleda i treba ga obavljati kad je to klinički indicirano i periodički, ovisno o refrakciji i funkcionalnoj performansi oka;
 - (ii) rutinski očni pregled mora biti dio svih pregleda za produženje i obnavljanje.
 - (2) Za liječničko uvjerenje kategorije 2:
 - (i) rutinski pregled oka mora biti dio inicijalnog pregleda i svih pregleda za produženje i obnavljanje;
 - (ii) sveobuhvatan pregled oka mora se obaviti kad postoji klinička indikacija.
- (b) OštRNA VIDA
 - (1) Za liječničko uvjerenje kategorije 1:
 - (i) oštRNA VIDA NA DALJINU, S KOREKCIJOM ILI BEZ NJE, MORA BITI 6/9 (0,7) ILI BOLJA NA SVAKOM OKU ODVOJENO, A OŠTRINA VIDA NA OBA OKA MORA BITI 6/6 (1,0) ILI BOLJA;
 - (ii) kandidatima kojima je na inicijalnom pregledu vid ispod standarda na jednom od dva oka daje se ocjena "nesposoban";
 - (iii) na pregledima za produženje i obnavljanje, ne dovodeći u pitanje točku (b)(1)(i), kandidati sa stečenim vidom ispod standarda na jednom od dva oka ili stečenom monokularnošću upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa i može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
 - (2) Za liječničko uvjerenje kategorije 2:
 - (i) oštRNA VIDA NA DALJINU, S KOREKCIJOM ILI BEZ NJE, MORA BITI 6/12 (0,5) ILI BOLJA NA SVAKOM OKU ODVOJENO, A OŠTRINA VIDA NA OBA OKA MORA BITI 6/9 (0,7) ILI BOLJA;
 - (ii) ne dovodeći u pitanje (b)(2)(i), kandidatima s vidom ispod standarda na jednom od dva oka ili monokularnošću može se dati ocjena "sposoban" uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa i ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (3) Kandidat mora biti sposoban pročitati tablicu N5 ili ekvivalentnu tablicu na udaljenosti od 30 do 50 cm i tablicu N14 ili ekvivalentnu tablicu na udaljenosti od 100 cm, prema potrebi s korekcijom.
- (c) Greška refrakcije i anizometropija
 - (1) Kandidatima s greškama refrakcije ili anizometropijom može se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
 - (2) Ne dovodeći u pitanje (c)(1), kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole i može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom:
 - (i) miopija veća od -6,0 dioptrije;
 - (ii) astigmatizam veći od 2,0 dioptrije;
 - (iii) anizometropija veća od 2,0 dioptrije.
 - (3) Ne dovodeći u pitanje (c)(1), kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s hipermetropijom većom od +5,0 dioptrija upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa i može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom, pod uvjetom da postoje odgovarajuće fizijske rezerve, normalni intraokularni tlakovi i kutovi prednje očne komore, te da nije dokazana nikakva značajna patologija. Ne dovodeći u pitanje (b)(1)(i), korigirana oštRNA VIDA NA SVAKOM OKU MORA BITI 6/6 ILI BOLJA.
 - (4) Kandidatima s kliničkom dijagnozom keratokonusa može se dati ocjena "sposoban" ako prođu pregled oftalmologa sa zadovoljavajućim rezultatom. Takvi kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa.
- (d) Binokularna funkcija
 - (1) Kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1 daje se ocjena "nesposoban" ako nemaju normalnu binokularnu funkciju i ako bi to medicinsko stanje moglo ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole, a pritom se, kad je to relevantno, u obzir uzimaju sve odgovarajuće korektivne mjere.
 - (2) Kandidatima s diplopijom daje se ocjena "nesposoban".
- (e) Vidna polja

Kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1 daje se ocjena "nesposoban" ako nemaju normalna vidna polja i ako bi to medicinsko stanje moglo ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole, a pritom se, kad je to relevantno, u obzir uzimaju sve odgovarajuće korektivne mjere.
- (f) Kirurški zahvat na oku

Kandidatima koji su bili podvrgnuti kirurškom zahvatu na oku daje se ocjena "nesposoban". No može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom nakon što im se potpuno oporavi funkcija vida.
- (g) Naočale i kontaktne leće
 - (1) Ako se zadovoljavajuća funkcija vida postiže samo primjenom korekcije, naočale ili kontaktne leće moraju osiguravati optimalnu vidnu funkciju, mora ih se dobro podnositi i moraju biti prikladne za zrakoplovne svrhe.
 - (2) Pri korištenju privilegija primjenjivih dozvola zahtjevi koji se odnose na vid smiju se ispunjavati upotrebo najviše jednog para naočala.

- (3) Za vid na daljinu naočale ili kontaktne leće moraju se nositi dok se koriste privilegije primjenjivih dozvola.
- (4) Za vid na blizinu par naočala mora biti na raspolaganju dok se koriste privilegije primjenjivih dozvola.
- (5) Slične rezervne korektivne naočale, prema potrebi za vid na blizinu ili daljinu, moraju biti dostupne tako da ih se može odmah upotrijebiti tijekom korištenja privilegija primjenjivih dozvola.
- (6) Ako se tijekom korištenja privilegija primjenjivih dozvola nose kontaktne leće, te leće moraju biti za vid na daljinu, monofokalne, nebojene i moraju se dobro podnosit.
- (7) Kandidati s velikom greškom refrakcije moraju koristiti kontaktne leće ili naočale s lećama visokog indeksa.
- (8) Ne smiju se upotrebljavati ortokeratološke leće.

MED.B.075 Raspoznavanje boja

- (a) Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako ne mogu dokazati sposobnost lakog opažanja boja nužnih za sigurno korištenje privilegija dozvole.
- (b) Pregled i ocjenjivanje
 - (1) Kandidati moraju obaviti Ishiharin test za prvo izdavanje liječničkog uvjerenja. Kandidatima koji zadovolje na tom testu može se dati ocjena "sposoban".
 - (2) Za liječničko uvjerenje kategorije 1:
 - (i) kandidati koji ne zadovolje na Ishiharinu testu upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa i moraju obaviti dodatna testiranja percepcije boja kako bi se utvrdilo jesu li sigurni u boje;
 - (ii) kandidati moraju biti uredni trikromati ili sigurni u boje;
 - (iii) kandidatima koji ne zadovolje na dodatnim testiranjima percepcije boja daje se ocjena "nesposoban".
 - (3) Za liječničko uvjerenje kategorije 2:
 - (i) kandidati koji ne zadovolje na Ishiharinu testu moraju obaviti dodatna testiranja percepcije boja kako bi se utvrdilo jesu li sigurni u boje;
 - (ii) kandidatima s nezadovoljavajućom percepcijom boja korištenje privilegija primjenjive dozvole mora se ograničiti samo na razdoblje dana.

MED.B.080 Otorinolaringologija (ENT)

- (a) Postupak ispitivanja
 - (1) Sluh kandidata provjerava se na svakom pregledu.
 - (i) Ako se, u slučaju liječničkog uvjerenja 1 i 2, u dozvolu dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje ili ovlaštenje za instrumentalno letenje na ruti, sluh se provjerava tonalnom audiometrijom na inicijalnom pregledu, a zatim svakih 5 godina dok nositelj dozvole ne navrši 40 godina i nakon toga svake 2 godine.
 - (ii) Na ispitivanju tonalnim audiometrom kandidati za prvo izdavanje ne smiju imati gubitak slухa veći od 35 dB na bilo kojoj od frekvencija 500, 1 000 i 2 000 Hz ili veći od 50 dB na 3 000 Hz na svakom uhu posebno. Kandidati za produženje ili obnavljanje s većim gubitkom slухa moraju dokazati zadovoljavajuću funkcionalnost slухa.

- (2) Sveobuhvatni pregled uha, nosa i grla obavlja se za prvo izdavanje liječničkog uvjerenja kategorije 1 i nakon toga periodički kad je to klinički indicirano.
- (b) Kandidati s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja moraju obaviti dodatni pregled kako bi se utvrdilo da to medicinsko stanje ne utječe na sigurno korištenje privilegija primjenjivih dozvola:
 - (1) hipoakuzija;
 - (2) aktivni kronični patološki proces unutarnjeg ili srednjeg uha;
 - (3) neizlijječena perforacija ili disfunkcija najmanje jedne membrane bubrežnica;
 - (4) disfunkcija najmanje jedne Eustahijeve cijevi;
 - (5) smetnje vestibularne funkcije;
 - (6) značajno suženje otvora sinusa;
 - (7) disfunkcija sinusa;
 - (8) značajno izobljeđenje ili uznapredovala infekcija usne šupljine ili gornjeg dišnog sustava;
 - (9) značajne smetnje u govoru ili glasu;
 - (10) svaka komplikacija ili kirurški zahvat unutarnjeg ili srednjeg uha.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od medicinskih stanja navedenih u (b)(1), (4) i (5) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 s bilo kojim medicinskim stanjem navedenim u (b)(4) i (5) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.
 - (3) Zdravstvena sposobnost kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 2 s medicinskim stanjem iz (b)(1) ako se u dozvolu dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje na ruti ili ovlaštenje za instrumentalno letenje procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.

MED.B.085 Dermatologija

Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako im je utvrđeno dermatološko stanje koje bi moglo ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole.

MED.B.090 Onkologija

- (a) Prije daljnog razmatranja njihova zahtjeva kandidati s primarnom ili sekundarnom zločudnom bolesti moraju proći onkološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom. Takvi kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole. Takvi kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 2 procjenjuju se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.
- (b) Kandidatima s dokumentiranim povijesti bolesti ili kliničkom dijagnozom intracerebralnog malignog tumora daje se ocjena "nesposoban".

ODJELJAK 3

Specifični zahtjevi koji se odnose na LAPL liječnička uvjerenja

MED.B.095 Liječnički pregled i procjena kandidata za LAPL liječničko uvjerenje

- (a) Kandidat za LAPL liječničko uvjerenje procjenjuje se na temelju najbolje zrakoplovno-medicinske prakse.
- (b) Posebna se pozornost posvećuje kompletnoj povijesti bolesti kandidata.
- (c) Inicijalna procjena, sve sljedeće ponovne procjene nakon što kandidat navrši 50 godina i sve procjene u slučaju kad

- povijest bolesti kandidata nije dostupna ispitivaču moraju obuhvatiti barem sljedeće:
- (1) klinički pregled;
 - (2) krvni tlak;
 - (3) test urina;
 - (4) vid;
 - (5) sluh.
- (d) Sve sljedeće ponovne procjene nakon prve dok kandidat ne navrši 50 godina moraju obuhvatiti barem sljedeće:
- (1) procjenu povijesti bolesti LAPL nositelja;
 - (2) stavke pod točkom (c) ako to AeMC, AME ili GMP smatra nužnim u skladu s najboljom zrakoplovno-medicinskom praksom.

PODDIO C ZAHTJEVI ZA ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST KABINSKE POSADE

ODJELJAK 1 Opći zahtjevi

MED.C.001 Općenito

Članovi kabinske posade će obavljati dužnosti i odgovornosti zahtijevane zrakoplovnim sigurnosnim pravilima na zrakoplovu samo ako je u skladu s primjenjivim zahtjevima ovoga dijela.

MED.C.005 Zrakoplovno-medicinska procjena

- (a) Članovi kabinske posade moraju prolaziti zrakoplovno-medicinske procjene kako bi se potvrdilo da su slobodni od bilo kakve fizičke ili mentalne bolesti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njima dodijeljenih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.
- (b) Svaki član kabinske posade mora proći zrakoplovno-medicinsku procjenu prije prve dužnosti na zrakoplovu, i dalje u intervalima od najviše 60 mjeseci.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena mora biti provedena od strane AME, AeMC, ili OHMP ako su ispunjeni zahtjevi MED.D.040.

ODJELJAK 2 Zahtjevi za zrakoplovno-medicinsku procjenu kabinske posade

MED.C.020 Općenito

Članovi kabinske posade moraju biti slobodni od:

- (a) abnormalnosti, nasljedne ili stecene;
- (b) aktivne, latentne, akutne ili kronične bolesti ili nesposobnost;
- (c) rane, ozljede ili posljedice operacije; i
- (d) pojava ili nus-pojava bilo kojeg terapijskog, dijagnostičkog ili preventivnog lijeka koji se izdaje na liječnički recept ili lijeka koji se izdaje bez liječničkog recepta, koji može imati za posljedicu stupanj funkcionalne nesposobnosti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njihovih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.

MED.C.025 Sadržaj zrakoplovno-medicinskih procjena

- (a) Inicijalna zrakoplovno-medicinska procjena mora uključiti najmanje:
 - (1) procjenu medicinske povijesti podnositelja zahtjeva za člana kabinske posade; i
 - (2) klinički pregled sljedećeg:
 - (i) srčano-žilni sustav;
 - (ii) dišni sustav;
 - (iii) mišićno-koštani sustav;
 - (iv) otorinolaringologija;
 - (v) sustav vida; i
 - (vi) raspoznavanje boja.

- (b) Svaka sljedeća zrakoplovno-medicinska procjena mora uključiti:
 - (1) procjenu medicinske povijesti člana kabinske posade; i
 - (2) klinički pregled ako se smatra obaveznim u skladu sa zrakoplovno-medicinskom najboljom praksom.
- (c) Za potrebe (a) i (b), u slučaju bilo kakve sumnje ili ako je klinički indicirano, zrakoplovno-medicinska procjena člana kabinske posade mora uključiti bilo koji dodatni liječnički pregled, testiranje ili istraživanje, koji se smatraju potrebnim od strane AME, AeMC ili OHMP.

ODJELJAK 3

Dodatni zahtjevi za podnositelje zahtjeva za, ili nositelje, potvrde kabinske posade

MED.C.030 Medicinski izvještaj kabinske posade

- (a) Nakon svake obavljene zrakoplovno-medicinske procjene podnositelji zahtjeva ili nositelji potvrde kabinske posade:
 - (1) moraju od AME, AeMC ili OHMP dobiti medicinski izvještaj kabinske posade; i
 - (2) moraju operatoru kod kojeg su zaposleni dostaviti odgovarajuće informacije, ili presliku medicinskog izvještaja kabinske posade.

- (b) Medicinski izvještaj kabinske posade

Medicinski izvještaj kabinske posade će sadržavati datum zrakoplovno-medicinske procjene, da li je član kabinske posade ocijenjen kao sposoban ili nesposoban, datum sljedeće zahtijevane zrakoplovno-medicinske procjene i, ako je primjenjivo, ograničenje (a). Drugi elementi su predmet medicinske povjerljivosti u skladu s MED.A.015.

MED.C.035 Ograničenja

- (a) Ako nositelji potvrde kabinske posade u potpunosti ne udovoljavaju medicinskim zahtjevima navedenim u odjeljku 2, AME, AeMC ili OHMP mora razmotriti da li će biti u mogućnosti sigurno obavljati dužnosti ako udovoljavaju s jednim ili više ograničenja.
- (b) Bilo koje ograničenje na korištenje privilegija dodijeljeno potvrdi kabinske posade mora biti navedeno na medicinskom izvještaju kabinske posade i smije se ukloniti od AME, AeMC ili OHMP u dogovoru s AME.

PODDIO D ZRAKOPOLOVNO-MEDICINSKI ISPITIVAČI, LIJEĆNICI OPĆE MEDICINE, LIJEĆNICI SPECIJALISTI MEDICINE RADA

ODJELJAK 1

Zrakoplovno-medicinski ispitivači

- (a) Privilegije nositelja potvrde zrakoplovno-medicinskog ispitivača (AME) su izdavanje, produžavanje i obnavljanje liječničkih uvjerenja kategorije 2 i LAPL liječničkih uvjerenja te obavljanje relevantnih liječničkih pregleda i procjena.
- (b) Nositelji AME potvrde mogu podnijeti zahtjev za proširenje svojih privilegija kako bi obuhvatili liječničke preglede za produženje i obnavljanje liječničkih uvjerenja kategorije 1 ako su u skladu sa zahtjevima u stavku MED.D.015.
- (c) Privilegije nositelja AME potvrde iz (a) i (b) obuhvaćaju privilegije provođenja zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena članova kabinske posade te sastavljanja povezanih medicinskih izvješća o članovima kabinske posade, kako je primjenjivo, u skladu s ovim aneksom (Dio-MED).
- (d) Opseg privilegija nositelja AME potvrde i svi uvjeti u vezi s njima moraju se navesti u potvrdi.

- (e) Nositelj AME potvrde ne smije ni u jednom trenutku imati više od jedne AME potvrde izdane u skladu s ovim pravilnikom.
- (f) Nositelji AME potvrde ne smiju obavljati zrakoplovno-medicinske pregledе i procjene u državi članici koja nije država članica koja je izdala njihovu AME potvrdu, osim ako su učinili sve sljedeće korake:
 - (1) dobili su dopuštenje te druge države članice za obavljanje svojih profesionalnih aktivnosti liječnika specijalista;
 - (2) obavijestili su nadležni organ te druge države članice o namjeri da obavljaju zrakoplovno-medicinske pregledе i procjene te da izdaju liječnička uvjerenja u granicama svojih privilegija AME;
 - (3) primili su uputu nadležnog organa te druge države članice.

MED.D.005 Zahtjev

- (a) Zahtjev za AME potvrdu ili proširenje privilegija AME potvrde mора se podnijeti u obliku i na način kako odredi nadležni organ.
- (b) Kandidati za AME potvrdu moraju nadležnom organu dostaviti:
 - (1) osobne podatke i adresu na radnom mjestu;
 - (2) dokumentaciju kojom dokazuju da ispunjavaju zahtjeve iz stavka MED.D.010, uključujući dokaze o uspješno završenom tečaju osposobljavanja iz zrakoplovne medicine koji odgovara privilegijama za koje podnose zahtjev;
 - (3) pisani izjavu da će, nakon izdavanja AME potvrde, AME izdavati liječnička uvjerenja na temelju zahtjeva iz ovog pravilnika.
- (c) Kad AME obavljaju zrakoplovno-medicinske pregledе na više od jedne lokacije, nadležnom organu dostavljaju relevantne informacije koje se odnose na sve lokacije i prostore u kojima djeluju.

MED.D.010 Uvjeti za izdavanje AME potvrde

Kandidatima se izdaje AME potvrda ako ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (a) potpuno su kvalificirani i licencirani za bavljenje medicinom i imaju dokaz o završenom specijalističkom usavršavanju;
- (b) uspješno su završili osnovni tečaj iz zrakoplovne medicine, uključujući praktično osposobljavanje o načinima pregledа i zrakoplovno-medicinskim procjenama;
- (c) dokazali su nadležnom organu:
 - (1) da imaju odgovarajuće prostore, postupke, dokumentaciju i funkcionalnu opremu prikladnu za zrakoplovno-medicinske pregledе;
 - (2) da su uspostavili postupke i uvjete neophodne za osiguravanje medicinske povjerljivosti.

MED.D.011 Privilegije nositelja AME potvrde

Izdavanjem AME potvrde nositelju se odobravaju privilegije prvog izdavanja, produženja i obnavljanja sljedećega:

- (a) liječničkih uvjerenja kategorije 2;
- (b) LAPL liječničkih uvjerenja;
- (c) medicinskih izvještaja o članovima kabinske posade.

MED.D.015 Zahtjevi za proširenje privilegija

Kandidatima se izdaje AME potvrda kojom se njihove privilegije proširuju na produženje i obnavljanje liječničkih uvjerenja kategorije 1 ako ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (a) imaju važeću AME potvrdu;
- (b) obavili su najmanje 30 pregledа za izdavanje, produženje ili obnavljanje liječničkih uvjerenja

kategorije 2 tijekom razdoblja od najviše 3 godine prije podnošenja zahtjeva;

- (c) uspješno su završili napredni tečaj iz zrakoplovne medicine, uključujući praktično osposobljavanje o načinima pregledа i zrakoplovno-medicinskim procjenama;
- (d) uspješno su završili praktično osposobljavanje u trajanju od najmanje 2 dana u AeMC ili pod nadzorom nadležnog organa.

MED.D.020 Tečajevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine

- (a) Tečajevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine navedeni u MED.D.010 (b) i MED.D.015 (c) provode se samo nakon što tečaj odobri nadležni organ države članice u kojoj organizacija za osposobljavanje ima glavno mjesto poslovanja. Kako bi dobila to odobrenje, organizacija za osposobljavanje mora dokazati da nastavni plan sadržava nastavne ciljeve za stjecanje potrebne stručnosti te da osobe zadužene za provedbu osposobljavanja imaju odgovarajuće znanje i iskustvo.
- (b) Osim u slučaju osposobljavanja za obnovu znanja, tečajevi završavaju pismenim ispitivanjem iz predmeta obuhvaćenih sadržajem tečaja.
- (c) Organizacija za osposobljavanje mora sudionicima izdati potvrdu o uspješno završenom tečaju ako uspješno polože ispit.

MED.D.025 Promjene AME potvrde

- (a) Nositelji AME potvrde moraju bez nepotrebnog odgađanja obavijestiti nadležni organ o sljedećim okolnostima koje mogu utjecati na njihovu AME potvrdu:
 - (1) medicinski regulatorni organ protiv AME provodi disciplinski postupak ili istragu;
 - (2) nastupile su promjene uvjeta na temelju kojih je potvrda odobrena, uključujući sadržaj izjava predanih sa zahtjevom;
 - (3) zahtjevi za izdavanje AME potvrde više nisu ispunjeni;
 - (4) došlo je do promjene lokacije obavljanja prakse zrakoplovno-medicinskog ispitivača ili adrese za korespondenciju.
- (b) Ako ne obavijeste nadležni organ u skladu sa točkom (a), AME potvrda im se oduzima ili privremeno oduzima u skladu sa stavkom ARA.MED.250 iz Aneksa II (Dio-ARA).

MED.D.030 Važenje AME potvrde

Razdoblje važenja AME potvrde iznosi 3 godine osim ako nadležni organ odluci skratiti to razdoblje zbog opravdanih razloga koji se odnose na pojedinačni slučaj.

Nakon što nositelj podnese zahtjev, potvrda se:

- (a) produžava ako nositelj:
 - (1) nositelj i dalje ispunjava opće uvjete za liječničku praksu i održava registraciju za bavljenje medicinom;
 - (2) prošao je kroz osposobljavanje za obnovu znanja iz zrakoplovne medicine tijekom posljednje 3 godine;
 - (3) obavi najmanje 10 zrakoplovno-medicinskih ili ekivalentnih pregledа svake godine;
 - (4) i dalje ispunjava uvjete potvrde;
 - (5) koristi svoje privilegije u skladu sa zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-MED);
 - (6) nositelj je dokazao da održava zrakoplovno-medicinsku stručnost u skladu s postupkom koji je propisao nadležni organ.

- (b) obnavlja ako nositelj ispunjava zahtjeve za obnavljanje utvrđene u točki (a) ili sve sljedeće zahtjeve:
 - (1) nositelj i dalje ispunjava opće uvjete za liječničku praksu i održava registraciju za bavljenje medicinom;
 - (2) nositelj je prošao kroz osposobljavanje za obnovu znanja iz zrakoplovne medicine tijekom prethodne godine;
 - (3) nositelj je uspješno završio praktično osposobljavanje tijekom prethodne godine u AeMC ili pod nadzorom nadležnog organa;
 - (4) nositelj i dalje ispunjava zahtjeve iz MED.D.010;
 - (5) nositelj je dokazao da održava zrakoplovno-medicinsku stručnost u skladu s postupkom koji je propisao nadležni organ.

ODJELJAK 2

Liječnici opće medicine

MED.D.035 Zahtjevi za liječnike opće medicine

Liječnici opće medicine (GMP) mogu djelovati kao AME za izdavanje LAPL liječničkih uvjerenja ako ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (a) obavljaju djelatnost u Bosni i Hercegovini u kojoj GMP imaju pristup cijeloj medicinskoj dokumentaciji kandidata;
- (b) obavljaju djelatnost u skladu sa svim dodatnim zahtjevima utvrđenima u propisima Bosne i Hercegovine;
- (c) potpuno su kvalificirani i licencirani za bavljenje medicinom u skladu s propisima Bosne i Hercegovine;
- (d) obavijestili su nadležni organ prije početka takve aktivnosti.

ODJELJAK 3

Liječnici specijalisti medicine rada

MED.D.040 Zahtjevi za liječnike specijaliste medicine rada

Ukoliko je zdravstveni sistem u Bosni i Hercegovini primjenjiv na liječnike specijaliste medicine rada (OHMP) tako da se njim osigurava uskladenost sa zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-MED) primjenjivima na OHMP, OHMP mogu provoditi zrakoplovno-medicinske procjene kabinske posade:

- (a) ako su potpuno kvalificirani i licencirani za bavljenje medicinom te kvalificirani za medicinu rada;
- (b) ako su uvjeti rada tijekom leta i sigurnosne dužnosti kabinske posade bile dio nastavnog plana za stjecanje kvalifikacije za medicinu rada ili drugog osposobljavanja ili operativnog iskustva;
- (c) ako su obavijestili nadležni organ prije početka takve aktivnosti.

ANEKS V

KVALIFIKACIJE ČLANOVA KABINSKE POSADE U OPERACIJAMA KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA [DIO-CC] PODDIO GEN OPĆI ZAHTJEVI

CC.GEN.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela, nadležni organ će biti organ koji je odredila država članica kod kojeg osoba podnosi zahtjev za izdavanje potvrde kabinske posade.

CC.GEN.005 Područje primjene

Ovaj dio uspostavlja zahtjeve za izdavanje potvrda kabinske posade i uvjete o njihovom važenju i korištenju za nositelje potvrde.

CC.GEN.015 Zahtjev za potvrdom kabinske posade

Zahtjev za potvrdu kabinske posade podnosi se u formatu i na način kako je utvrdio nadležni organ.

CC.GEN.020 Minimalna dob

Podnositelj zahtjeva za potvrde kabinske posade mora imati najmanje 18 godina.

CC.GEN.025 Povlastice i uvjeti

- (a) Privilegije nositelja potvrde kabinske posade su da djeluju kao članovi kabinske posade u komercijalnom zračnom prijevozu operacija zrakoplova iz članka 2. točka a) ovog pravilnika.
- (b) Članovi kabinske posade mogu koristiti povlastice navedene u (a) samo ako:
 - (1) imaju važeću potvrdu člana kabinske posade kao što je navedeno u CC.CCA.105; i
 - (2) su uskladeni s CC.GEN.030, CC.TRA.225 i primjenjivim zahtjevima dijela zdravstvena sposobnost (Dio-MED).

CC.GEN.030 Dokumenti i čuvanje zapisa

Kao dokaz uskladenosti s primjenjivim zahtjevima, kao što je navedeno u CC.GEN.025 (b), svaki nositelj mora posjedovati i na zahtjev osigurati potvrdu kabinske posade, popis i zapise o osposobljavanju i provjerama vezanih za tip zrakoplova ili varijante, osim kad operator sam vodi evidenciju i može je učiniti dostupnom na zahtjev nadležnog organa ili nositelja potvrde.

PODDIO CCA SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA POTVRDU KABINSKE POSADE

CC.CCA.100 Izdavanje potvrde kabinske posade

- (a) Potvrde kabinske posade se izdaju samo podnositeljima zahtjeva koji su položili ispitivanje nakon završenog početnog osposobljavanja u skladu s ovim dijelom.
- (b) Potvrde kabinske posade će izdati:
 - (1) Nadležni organ; i/ili
 - (2) organizacija koju je u tu svrhu odobrio nadležni organ.

CC.CCA.105 Važenje potvrde kabinske posade

Potvrda kabinske posade izdaje se s neograničenim trajanjem i važi osim ako:

- (a) je suspendira ili ukine nadležni organ; ili
- (b) nositelj potvrde nije koristio pripadajuće privilegije tijekom prethodnih 60 mjeseci na najmanje jednom tipu zrakoplova.

CC.CCA.110 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade

- (a) Ako nositelji nisu u skladu s ovim dijelom, nadležni organ može suspendirati ili ukinuti potvrdu kabinske posade.
- (b) U slučaju kad nadležni organ suspendira ili ukinje potvrdu kabinske posade, nositelji će:
 - (1) o ovoj odluci kao i njihovom pravu na žalbu biti obavijesteni u pisanim obliku u skladu s primjenjivim propisom u Bosni i Hercegovini;
 - (2) neće ostvariti povlastice koje su im dane potvrdom kabinske posade;
 - (3) obavijestiti bez odgode, operatora(-e) kod kojeg(-ih) su zaposleni; i

- (4) vratiti svoju potvrdu u skladu s primjenjivom procedurom koju je uspostavio nadležni organ.

PODDIO TRA

ZAHTJEVI ZA OSPOSOBLJAVANJE PODNOSITELJA ZAHTJEVA I NOSITELJA ZA POTVRDU KABINSKE POSADE

CC.TRA.215 Pružanje osposobljavanja

Osposobljavanje zahtijevano u ovom dijelu će:

- osigurati organizacija za osposobljavanje ili operatori komercijalnog zračnog prijevoza koji su odobreni u tu svrhu od nadležnog organa;
- provoditi osoblje s odgovarajućim iskustvom i koje je kvalificirano za elemente osposobljavanja koji se moraju obuhvatiti; i
- se provoditi prema programu i planu osposobljavanja kako je dokumentirano u odobrenju izdanom organizaciji.

CC.TRA.220 Tečaj početnog osposobljavanja i ispitivanje

- Podnositelji zahtjeva za potvrdu kabinske posade će završiti tečaj početnog osposobljavanja kako bi se upoznali s okruženjem zrakoplova i stekli dovoljno opće znanje i osnovnu stručnost koji su potrebni za obavljanje dužnosti i odgovornosti koje se odnose na sigurnost putnika i leta tijekom normalnih, abnormalnih i operacija u slučaju opasnosti.
- Program tečaja početnog osposobljavanja mora obuhvatiti najmanje elemente navedene u Dodatku 1. ovoga dijela. Uključivat će osposobljavanje za teorijsko znanje i praktično osposobljavanje.
- Podnositelji zahtjeva za potvrdu kabinske posade moraju proći ispitivanje koja obuhvaća sve elemente programa osposobljavanja navedene u (b), osim ispitivanja osposobljavanja CRM, kako bi dokazali da su postigli potrebnu razinu znanja i stručnosti zahtijevanih u (a).

CC.TRA.225 Kvalifikacija(-e) za tip zrakoplova ili varijantu

- Nositelji važeće potvrde kabinske posade radit će na zrakoplovu samo ako su kvalificirani u skladu s primjenjivim zahtjevima navedenim u Dijelu-ORO.
- Kako bi se kvalificirao za tip zrakoplova ili varijantu, nositelj:
 - mora biti u skladu s primjenjivim zahtjevima osposobljavanja, provjerama i važenju, obuhvaćajući kako je relevantno za zrakoplov na kojem će se izvoditi operacije:
 - specifično osposobljavanje za tip zrakoplova, operatorovo osposobljavanje za konverziju, osposobljavanje za upoznavanje;
 - osposobljavanje za razlike;
 - periodično osposobljavanje; i
 - izvoditi operacije u prethodnih 6 mjeseci na tipu zrakoplova, ili završiti odgovarajuće periodično osposobljavanje i provjeru prije nego što opet počnu obavljati dužnosti člana kabinske posade na tom tipu zrakoplova.

Dodatak 1 Dijelu-CC

Tečaj početnog osposobljavanja i ispitivanje PROGRAM OSPOSOBLJAVANJA

Program osposobljavanja tečaja početnog osposobljavanja mora sadržavati najmanje sljedeće:

1. Općenito teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplovnim propisima koje obuhvaća sve potrebne elemente vezane za dužnosti i odgovornosti člana kabinske posade:

- poznavanje zrakoplovne terminologije, teorije leta, načina smještanja putnika, područja rada, meteorologije i svijesti o posljedicama kontaminacije površine zrakoplova;
- poznavanje zrakoplovnih propisa koji se odnose na kabinsku posadu i ulogu nadležnog organa;
- dužnosti i odgovornosti kabinske posade tijekom operacija i potreba brzog i učinkovitog djelovanja u prisilnim situacijama;
- kontinuirana sposobnost i osposobljenost za obavljanje dužnosti člana kabinske posade s posebnim naglaskom na poznavanje ograničenja vremena leta, vremena dužnosti i vremena odmora;
- važnost osiguravanja ažurnosti relevantnih dokumenata i priručnika zajedno s izmjenama koje dodaje zračni prijevoznik, kao što je primjenjivo;
- značenje uloge kabinske posade u obavljanju dužnosti u skladu s Operativnim priručnikom operatora;
- važnost prepoznavanja situacija u kojima članovi kabinske posade imaju ovlasti i odgovornosti za iniciranje evakuacije i drugih prisilnih postupaka.

2. Komunikacija:

Tijekom osposobljavanja, naglasak će biti stavljen na važnost učinkovite komunikacije između kabinske i letačke posade, uključujući tehnike komuniciranja, upotrebu zajedničkog jezika i terminologije.

3. Početno osposobljavanje o ulozi ljudskog faktora (HF) u zrakoplovstvu i upravljanju resursima posade (CRM)

Ovaj tečaj provodit će najmanje jedan instruktor CRM kabinske posade. Elementi osposobljavanja će se detaljno obuhvatiti i uključivati najmanje sljedeće:

- Općenito: ljudski faktori u zrakoplovstvu, opće upute o ciljevima i načelima CRM, sposobnosti i ograničenja ljudi;
- Relevantno za pojedine članove kabinske posade: svijest o osobnosti, ljudska greška i pouzdanost, stavovi i ponašanja, samoprocjena; stres i upravljanje stresom; umor i budnost; asertivnost, stanje svijesti, prikupljanje i obrada informacija.

4. Postupanje s putnicima i nadzor kabine:

- značenje pravilnog rasporeda sjedala u skladu s masom i ravnotežom aviona, smještaj posebnih kategorija putnika i potreba smještaja sposobnih putnika pri izlazima koji nisu nadzirani;
- pravila koja se odnose na siguran smještaj kabinske prtljage (uključujući i predmete koji se koriste za vrijeme servisa u kabini) i na rizik da ona postane opasnost za putnike u kabini ili da smeta ili otečeće sigurnosnu opremu ili izlaze;
- upute za prepoznavanje i upravljanje s putnicima koji su, ili će biti opijeni alkoholom ili su pod utjecajem droga ili su agresivni;
- mjere koje treba poduzeti kod prijevoza živilih životinja u putničkoj kabini;
- dužnosti koje treba obaviti u slučaju turbulencije, uključujući osiguravanje putničke kabine; i
- metode motiviranja putnika i kontrole gužve koje su nužne za brzo izvođenje evakuacije u slučaju nužde.

5. Zrakoplovno-medicinski aspekti i prva pomoć:

- općenito osposobljavanje o zrakoplovno-medicinskim aspektima i preživljavanju;
- psihološki učinci letenja s posebnim naglaskom na hipoksiju, zahtjevima za kisikom, funkciju Eustahijeve tube i barotraume;

- 5.3. osnove prve pomoći uključujući obuku o:
- (a) zračnoj bolesti;
 - (b) gastro-intestinalnim smetnjama;
 - (c) hiperventilaciji;
 - (d) opeklinama;
 - (e) ozljedama;
 - (f) nesvjestici; i
 - (g) frakturama i ozljedama mekog tkiva;
- 5.4. slučajevi medicinske hitne pomoći na letu i pripadajuća prva pomoć koja obuhvaća najmanje:
- (a) astmu;
 - (b) stres i alergijske reakcije;
 - (c) šok;
 - (d) dijabetes;
 - (e) gušenje;
 - (f) epilepsiju;
 - (g) porod;
 - (h) moždani udar; i
 - (i) srčani udar;
- 5.5. upotreba odgovarajuće opreme uključujući kisik za prvu pomoć, pribor za prvu i hitnu liječničku pomoć i njihov sadržaj;
- 5.6. praktično osposobljavanje o kardio-pulmonalne reanimaciji za svakog člana kabinske posade koristeći posebno za to konstruiranu lutku i uzimajući u obzir okruženje zrakoplova; i
- 5.7. zdravlje i higijena na putu, uključujući:
- (a) higijenu na zrakoplovu;
 - (b) rizik od kontakata sa zaraznim bolestima i načini kako umanjiti takav rizik;
 - (c) rukovanje kliničkim otpadom;
 - (d) dezinfekciju zrakoplova;
 - (e) postupanja u slučaju smrti na zrakoplovu; i
 - (f) usmjeravanje pozornosti, psihološke posljedice umora, psihologiju sna, cirkadijski ritam i promjene vremenske zone.
- 6. Opasne robe u skladu s primjenjivim ICAO tehničkim instrukcijama.**
- 7. Opći sigurnosni aspekti u zrakoplovstvu, uključujući poznavanje odredbi utvrđenih propisima iz oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva (security).**
- 8. Osposobljavanje u vezi s dimom i požarom:**
- 8.1. naglašavanje odgovornosti kabinske posade da djeluje brzo u nuždi, pri pojavi dima i požara, i poglavito naglašavanje važnosti otkrivanja pravog uzroka požara;
- 8.2. značenje prisilnog obavešćivanja letačke posade kao i poduzimanje određenih mjera nužnih za koordinaciju i pomoći, kad je dim ili požar otkriven;
- 8.3. nužnost učestalog provjeravanja potencijalnih rizičnih lokacija za pojavu požara, uključujući toalete i detektore dima;
- 8.4. klasifikaciju požara, odgovarajućih tipova sredstava za gašenje i odgovarajućih postupaka za odredene situacije;
- 8.5. tehniku primjene sredstava za gašenje, posljedice neispravne uporabe i uporabe u ograničenom prostoru; uključujući obuku gašenja požara i stvarnu uporabu cjelokupne odgovarajuće opreme u okruženju sa simuliranim dimom; i
- 8.6. opće postupke zemaljskih službi u prisilnim slučajevima koji se izvode na aerodromima.
- 9. Osposobljavanje za preživljavanje:**
- 9.1. mora se osigurati da osposobljavanje za preživljavanje bude primjerno područjima djelovanja (npr. polarno područje, pustinja, džungla ili more); i
- 9.2. mora se osigurati da osposobljavanje za preživljavanje u vodi uključuje djelovanje i uporabu osobne plivačke opreme u vodi za svakog člana kabinske posade i obuku za uporabu splavi za spašavanje ili slične opreme, kao i konkretne vježbe u vodi.

ANEKS VI
ZAHTJEVI ZA NADLEŽNI ORGAN ZA ČLANOVE
POSADE ZRAKOPLOVA
[**DIO-ARA**]
PODDIO GEN
OPĆENITI ZAHTJEVI
ODJELJAK I
Općenito

ARA.GEN.115 Dokumentacija nadzora

Nadležni organ će osigurati sve pravne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente relevantnom osoblju kako bi im se omogućilo izvođenje zadataka i izvršavanje svojih obaveza

ARA.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Agencija će razviti prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti kako bi se uspostavila usklađenost sa ovim pravilnikom. Kad se uskladi s AMC, znači da su se zadovoljili povezani zahtjevi Provedbenih pravila.
- (b) Alternativni načini usklađivanja se mogu koristiti kako bi se uspostavila usklađenost s Provedbenim pravilima.
- (c) Nadležni organ će uspostaviti sustav kako bi dosljedno evaluirali da svi alternativni načini usklađivanja koja koristi ili koja koriste organizacije i osobe pod njihovim nadzorom omogućuju uspostavljanje usklađivanja s ovim pravilnikom.
- (d) Nadležni organ će evaluirati sve alternativne načine usklađivanja koje predloži organizacija u skladu s ORA.GEN.120 analizirajući dostavljenu dokumentaciju i, ako smatra da je potrebno, provesti inspekciju u organizaciji.

Kad nadležni organ ustanovi da su alternativni načini usklađivanja u skladu s Provedbenim pravilima, bez odgode će:

- (1) obavijestiti podnositelja zahtjeva da se alternativni načini usklađivanja mogu implementirati i, ako je primjenjivo, dopuniti odobrenje ili potvrdu podnositelju zahtjeva u skladu s tim; i
- (2) obavijestiti Agenciju o sadržaju, uključujući preslike sve relevantne dokumentacije nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma;
- (3) obavijestiti druge MS o alternativnim načinima usklađivanja koji su prihvati.
- (e) Kad nadležni organ koristi alternativne načine usklađivanja kako bi postigao usklađivanje sa ovim pravilnikom, on će:
 - (1) učiniti ih dostupnim svim organizacijama i osobama koje nadzire; i
 - (2) bez odgode obavijestiti Agenciju nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.

Nadležni organ će osigurati Agenciji potpun opis alternativnih načina usklađivanja, uključujući sve revizije procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu kojom dokazuje da je udovoljeno ovom pravilniku.

ARA.GEN.125. Informacije za Agenciju

- (a) Nadležni organ obavešćuje Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema povezanih s provedbom ovog pravilnika u roku od 30 dana od trenutka kada je nadležni organ saznao za problem nakon što Bosna i Hercegovina

- ispuni uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.
- (b) Ne dovodeći u pitanje propise u vezi sa izvještavanjem o događajima,nadležni organ što je prije moguće Agenciji dostavlja sve za sigurnost značajne informacije koje proizlaze iz izvješća o događajima koja su pohranjena u bazi podataka.

ARA.GEN.135 Reakcija na problem sigurnosti bez odgode

- (a) Ne dovodeći u pitanje propise u vezi sa izvještavanjem o događajima, nadležni organ uspostavlja sustav za primjereni prikupljanje, analizu i širenje informacija o sigurnosti.
- (b) Agencija uspostavlja sustav za odgovarajuću analizu svih relevantnih zaprimljenih informacija o sigurnosti i bez nepotrebne odgode državama članicama i Komisiji dostavlja sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne mjere koje treba poduzeti, potrebne za pravodobnu reakciju na sigurnosni problem koji uključuje proizvode, dijelove, neugrađenu opremu, osobe ili organizacije koji podliježu ovom pravilniku.
- (c) Nakon zaprimanja informacija iz (a) i (b), nadležni organ će poduzeti prikladne mjere kako bi ispravno pristupio problemu o sigurnosti.
- (d) mjerama poduzetima na temelju (c) odmah se obavešćuju sve osobe ili organizacije koje moraju postupiti u skladu s tim mjerama na temelju ovog pravilnika. Nadležni organ o tim mjerama također obavešćuje Agenciju i, ako je potrebna zajednička aktivnost, druge predmetne države članice nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA Sporazuma.

ODJELJAK II Upravljanje

ARA.GEN.200 Sustav upravljanja

- (a) Nadležni organ će uspostaviti i održavati sustav upravljanja, uključujući najmanje:
- (1) dokumentirane politike i postupke koji opisuju njegovu organizaciju, sredstva i metode za postizanje usklađenosti s ovim pravilnikom. Ti se postupci moraju ažurirati i služe kao osnovni radni dokumenti unutar tog nadležnog organa za sve relevantne poslove;
 - (2) dovoljan broj osoblja za provođenje zadataka i izvršavanje dužnosti. To osoblje mora biti kvalificirano za izvođenje svih dodijeljenih zadataka i posjedovati potrebna znanja, iskustvo, inicijalna i periodična sposobljavanja kako bi se osigurala kontinuirana stručnost. Sustav će biti postavljen na način da se može planirati raspoloživost osoblja, kako bi se osiguralo ispravno izvršenje svih zadataka;
 - (3) prikladne prostorije i urede za izvođenje dodijeljenih zadataka;
 - (4) funkciju za nadgledavanje usklađenosti sustava upravljanja s relevantnim zahtjevima i prikladnost procedura uključujući uspostavljanje internog procesa auditiranja i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Nadgledavanje usklađenosti mora uključivati sustav povratnih informacija o nalazima s auditom prema višem rukovodećem osoblju nadležnog organa kako bi se osigurala implementacija korektivnih aktivnosti kako je potrebno; i
 - (5) osobu ili skupinu osoba, koji su odgovorni višem rukovodećem osoblju nadležnog organa za funkciju nadgledanja usklađenosti.
- (b) Nadležni organ mora, za svako područje aktivnosti, uključujući sustav upravljanja, imenovati jednu ili više

- osoba koje će imati odgovornost za upravljanje relevantnim zadacima.
- (c) Nadležni organ uspostavlja postupke za sudjelovanje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći s drugim nadležnim organima na koje se to odnosi, ili u toj državi članici ili u drugoj državi članici, uključujući sljedeće informacije:
- (1) informacije o svim izdanim nalazima, korektivnim naknadnim mjerama poduzetima na temelju tih nalaza i prisilnim mjerama za osiguranje provođenja propisa poduzetima na temelju nadzora osoba i organizacija koje provode aktivnosti na državnom području države članice, ali su ih certificirali nadležni organi druge države članice ili Agencija;
 - (2) informacije dobivene temeljem obveznog i dobrovoljnog izvješćivanja o događajima kako je propisano točkom ORA.GEN.160 Aneksa VII.
 - (d) Preslika svih procedura povezanih s sustavom upravljanja i dopune i izmjene istih moraju biti dostupne Agenciji u svrhu standardizacije.

ARA.GEN.205 Dodjeljivanje zadataka kvalificiranim subjektima

- (a) Relevantni zadaci u svrhu inicijalnog certificiranja ili kontinuiranog nadzora osoba ili organizacija koji su predmet ovog propisa bit će dodijeljeni samo kvalificiranim subjektima država članica. Kada dodjeljuje zadatke, nadležni organ će osigurati da ima:
- (1) uspostavljen sustav tako da inicijalno i kontinuirano procjenjuje da kvalificiran subjekt udovoljava zahtjevima koje utvrđuje nadležni organ.
- Ovaj sustav i rezultati procjena moraju biti dokumentirani;
- (2) uspostavljen dokumentiran sporazum s kvalificiranim subjektom, odobren od obje strane na prikladnoj razini upravljanja, koji jasno definira:
- (i) zadatke koji moraju biti provedeni;
 - (ii) izjave, izvještaje i zapise koji moraju biti osigurani;
 - (iii) tehničke uvjete koji se moraju zadovoljiti u provođenju takvih zadataka;
 - (iv) pokrivenost povezane odgovornosti; i
 - (v) zaštitu informacija stečenih prilikom izvođenja takvih zadataka.

- (b) Nadležni organ će osigurati da interni proces auditira i proces upravljanja sigurnosnim rizicima zahtijevani točkom ARA.GEN.200(a)(4) pokriva sve procese certificiranja i kontinuiranog nadzora koji se provodi u njegovo ime.

ARA.GEN.210. Promjene u sustavu upravljanja

- (a) Nadležni organ mora imati uspostavljen sustav za utvrđivanje promjena koje utječu na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadataka i izvršavanje svojih odgovornosti kako je definirano ovim pravilnikom delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju ovog pravilnika. Taj sustav mu omogućuje da prema potrebi poduzima mjeru kako bi njegov sustav upravljanja ostao prikladan i djelotvoran.
- (b) Nadležni organ pravovremeno ažurira svoj sustav upravljanja u skladu s bilo kakvom izmenom ovog pravilnika i kako bi se osigurala djelotvorna provedba.
- (c) Nadležni organ obavešćuje Agenciju o promjenama koje utječu na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadataka i izvršavanje svojih odgovornosti kako je definirano u ovom pravilniku i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju ovog pravilnika nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA Sporazuma.

ARA.GEN.220 Čuvanje zapisa

- (a) Nadležni organ će uspostaviti sustav čuvanja zapisa osiguravajući prikladno skladištenje, pristup i pouzdano praćenje:
- (1) dokumentiranih politika i procedura sustava upravljanja;
 - (2) osposobljavanja, kvalifikacije i autorizacije svog osoblja;
 - (3) raspodjele zadataka, pokrivači elemente koji se zahtijevaju u ARA.GEN.205 kao i detalje dodijeljenih zadataka;
 - (4) procesa certificiranja i podnošenja prijave te nadzora certificiranih i prijavljenih organizacija;
 - (5) procesa za izдавanja dozvola, ovlaštenja i potvrda i kontinuirani nadzor nositelja tih dozvola, ovlaštenja i potvrda;
 - (6) procesa za izdavanje potvrda FSTD kvalifikacije i kontinuirani nadzor FSTD i organizacija koje njima operiraju;
 - (7) nadzora osoba i organizacija koje provode svoje aktivnosti na području Bosne i Hercegovine, ali su pod nadzorom ili su certificirani od nadležnog organa druge države članice ili Agencije, kako je dogovoreneno između tih nadležnih organa;
 - (8) evaluacije i obavještavanja Agencije o alternativnim načinima usklađivanja predloženih od organizacija i procjene alternativnih načina usklađivanja koje koristi nadležni organ;
 - (9) nalaza, korektivnih aktivnosti i datuma zatvaranja aktivnosti;
 - (10) poduzetih prisilnih mera za osiguravanje provođenja propisa;
 - (11) sigurnosnih informacija i daljnjih mera;
 - (12) primjene odredbi o fleksibilnosti u skladu sa ovim pravilnikom; i
 - (13) postupka ocjenjivanja i odobravanja zrakoplova utvrđenog u ORA.ATO.135(a) i DTO.GEN.240(a).
- (b) Nadležni organ dužan je uspostaviti i ažurirati popis svih potvrda organizacija, potvrda o kvalifikaciji FSTD i dozvola i potvrda osoblja koje je izdalo, prijava DTO koje je primilo te programa osposobljavanja DTO koje je verificiralo ili odobrilo kao sukladne s Aneksom I (Dio-FCL), Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izдавanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se uređuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.
- (c) Svi zapisi će se čuvati najmanje u razdoblju specificiranim ovim pravilnikom. U slučaju odsutnosti takve indikacije, zapisi će se čuvati najmanje 5 godina ovisno o primjenjivom zakonu o zaštiti podataka.

ODJELJAK III**Nadzor, certificiranje i postupci poduzimanja prisilnih mjer u svrhu osiguranja primjene propisa****ARA.GEN.300 Nadzor**

- (a) Nadležni organ će verificirati:
- (1) usklađenosć sa zahtjevima primjenjivim za organizacije ili osobe prije izdavanja potvrde, odobrenja, potvrde FSTD kvalifikacije organizaciji ili dozvole, ovlaštenja ili potvrde osoblju, kako je primjenjivo;
 - (2) kontinuiranu usklađenosć sa zahtjevima primjenjivima na osobe koje posjeduju dozvole, ovlaštenja i potvrde, organizacije koje je certificiralo, nositelje

- kvalifikacija FSTD i organizacije od kojih je primilo prijavu;
- (3) implementaciju odgovarajućih mera sigurnosti uvjetovanih od nadležnog organa kako je definirano u ARA.GEN.135(c) i (d).
- (b) Verifikacija će:
- (1) biti potkrijepljena dokumentacijom specifično namijenjenom kako bi osoblju odgovornom za nadzor sigurnosti osigurala upute kako bi mogli obavljati svoje poslove;
 - (2) dati rezultate nadzora sigurnosti osobama i organizacijama kojih se to tiče;
 - (3) biti temeljena na auditima i inspekциjama, uključujući onih na rampi i na nenajavljenim inspekcijskim;
 - (4) osigurati nadležnom organu dokaze potrebne u slučaju da je potrebno daljnje postupanje, uključujući mjere predviđene s ARA.GEN.350 i ARA.GEN.355.
- (c) Opseg nadzora definiranog u (a) i (b) mora uzeti u obzir rezultate aktivnosti prijašnjih nadzora i sigurnosne prioritete.
- (d) Bez obzira na stručnosti države članice i njihove obaveze iz ARO.RAMP, opseg aktivnosti nadzora obavljenih na području Bosne i Hercegovine od osoba ili organizacija uspostavljenih ili nastanjenih u drugoj državi članici će biti određen na temelju sigurnosnih prioriteta, kao i na aktivnostima prijašnjih nadzora.
- (e) Gdje aktivnost osobe ili organizacije uključuje više od jedne države članice ili Agenciju, nadležni organ odgovoran za nadzor pod (a) može pristati da zadatke nadzora provodi nadležni organ(organ) države članice(a) gdje se aktivnosti događaju, ili Agencija. Bilo koja osoba ili organizacija koja je subjekt takvog dogovora će biti informirana o postojanju dogovora i o njegovom opsegu.
- (f) nadležni organ će sakupiti i obraditi sve informacije koje smatraju da su korisne za nadzor, uključujući inspekcije na rampi i nenajavljenje inspekcije.

ARA.GEN.305 Program nadzora

- (a) Nadležni organ će uspostaviti i održavati program nadzora koji obuhvaća aktivnosti nadzora zahtijevanog u ARA.GEN.300 i ARO.RAMP.
- (b) Za organizacije certificirane od nadležnog organa i nositelje potvrde FSTD kvalifikacija, program nadzora mora biti razvijen, vodeći računa o specifičnoj prirodi tih organizacija, kompleksnosti aktivnosti, rezultata prijašnjih certifikacija i/ili aktivnosti nadzora i mora biti temeljeno na procjeni pripadajućih rizika. Uključivat će unutar svakog planiranog ciklusa nadzora:
- (1) audite i inspekcije, uključujući one na rampi i nenajavljenje inspekcije kako je prikladno; i
 - (2) sastanke sazvane između odgovornog rukovoditelja i nadležnog organa kako bi se osiguralo da oboje ostanu informirani o značajnim temama.
- (c) Za organizacije certificirane od nadležnog organa i za nositelje potvrde FSTD kvalifikacije primjenjivat će se planiran ciklus nadzora koji neće biti dulji od 24 mjeseca. Planiran ciklus nadzora može se smanjiti ako postoji dokaz da je sigurnosna izvedba organizacije ili nositelja potvrde FSTD kvalifikacije smanjena. Planiran ciklus nadzora može biti proširen na najviše 36 mjeseci ako je nadležni organ utvrdio da je, tijekom posljednja 24 mjeseca:
- (1) organizacija kontinuirano dokazivala uspješnu identifikaciju sigurnosnih opasnosti i upravljanje pripadajućih rizika;

- (2) organizacija kontinuirano dokazivala pod ORA.GEN.130 da ima potpunu kontrolu nad svim promjenama;
- (3) nisu izdani nalazi razine 1; i
- (4) su sve korektivne aktivnosti bile implementirane unutar vremenskog razdoblja prihvaćenog ili produženog od nadležnog organa kako je definirano u ARA.GEN.350(d)(2).

Planiran ciklus nadzora može nadalje biti proširen na maksimalno 48 mjeseci ako je, uz sve navedeno gore, organizacija uspostavila, i nadležni organ odobrio, efikasan kontinuiran sustav prijavljivanja nadležnom organu u vezi sigurnosne izvedbe i u skladu s propisima same organizacije.

- (ca) Neovisno o točki (c), za organizacije koje provode samo ospozobljavanje za LAPL, PPL, SPL ili BPL te povezana ovlaštenja i potvrde primjenjuje se planirani ciklus nadzora koji nije dulji od 48 mjeseci. Planirani ciklus nadzora smanjuje se ako postoje dokazi da je sigurnosna izvedba organizacije smanjena.
- Planirani ciklus nadzora može se produžiti na najviše 72 mjeseca, ako je nadležni organ utvrdio da je tijekom prethodnih 48 mjeseci:

 - (1) organizacija dokazala da uspješno identificira opasnosti u području sigurnosti zračnog prometa i upravlja pripadajućim rizicima, što je vidljivo iz rezultata godišnjeg pregleda u skladu s ORA.GEN.200(c);
 - (2) organizacija je zadržala kontinuiranu kontrolu nad svim promjenama u skladu s ORA.GEN.130, što je vidljivo iz rezultata godišnjeg pregleda u skladu s ORA.GEN.200(c);
 - (3) nisu izdani nalazi razine 1; i
 - (4) sve korektivne aktivnosti provedene su unutar vremenskog razdoblja koje je nadležni organ prihvatio ili produžio kako je definirano u ARA.GEN.350(d)(2).

- (d) Za osobe koje posjeduju dozvole, ovlaštenja ili potvrde izdane od nadležnog organa program nadzora će uključivati inspekcije, uključujući nenajavljenе inspekcije, kako je prikladno.
- (e) Program nadzora će uključivati zapise datuma kad su auditi, inspekcije i sastanci planirani i kad su takvi auditi, inspekcije i sastanci održani.

- (f) Neovisno o (b), (c) i (ca) program nadzora DTO izrađuje se uzimajući u obzir specifičnu prirodu organizacije, složenost njezinih aktivnosti i rezultate prošlih nadzornih aktivnosti te se temelji na procjeni rizika povezanoj s vrstom ospozobljavanja koje se provodi. Nadzorne aktivnosti obuhvaćaju inspekcije, uključujući nenajavljenе inspekcije, i mogu, ako nadležni organ procijeni da je potrebno, uključivati audite.

ARA.GEN.310 Procedura prve certifikacije – organizacije

- (a) Nakon zaprimanja zahtjeva za prvo stjecanje potvrde organizacije, nadležni organ će verificirati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.
- (b) Kad se ustanovi da je organizacija u skladu s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će izdati potvrdu(-e), kako je ustanovljeno u dodacima III i V ovoga dijela. Potvrde će biti izdane na neograničeno vrijeme. Privilegije i opseg aktivnosti za koje je organizacija odobrena će biti specificirane u uvjetima odobrenja priloženoj potvrdi(-ama).
- (c) Kako bi se omogućilo organizaciji da implementira promjene bez prethodnog odobrenja nadležnog organa u

skladu s ORA.GEN.130, nadležni organ će odobriti proceduru koju podnese organizacija definirajući opseg takvih promjena i opisujući kako će se upravljati takvim promjenama i kako će se one prijavljivati.

ARA.GEN.315. Procedura za izdavanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvola, ovlaštenja ili potvrda – osobe

- (a) Nakon što zaprimi zahtjev za stjecanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvole, ovlaštenja ili potvrde osobe i bilo koju potkrepljujuću dokumentaciju, nadležni organ će verificirati ispunjava li podnositelj zahtjeva primjenjive zahtjeve.
- (b) Kad ustanovi da podnositelj zahtjeva udovoljava primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će izdati, produžiti, obnoviti ili promijeniti dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu.

ARA.GEN.330 Promjene – organizacije

- (a) Nakon što zaprimi zahtjev za promjenu koja zahtjeva prethodno odobrenje, nadležni organ će prije nego izda odobrenje procijeniti i verificirati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.
- Nadležni organ će propisati uvjete pod kojima organizacija može izvoditi operacije tijekom promjene, osim ako nadležni organ utvrdi da potvrda organizacije mora biti suspendirana.
- Kad ustanovi da organizacija udovoljava primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će odobriti promjenu.
- (b) Bez obzira na bilo koje dodatne prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa, kad organizacija implementira promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje bez da je prethodno zaprimila odobrenje nadležnog organa iz (a), nadležni organ će suspendirati, ograničiti, ili ukinuti potvrdu organizacije.
- (c) Za promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležni organ će procijeniti je li informacija dostavljena u obavijesti od organizacije u skladu s ORA.GEN.130 kako bi verificirala usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju da ne udovoljava zahtjevima, nadležni organ će:
 - (1) obavijestiti organizaciju o neudovoljavanju zahtjeva i zahtijevati daljnje promjene; i
 - (2) u slučaju nalaza razine 1 ili 2, postupiti u skladu s ARA.GEN.350.
- (d) Neovisno o (a), (b) i (c) u slučaju izmjena informacija iz prijava koje su primljene od DTO ili programa ospozobljavanja kojim se koristi DTO, a o kojima je obaviješteno u skladu s DTO.GEN.116 Aneksa VIII (Dio-DTO), nadležni organ će postupiti u skladu sa zahtjevima iz ARA.DTO.105 i ARA.DTO.110, kako je primjenjivo.

ARA.GEN.350 Nalazi i korektivne aktivnosti – organizacije

- (a) nadležni organ će za nadzor u skladu s ARA.GEN.300(a) imati sustav za analiziranje nalaza u svrhu utvrđivanja značaja na sigurnost.
- (b) nadležni organ će izdati nalaz razine 1 kad utvrdi značajnu neusklađenost s primjenjivim zahtjevima ovog pravilnika, s procedurama i priručnicima organizacije ili s uvjetima odobrenja ili potvrde koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno dovodi u opasnost sigurnost letenja.
- Nalazi razine 1 uključuju:

 - (1) onemogućavanje pristupa nadležnom organu do smještaja organizacije kako je definirano u ORA.GEN.140 tijekom normalnih radnih sati i nakon dva pisana zahtjeva;

- (2) stjecanje ili održavanje važenja potvrde organizacije kroz falsificiranje podnesenih dokumentiranih dokaza;
- (3) dokaze o zlouporabi ili neovlaštenom korištenju potvrde organizacije; i
- (4) nedostatak odgovornog rukovoditelja.
- (c) nadležni organ će izdati nalaz razine 2 kad utvrdi bilo kakvu neusklađenost primjenjivih zahtjeva ovog pravilnika, s procedurama i priručnicima organizacije ili s uvjetima odobrenja ili potvrde koja bi mogla smanjiti razinu sigurnosti ili dovesti u opasnost sigurnost letenja.
- (d) Kad se utvrdi nalaz tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ će, bez obzira na bilo koju dodatnu aktivnost zahtijevanu ovim pravilnikom, dostaviti nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijevati korektivnu aktivnost povezanu s utvrdenom neusklađenošću. Gdje je relevantno, nadležni organ će obavijestiti državu u kojoj je zrakoplov registriran.
- (1) U slučaju nalaza razine 1 nadležni organ će poduzeti bez odgode i odgovarajuće aktivnosti kako bi zabranio ili ograničio aktivnosti i, ako je prikladno, poduzeti aktivnosti za ukidanje potvrde ili određenog odobrenja ili ograničiti ili suspendirati u cijelosti ili u dijelu, ovisno o ozbilnosti nalaza razine 1, dok organizacija ne poduzme zadovoljavajuće korektivne aktivnosti.
- (2) U slučaju nalaza razine 2, nadležni organ će:
- (i) dopustiti organizaciji razdoblje za implementaciju korektivne aktivnosti prikladno prirodi nalaza, koje ni u kom slučaju inicijalno ne smije biti duže od 3 mjeseca. Na kraju tog razdoblja, te ovisno o prirodi nalaza, nadležni organ može produžiti tromjesečno razdoblje na temelju zadovoljavajućeg korektivnog plana aktivnosti dogovorenog s nadležnim organom; i
 - (ii) procijeniti korektivnu aktivnost i implementacijski plan predložen od organizacije i, ako procjenom zaključi da su dovoljni za rješavanje neusklađenosti, prihvati istu.
- (3) Ako organizacija ne uspije podnijeti prihvatljiv plan korektivnih aktivnosti, ili provesti korektivne aktivnosti u razdoblju prihvaćenom ili produženom od nadležnog organa, nalaz će se podići na nalaz razine 1 i provest će se mjere iz (d)(1).
- (4) nadležni organ će zabilježiti sve nalaze koje je podigao ili koje je priopćio, gdje je primjenjivo, i prisilne mjere u svrhu osiguranja primjene propisa koje je poduzeo, kao i korektivne aktivnosti i datum zatvaranja aktivnosti za nalaze.
- (da) Odstupajući od (a) do (d), kad je riječ o DTO, ako tijekom nadzora ili na neki drugi način nadležni organ pronađe dokaze koji ukazuju na neusklađenost DTO s bitnim zahtjevima iz Anekса X ovog pravilnika, zahtjevima iz Anekса I (Dio-FCL) i Anekса VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika ili zahtjevima iz Anekса III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, nadležni organ:
- (a) sastavlja nalaz, bilježi ga, obavještuje o njemu pisanim putem predstavnika DTO i određuje razuman rok u kojem DTO treba poduzeti korake navedene u DTO.GEN.150 Aneksa VIII (Dio-DTO);
- (b) poduzima trenutačne i primjerene mjere radi ograničavanja ili zabrane aktivnosti ospozobljavanja koje nisu uskladene dok DTO ne poduzme korektivne aktivnosti iz točke 1. ako dode do bilo koje od sljedećih situacija:
- (i) utvrđen je sigurnosni problem;
 - (ii) DTO nije poduzeo korektivne aktivnosti u skladu s DTO.GEN.150;
- (c) u odnosu na programe ospozobljavanja iz DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO) ograničava, suspendira ili ukida odobrenje za program ospozobljavanja;
- (d) poduzima dodatne prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne za prekid neusklađenosti i, prema potrebi, uklanja njezine posljedice.
- (e) Ne dovodeći u pitanje moguće dodatne prisilne mjere, ako organ države članice u skladu s ARA.GEN.300 (d) utvrdi da organizacija, koju je certificirao nadležni organ druge države članice ili koja se prijavila tom organu ili Agenciji, ne poštuje bitne zahtjeve iz Anekса ovog pravilnika, zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Anekса VII (Dio-ORA) i Anekса VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika ili zahtjeve iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Anekса III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, taj organ o tome obavještuje nadležni organ.

ARA.GEN.355 Nalazi i prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa – osobe

- (a) Ako, tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ odgovoran za nadzor u skladu s ARA.GEN.300(a) pronađe dokaz koji pokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za osobu koja posjeduje dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu izdanu u skladu sa ovim pravilnikom, nadležni organ će podići nalaz, zabilježiti ga i obavijestiti nositelja dozvole, ovlaštenja ili potvrde u pisanom obliku.
- (b) Kad se takav nalaz podigne, nadležni organ će provesti istragu. Ako se nalaz potvrđi, nadležni organ će:
- (1) ograniciti, suspendirati ili ukinuti dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu, kako je primjenjivo, kad je identificiran problem o sigurnosti; i
 - (2) poduzeti daljnje prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne da bi se spriječilo nastavljanje neusklađenosti.
- (c) Kada je primjenjivo, nadležni organ će obavijestiti osobu ili organizaciju koja je izdala liječničko uvjerenje ili potvrdu.
- (d) Bez obzira na daljnje prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa, kad nadležni organ države članice djeluje u skladu s odredbama ARA.GEN.300(d) pronađe dokaz o neusklađenosti s primjenjivim zahtjevima za osobu koja posjeduje dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu izdanu od nadležnog organa bilo koje države članice, ono će o tome obavijestiti taj nadležni organ.
- (e) Ako se, tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji dokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za osobu koja je predmet zahtjeva iz ovog pravilnika, a ne posjeduje dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu izdane u skladu s ovim pravilnikom, nadležni organ koji je identificirao neusklađenost će poduzeti prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne kako bi se spriječio nastavak neusklađenosti.

ARA.GEN.360 Promjena nadležnog organa

- (a) Nakon primanja zahtjeva nositelja dozvole za promjenu nadležnog organa, kako je navedeno u FCL.015 (e) Aneksa I (Dio-FCL), BFCL.015 (f) Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili SFCL.015 (f) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, nadležni organ koji je primio zahtjev bez odgadjanja od nadležnog organa nositelja dozvole traži da odmah prenese sve od sljedećeg:
 - (1) potvrdu dozvole;
 - (2) preslike medicinske dokumentacije nositelja dozvole koju taj nadležni organ vodi u skladu s ARA.GEN.220 i ARA.MED.150. Medicinska dokumentacija se prenosi u skladu s MED.A.015 Aneksa IV (Dio-MED) i uključuje sažetak relevantne povijesti bolesti podnositelja zahtjeva, koju provjerava i potpisuje medicinski procjenitelj.
- (b) Nadležni organ koji obavlja prijenos zadržava izvornu dozvolu nositelja dozvole i medicinsku dokumentaciju u skladu s ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 i ARA.MED.150.
- (c) Nadležni organ primatelj odmah ponovno izdaje dozvolu i liječničko uvjerenje pod uvjetom da je primio i obradio sve dokumente navedene u (a). Nakon ponovnog izdavanja dozvole i liječničkog uvjerenja, nadležni organ primatelj odmah od nositelja dozvole zahtjeva da mu dostavi dozvolu koju je izdao nadležni organ koje obavlja prijenos i pripadajuće liječničko uvjerenje.
- (d) Nadležni organ primatelj odmah obavješćuje nadležni organ koje obavlja prijenos o ponovnom izdavanju dozvole i liječničkog uvjerenja nositelju dozvole te da je nositelj dozvole predao dozvolu i pripadajuće liječničko uvjerenje u skladu s (c). Do primitka takve obavijesti nadležni organ koji obavlja prijenos ostaje odgovoran za izdavanje dozvole i liječničkog uvjerenja izvorno izdanih tom nositelju dozvole.

PODDIO FCL**SPECIFIČNI ZAHTJEVI KOJI SE ODNOSE NA
LICENCIRANJE LETAČKE POSADE
ODJELJAK I****Općenito****ARA.FCL.120 Čuvanje zapisu**

Dodatno zapisima zahtijevanih iz ARA.GEN.220(a), nadležni organ će u sustav čuvanja zapisa uključiti i rezultate ispita iz teorijskog znanja i procjene vještina pilota.

ODJELJAK II**Dozvole, ovlaštenja i potvrde****ARA.FCL.200 Procedure za izdavanje, produžavanje i obnavljanje dozvola, ovlaštenja ili potvrda**

- (a) Izdavanje dozvola i ovlaštenja. Nadležni organ će izdati dozvolu člana letačke posade i pripadajuća ovlaštenja upotrebom obrasca određenog u Dodatku I. ovom dijelu. Ako pilot namjerava letjeti izvan područja Bosne i Hercegovine zrakoplovom registriranim u državi članici koja nije država članica koja je izdala dozvolu člana letačke posade, nadležni organ:
 - (1) u podstavak XIII dodaje sljedeću napomenu o dozvoli člana letačke posade: "Ova je dozvola automatski validirana u skladu s dodatkom ICAO ovoj dozvoli" i
 - (2) stavlja dodatak ICAO na raspolaganje pilotu u tiskanom ili elektroničkom obliku.

- (b) Izdavanje potvrde instruktora i ispitivača. Nadležni organ će izdati potvrdu instruktora ili ispitivača kao:
 - (1) upis relevantnih privilegija u dozvole pilota kako je uspostavljeno Dodatkom I. ovog dijela; ili
 - (2) odvojeni dokument, u obliku i na način kako odredi nadležni organ .
- (c) Upis u dozvole od ispitivača. Prije nego konkretno autorizira određene ispitivače da produžavaju ili obnavljaju ovlaštenja ili potvrde, nadležni organ mora razviti odgovarajuće procedure.
- (d) Upis u dozvole od ispitivača. Prije nego posebno autorizira određene instruktore za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornih klipnih aviona ili klasu TMG nadležni organ će razviti odgovarajuće procedure.
- (e) Instruktori za FI(b) ili FI(S) potvrdu. Nadležni organ uspostavlja odgovarajuće postupke za obavljanje letova za osposobljavanje pod nadzrom iz:
 - (1) BFCL.315 (a) (4) (ii) i BFCL.360 (a) (2) Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone; i
 - (2) SFCL.315 (a) (7) (ii) i SFCL.360 (a) (2) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.

ARA.FCL.205 Nadzor ispitivača

- (a) Nadležni organ će razviti program nadzora kako bi mogao nadgledati provođenje i izvođenje ispitivača uzimajući u obzir:
 - (1) broj ispitivača koji je certificiran; i
 - (2) broj ispitivača certificiran od drugih nadležnih organa koji koriste svoje privilegije na području gdje nadležni organ provodi nadzor.
- (b) Nadležni organ sastavlja popis ispitivača koje je certificirao. U popisu se navode privilegije ispitivača te ga nadležni organ objavljuje i ažurira.
- (c) Nadležni organ će razviti procedure određivanja ispitivača za provođenje ispita praktične osposobljenosti.

ARA.FCL.210 Informacije za ispitivače

- (a) Nadležni organ obavješćuje Agenciju o upravnim postupcima, zahtjevima za zaštitu osobnih podataka, odgovornosti, osiguranju od nezgoda i naknadama koje se primjenjuju na njezinu državnom području te koje koriste ispitivači kada provode ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada organ nadležan za potvrdu podnositelja zahtjeva nije isti onaj koji je dodijelio potvrdu ispitivaču nakon što Bosna i Hercegovina ispunilje uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA Sporazuma.
- (b) Kako bi osigurala širenje informacija i pristup informacijama koje je primila od nadležnih organa prema točki (a), Agencija objavljuje te informacije u formatu koji je propisala.
- (c) Nadležni organ može ispitivačima koje je certificirao i ispitivačima koje su certificirali drugi nadležni organi i koji koriste svoje privilegije na njegovom području dostaviti sigurnosne kriterije na koje trebaju obratiti pozornost kada provode ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti u zrakoplovu.

ARA.FCL.215 Razdoblje važenja

- (a) Kad izdaje ili obnavlja ovlaštenje ili potvrdu, nadležni organ ili, u slučaju produženja, ispitivač posebno autoriziran od nadležnog organa, će produžiti razdoblje važenja do kraja relevantnog mjeseca.

- (b) Kad produžava ovlaštenje, potvrdu ispitivača ili instruktora, nadležni organ, ili ispitivač posebno autoriziran od nadležnog organa će produžiti razdoblje važenja ovlaštenja ili potvrde do kraja relevantnog mjeseca.
- (c) Nadležni organ, ili ispitivač posebno autoriziran od nadležnog organa, će upisati datum isteka u dozvolu ili potvrdu.
- (d) Nadležni organ može razviti procedure kojima će se dopustiti da se privilegije nositelja dozvole ili potvrde koriste u razdoblju najduže do 8 tjedana nakon što je uspješno položio primjenjiv ispit(e), dok se ne upiše važenje u dozvolu ili potvrdu.

ARA.FCL.220 Procedura za ponovno izdavanje dozvole pilota

- (a) Nadležni organ će ponovno izdati dozvolu kad god je to potrebno zbog upravnih razloga i:
 - (1) nakon inicijalnog izdavanja ovlaštenja; ili
 - (2) kad je stavak XII dozvole definiran u Dodatku I. ovog dijela popunjen i kad nije više preostalo prostora za nov upis.
- (b) Samo važeća ovlaštenja i potvrde će se prepisati u novi obrazac dozvole.

ARA.FCL.250 Ograničenje, suspenzija i ukidanje dozvole, ovlaštenja i potvrda

- (a) Nadležni organ ograničava, suspendira ili ukida kako je primjenjivo dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja ili potvrde u skladu s ARA.GEN.355 u, ali ne ograničavajući se samo, sljedećim okolnostima:
 - (1) dozvole pilota, ovlaštenja ili potvrda stečene kroz krivotvorene podnesene dokumentacijske dokaze;
 - (2) krivotvorene zapisa knjižice letenja i dozvole ili potvrde;
 - (3) nositelji dozvole više ne ispunjavaju primjenjive zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice;
 - (4) koristi privilegije dozvole, ovlaštenja ili potvrde pod utjecajem alkohola ili droga;
 - (5) neusklađenost s primjenjivim operativnim zahtjevima;
 - (6) postoje dokazi o zlouporabi i nelegalnoj upotrebi potvrde; ili
 - (7) neprihvatljiva izvedba u bilo kojoj fazi dužnosti i odgovornosti ispitivača.
- (b) BHDC također može ograničiti, suspendirati ili ukinuti dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu na temelju pisanog zahtjeva nositelja dozvole ili potvrde.
- (c) Svi ispitni praktični sposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti provedene tijekom suspenzije ili nakon ukidanja potvrde ispitivača neće biti važeći.

ODJELJAK III

Ispiti iz teorijskog znanja

ARA.FCL.300 Procedure provođenja ispita

- (a) Nadležni organ uspostavlja potrebne mehanizme i postupke radi omogućavanja podnositeljima zahtjeva da pristupe ispitu iz teorijskog znanja u skladu s primjenjivim zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za

- balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.
- (b) U slučaju ATPL, MPL, CPL i IR, te procedure će ugodovljavati sljedećem:
 - (1) Ispiti će se održavati u pisanim oblicima ili na računalu.
 - (2) Pitanja za ispite će biti odabrana od nadležnog organa, a prema zajedničkoj metodi koja dopušta pokrivanje kompletne silabuse u svakom predmetu, iz europske središnje banke pitanja (ECQB). ECQB je baza pitanja s više ponuđenih odgovora koju posjeduje Agencija nakon što Bosna i Hercegovina ispunii uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.
 - (3) Ispitivanje iz komunikacija može se provesti zasebno od drugih predmeta. Podnositelj zahtjeva koji je prethodno položio jedan ili više ispita u komunikacijama VFR i IFR, neće biti ponovno ispitani u relevantnim sekcijama.
 - (c) Nadležni organ će obavijestiti podnositelje zahtjeva o jezičkim kojima su dostupni za polaganje ispita.
 - (d) Nadležni organ će uspostaviti odgovarajuće procedure kako bi se osigurao integritet polaganja ispita.
 - (e) Ako nadležni organ ustanovi da podnositelj zahtjeva ne ugodovljava procedurama za polaganje ispita tijekom polaganja ispita, to će se procijeniti kao pad, bilo iz ispita iz pojedinog predmeta ili cijelog ispita.
 - (f) Nadležni organ će zabraniti podnositeljima zahtjeva za koje se dokaže da su varali na ispitnu polaganje ispita u razdoblju od najmanje 12 mjeseci od datuma kad ih se ulovilo u varanju.

PODDIO CC SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA KABINSKU POSADU ODJELJAK I

Potvrde kabinske posade

ARA.CC.100 Procedure za potvrde kabinske posade

- (a) Nadležni organ će uspostaviti procedure za izdavanje, čuvanje zapisa i nadzor potvrda kabinske posade u skladu s ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 i ARA.GEN.300.
- (b) Potvrde kabinske posade će izdavati, koristeći format i specifikacije utvrđene u Dodatku II ovog dijela;
 - (1) nadležni organ;
 - i/ili, ako tako odluči država članica
 - (2) organizacija odobrena u tu svrhu od nadležnog organa.
- (c) Nadležni organ će objaviti:
 - (1) koji organ izdaje potvrde kabinske posade na svom području; i
 - (2) ako su organizacije ovlaštene u tu svrhu, objaviti popis tih organizacija.

ARA.CC.105 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade

Nadležni organ mora poduzeti mjere u skladu s ARA.GEN.355, uključujući suspenziju ili ukidanje potvrde kabinske posade, u sljedećim slučajevima:

- (a) kod neuskladenosti s dijelom-CC ili s primjenjivim zahtjevima Dijela-ORO i Dijela-CAT, kad je uočen sigurnosni problem;
- (b) stjecanje ili održavanje važenja potvrde kabinske posade krivotvorenjem podnesenih dokumentacijskih dokaza;
- (c) korištenje privilegija potvrda kabinske posade pod utjecajem alkohola ili droga; i

- (d) postoje dokazi o zlouporabi i nelegalnom korištenju potvrde kabinske posade.

ODJELJAK II

Organizacije koje provode osposobljavanje kabinske posade ili izdaju potvrde kabinske posade

ARA.CC.200 Odobrenje organizacija koje provode osposobljavanje kabinske posade ili izdaju potvrde kabinske posade

- (a) Prije izdavanja odobrenja organizaciji za osposobljavanje ili operatoru komercijalnog zračnog prijevoza za provođenje osposobljavanja kabinske posade, nadležni organ će verificirati da:
- (1) su način provođenja osposobljavanja, silabusi i pripadajući programi tečajeva osposobljavanja koje provodi organizacija u skladu s primjenjivim zahtjevima Dijela-CC;
 - (2) nastavna oprema koja se koristi za osposobljavanje od organizacije predstavlja realno okruženje putničke kabine tipa(-ova) zrakoplova i tehničke karakteristike opreme kojom će se koristiti kabinska posada; te
 - (3) su instruktori koji provode osposobljavanje iskusni i odgovarajuće kvalificirani za područja osposobljavanja koja provode.
- (b) Ako se, unutar država članica, može odobriti organizacija za izdavanje potvrde kabinske posade nadležni organ će izdati odobrenja samo onim organizacijama koje su uskladene sa zahtjevima navedenim u (a). Prije davanja takvog odobrenja, nadležni organ će:
- (1) procijeniti sposobnost i odgovornost organizacija za obavljanje povezanih zadataka;
 - (2) osigurati da je organizacija uspostavila i dokumentirala procedure za obavljanje povezanih zadataka, uključujući i provođenje provjere(-a) od to kvalificiranih osoba, koje nisu u sukobu interesa i za izdavanje potvrda kabinske posade u skladu s ARA.GEN.315 i ARA.CC.100 (b); te
 - (3) zahtijevati od organizacije da omogući davanje informacija i dokumentacije vezanih uz potvrde kabinske posade koje izdaje i njihovih nositelja, koje su relevantne za nadležni organ u svrhu čuvanja svojih zapisa, provođenja nadzora i provedbe prisilnih mjera u svrhu osiguranja provođenja propisa.

PODDIO ATO

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI S ODOBRENIM ORGANIZACIJAMA ZA OSPOSOBLJAVANJE (ATO)

ODJELJAK I

Općenito

ARA.ATO.105 Program nadzora

Program nadzora za ATO mora uključivati nadgledanje standarda tečajeva, uključujući uzimanje uzoraka letova osposobljavanja s učenicima pilotima, ako je prikladno s obzirom na zrakoplov koji se koristi.

ARA.ATO.110 Odobrenje liste minimalne opreme

Ako nadležni organ zaprimi zahtjev za odobrenje liste minimalne opreme na temelju ORO.MLR.105 Aneksa III (Dio-ORO) i NCC.GEN.101 Aneksa VI (Dio-NCC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama, dužan je postupiti u skladu s ARO.OPS.205 Aneksa II (Dio-ARO) tom pravilniku.

ARA.ATO.120 Čuvanje zapisu

Osim zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora uključiti u svoj sustav čuvanja zapisa detalje tečajeva koje

provodi ATO, i ako je primjenjivo, zapise povezane s FSTD koji se koriste za osposobljavanje.

PODDIO FSTD

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI S KVALIFIKACIJOM UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD)

ODJELJAK I

Općenito

ARA.FSTD.100 Procedura inicijalnog pregleda

- (a) Po primitku zahtjeva za izdavanje potvrde kvalifikacije FSTD, nadležni organ mora:
- (1) pregledati FSTD za koji je podnesen zahtjev za inicijalni pregled ili za nadogradnju u odnosu na primjenjivu razinu kvalifikacije;
 - (2) ocijeniti da je FSTD, u onim područjima koja su nužna, sposoban izvršiti procese osposobljavanja, testiranja i provjera članova letačke posade, kako je primjenjivo;
 - (3) provesti objektivne, subjektivne i funkcionalne testove u odnosu na kvalifikacijsku razinu i ocijeniti rezultate takvih testova kako bi se uspostavile upute za provođenje kvalifikacijskih testova (QTG); i
 - (4) potvrditi da je organizacija koja operira s FSTD uskladena s primjenjivim zahtjevima. Navedeno se ne primjenjuje za inicijalni pregled uredaja za osposobljavanje iz osnova instrumentalnih procedura (BITD).
- (b) Nadležni organ će odobriti QTG samo onda kad je završen inicijalni pregled FSTD i kad se sva odstupanja u QTG ponašaju na zadovoljstvo nadležnog organa. QTG proizašao iz procedure inicijalnog pregleda postaje originalni QTG (MQTG), koji predstavlja temelj za kvalifikaciju FSTD i buduće periodične pregledе FSTD.
- (c) Temelji kvalifikacije i specifični uvjeti.
- (1) Nadležni organ može propisati specifične uvjete za temelje kvalifikacije FSTD kad su ispunjeni zahtjevi u ORA.FSTD.210(a) i kad je dokazano da specifični uvjeti osiguravaju ekvivalentnu razinu sigurnosti u odnosu na onu koja je određena u primjenjivoj specifikaciji certifikacije.
 - (2) Kad je nadležni organ, a koji nije Agencija, uspostavio specifične uvjete za temelje kvalifikacije FSTD, on će bez odgađanja obavijestiti o tome Agenciju nakon što Bosna i Hercegovina ispunje uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA Sporazuma. Obavijest mora uključivati cjelokupan opis specifičnih propisanih uvjeta, i procjenu sigurnosti kojom se dokazuje da je ekvivalentna razina sigurnosti u odnosu na onu koja je određena u primjenjivoj specifikaciji certificiranja uspostavljenja.

ARA.FSTD.110 Izdavanje potvrde kvalifikacije FSTD

- (a) Po završetku pregleda FSTD i kad je utvrđeno da FSTD udovoljava primjenjivim temeljima kvalifikacije u skladu s ORA.FSTD.210 i kad organizacija koja s njim operira udovoljava primjenjivim zahtjevima za održavanje kvalifikacije FSTD u skladu s ORA.FSTD.100, nadležni organ izdat će potvrdu kvalifikacije FSTD neograničenog trajanja, koristeći obrazac kako je određeno u Dodatku IV. ovog dijela.

ARA.FSTD.115 Privremena kvalifikacija FSTD

- (a) U slučaju uvođenja novog zrakoplovnog programa, kad usklađenost sa zahtjevima određenim u ovom poddijelu za kvalifikaciju FSTD nisu mogući, nadležni organ može izdati privremenu razinu kvalifikacije FSTD.

- (b) Za simulatore letenja (FFS) privremena razina kvalifikacije odobrava se samo za razinu A, B ili C.
- (c) Privremena razina kvalifikacije bit će važeća do izdavanja konačne razine kvalifikacije i, u svakom slučaju, neće prelaziti 3 godine.

ARA.FSTD.120 Kontinuiranost kvalifikacije FSTD

- (a) Nadležni organ kontinuirano nadgleda organizaciju koja operira FSTD kako bi utvrdio da:
 - (1) je kompletan set testova u MQTG ponovno proveden progresivno tijekom 12-mjesečnog razdoblja;
 - (2) rezultati periodičnih pregleda nastavljaju biti uskladjeni sa standardima kvalifikacije i da su datirani i sačuvani; i
 - (3) je konfiguracijski kontrolni sustav uspostavljen da osigura kontinuiran integritet hardvera i softvera kvalificiranog FSTD.
- (b) Nadležni organ provodit će periodične preglede FSTD u skladu s procedurama definiranim u ARA.FSTD.100. Navedeni pregledi provodit će se:
 - (1) svake godine, u slučaju simulatora letenja (FFS), uređaja za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaja za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT); početak za svako periodično 12-mjesečno razdoblje je datum inicijalne kvalifikacije. Periodični pregled FSTD provodi se unutar 60 dana prije kraja ovog 12-mjesečnog razdoblja periodičnog pregleda.
 - (2) svake 3 godine, u slučaju BITD.

ARA.FSTD.130 Promjene

- (a) Po primitu zahtjeva za odobrenje bilo koje promjene potvrde kvalifikacije FSTD, nadležni organ mora ispuniti zahtjeve primjenjivih elemenata procedure za inicijalni pregled kao što je opisano u ARA.FSTD.100(a) i (b).
- (b) Nadležni organ može provesti specifični pregled uslijed većih promjena ili kad se sumnja da sposobnost FSTD nije na inicijalno odobrenoj razini kvalifikacije.
- (c) Nadležni organ će uvijek provesti specifični pregled prije izdavanja odobrenja za višu razinu kvalifikacije FSTD.

ARA.FSTD.135 Nalazi i korektivne mjere – potvrda kvalifikacije FSTD

Nadležni organ ograničava, suspendira ili oduzima, kako je primjenjivo, potvrdu kvalifikacije FSTD u skladu s ARA.GEN.350, ali ne ograničavajući se samo na navedeno, i u sljedećim okolnostima:

- (a) ishođenje potvrde kvalifikacije FSTD falsificiranjem podnesenih dokumentacijskih dokaza;
- (b) organizacija koja operira FSTD ne može više dokazati da je FSTD uskladen s odobrenom razinom kvalifikacije; ili
- (c) organizacija koja operira FSTD više ne ispunjava primjenjive zahtjeve Dijela-ORA.

ARA.FSTD.140 Čuvanje zapisa

Osim zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora čuvati i ažurirati listu kvalificiranih FSTD koje nadgleda, datume kad ističe razdoblje pregleda i datumi kad su ti pregledi provedeni.

PODDIO AeMC

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI SA

ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKIM CENTRIMA (AeMC)

ODJELJAK I

Općenito

ARA.AeMC.110 Procedura inicijalnog certificiranja

Procedura certificiranja za AeMC mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Nalazi i korektivne mjere – AeMC

Ne dovodeći u pitanje ARA.GEN.350, nalazi razine 1 uključujući, ne ograničavajući se na sljedeće:

- (a) neuspjeh u imenovanju voditelja AeMC;
- (b) neuspjeh u osiguravanju medicinske povjerljivosti zrakoplovno-medicinskih zapisa; i
- (c) neuspjeh u pružanju medicinskih i statističkih podataka nadležnom organu u svrhe nadzora.

PODDIO MED

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI SA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOM CERTIFIKACIJOM ODJELJAK I Općenito

ARA.MED.120 Medicinski procjenitelji

Nadležni organ mora imenovati jednog ili više liječnika procjenitelja zbog poslova opisanih u ovom odjeljku. Medicinski procjenitelj mora biti licenciran i kvalificiran u medicini i imati:

- (a) poslijediplomsko radno iskustvo u medicini od najmanje 5 godina;
- (b) posebno znanje i iskustvo u zrakoplovnoj medicini; i
- (c) specifično osposobljavanje iz medicinske certifikacije.

ARA.MED.125 Upućivanje nadležnom organu za izdavanje dozvola

Kad AeMC ili zrakoplovno-medicinski ispitivač (AME) donese odluku o sposobnosti podnositelja zahtjeva nadležnom organu za izdavanje dozvole:

- (a) medicinski procjenitelj ili medicinsko osoblje koje je odredio nadležni organ mora procijeniti relevantnu medicinsku dokumentaciju i zatražiti dodatnu medicinsku dokumentaciju, liječničke pregledе i pretrage kad je to potrebno; i
- (b) medicinski procjenitelj mora utvrditi sposobnost podnositelja zahtjeva za izdavanje liječničkog uvjerenja s jednim ili više ograničenja ako je potrebno.

ARA.MED.130 Format liječničkog uvjerenja

Liječničko uvjerenje uskladeno je sa sljedećim specifikacijama:

- (a) Sadržaj
 - (1) Država gdje je izdana dozvola pilota ili gdje se prijavljuje (I),
 - (2) Kategorija liječničkog uvjerenja (II),
 - (3) Broj potvrde počinje UN kodom države gdje je izdana dozvola pilota ili gdje se prijavljuje i u nastavku s kodom brojeva i/ili slova s arapskim brojevima i latiničnim pismom (III)
 - (4) Ime nositelja (IV),
 - (5) Državljanstvo nositelja (VI),
 - (6) Datum rođenja nositelja: (dd/mm/gggg) (XIV),
 - (7) Potpis nositelja (VII),
 - (8) Ograničenje (ograničenja) (XIII),
 - (9) Datum isteka liječničkog uvjerenja (IX) za:
 - (i) Kategorija 1 jednopilotne komercijalne operacije prijevoza putnika,
 - (ii) Kategorija 1 druge komercijalne operacije,
 - (iii) Kategorija 2,
 - (iv) LAPL
 - (10) Datum liječničkog pregleda
 - (11) Datum posljednjeg elektrokardiograma
 - (12) Datum posljednjeg audiograma
 - (13) Datum izdavanja i potpis AME ili medicinskog procjenitelja koji je izdao potvrdu. GMP može

- biti dodan u ovo polje ako nacionalnim zakonodavstvom države članice gdje je izdana dozvola imaju odobrenje za izdavanje liječničkog uvjerenja.
- (14) Žig ili pečat (XI)
- (b) Materijal: osim u slučaju LAPL izdanog od GMP papir ili drugi materijal koji se koristi sprječava ili odmah pokazuje bilo kakve promjene ili brisanja. Svaki unos ili brisanje u obrascu jasno odobrava nadležni organ.
- (c) Jezik: dozvole su napisane nacionalnim jezikom i engleskim i drugim jezicima kako nadležni organ smatra prikladnim.
- (d) Svi datumi na liječničkom uvjerenju napisani su u formatu dd/mm/gggg.

ARA.MED.135 Zrakoplovno-medicinski obrasci

Nadležni organ mora koristiti obrasce za:

- obrazac zahtjeva za liječničko uvjerenje;
- obrazac izvještaja liječničkog pregleda za podnositelje zahtjeva za kategoriju 1 i kategoriju 2; i
- obrazac izvještaja liječničkog pregleda za podnositelje zahtjeva za dozvolu pilota lakog zrakoplova (LAPL).

ARA.MED.145 GMP obavijest nadležnom organu

Nadležni organ, kad je primjenjivo, mora uspostaviti proces obavljanja za liječnike opće/obiteljske medicine (GMP) radi osiguravanja da je GMP svjestan medicinskih zahtjeva propisanih u MED.B.095.

ARA.MED.150 Čuvanje zapisa

- Pored zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora u svoj sustav čuvanja zapisa uključiti detalje zrakoplovno-medicinskih liječničkih pregleda i procjena poslanih od AME, AeMC ili GMP.
- Svi zrakoplovno-medicinski zapisi nositelja dozvola moraju se čuvati najmanje 10 godina nakon isteka posljednjeg liječničkog uvjerenja.
- Za potrebe zrakoplovno-medicinskih procjena i standardizacije, zrakoplovno-medicinski zapisi moraju biti dostupni nakon pismene suglasnosti podnositelja zahtjeva/nositelja dozvole:
 - AeMC, AME ili GMP u svrhu završetka zrakoplovno-medicinske procjene;
 - povjerenstvu za medicinsku reviziju koje može biti osnovano od nadležnog organa za drugostupanjsku reviziju graničnih slučajeva;
 - relevantnim medicinskim stručnjacima za potrebe završetka zrakoplovno-medicinske procjene;
 - medicinskom procjenitelju nadležnog organa druge države članice radi zajedničkog nadzora;
 - podnositelju zahtjeva/nositelju dozvole na njegov pisani zahtjev; i
 - poslije izuzimanja podataka o identitetu podnositelja zahtjeva/nositelja dozvole Agenciji u svrhu standardizacije.
- Nadležni organ može zrakoplovno-medicinske zapise učiniti dostupnim za druge svrhe od onih navedenih u (c) u skladu sa relevantnim odredbama propisa o zaštiti podataka.
- Nadležni organ mora voditi popise:
 - svih AME koji posjeduju važeću potvrdu izdanu od tog organa; i
 - gdje je primjenjivo, svih GMP koji rade kao AME na njihovom području.

Ti će popisi biti dostupni drugim državama članicama i Agenciji na zahtjev.

ARA.MED.160 Razmjena informacija o liječničkim uvjerenjima putem središnje baze

- Agencija uspostavlja i vodi središnju bazu, Europsku bazu zrakoplovno-medicinskih podataka (EAMR).
- U svrhe medicinske certifikacije i nadzora nad kandidatima za liječničko uvjerenje kategorije 1 i nositeljima tog uvjerenja te za nadzor nad AME i AeMC, osobe iz (c) razmjenjuju sljedeće informacije putem EAMR:
 - osnovne podatke o kandidatu za liječničko uvjerenje kategorije 1 ili nositelju tog uvjerenja: nadležni organ za dozvole; prezime i ime; datum rođenja; državljanstvo; adresa e-pošte i broj jedne identifikacijske isprave ili više njih (nacionalna osobna iskaznica ili putovnica) koje je dostavio kandidat;
 - podatke iz liječničkog uvjerenja kategorije 1: datum liječničkog pregleda ili, ako liječnički pregled nije završen, datum početka liječničkog pregleda; datum izdavanja i isteka važenja liječničkog uvjerenja kategorije 1; mjesto pregleda; status ograničenja; status tog uvjerenja (nov, vraćen, privremeno oduzet, oduzet); jedinstveni referentni broj medicinskog procjenitelja nadležnog organa, AME ili AeMC koji je izdao to uvjerenje i njegova nadležnog organa.
 - Za potrebe iz (b) pristup EAMR i informacijama koje sadržava moraju imati sljedeće osobe:
 - medicinski procjenitelji nadležnog organa za dozvole koji su procjenitelji kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 1 ili njegova nositelja i sve drugo ovlašteno osoblje tog organa zaduženo za izradu ili vođenje zapisa o tom kandidatu ili nositelju kako se zahtjeva ovim pravilnikom;
 - AME i drugo ovlašteno osoblje AeMC kojima je kandidat ili nositelj dao izjavu u skladu sa stavkom MED.A.035 (b) (2);
 - sve ovlašteno osoblje nadležnog organa zaduženo za nadzor nad AME ili AeMC koji provode zrakoplovno-medicinske procjene tih kandidata ili nositelja.
- Uz to, Agencija i nadležni organi mogu odobriti drugim osobama pristup EAMR i informacijama koje sadržava ako je to potrebno kako bi se osiguralo dobro funkcioniranje EAMR, osobito njegovo tehničko održavanje. U tom se slučaju Agencija ili nadležni organ mora pobrinuti da su te osobe ovlaštene i ospozobljene, da im je pristup ograničen na ono što je nužno za potrebe zbog kojih im je pristup odobren te da su prethodno prošle ospozobljavanje o primjenjivim propisima o zaštiti osobnih podataka i povezanim mjerama zaštite. Nadležni organ mora unaprijed obavijestiti Agenciju svaki put kad osobi odobrava takav pristup nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA Sporazuma.
- Nadležni organi za dozvole, AME i AeMC iz (c) unose podatke iz (b) u EAMR ili, prema potrebi, ažuriraju podatke u njemu odmah nakon svakog pregleda kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 1 ili njegova nositelja.
- Ako se radi o osobnim podacima kako su definirani u relevantnim odredbama propisa o zaštiti podataka moraju pri svakom unošenju ili ažuriranju unaprijed o tome obavijestiti kandidata za liječničko uvjerenje kategorije 1 ili njegova nositelja.
- Agencija mora osigurati integritet i sigurnost EAMR i informacija koje sadržava pomoći odgovarajuće informatičke infrastrukture. Ona uspostavlja i primjenjuje, u dogоворu s nacionalnim nadležnim organima, protokole

- i tehničke mjere potrebne kako bi se osiguralo da je svaki pristup EAMR i informacijama koje sadržava zakonit i siguran.
- (g) Agencija se mora pobrinuti da se svaka informacija u EAMR izbriše nakon 10 godina. To razdoblje počinje od datuma isteka važenja zadnjeg liječničkog uvjerenja kategorije 1 izdanog predmetnom kandidatu ili nositelju ili od datuma zadnjeg unosa ili ažuriranja podataka o tom kandidatu ili nositelju, ovisno koji je datum kasniji.
- (h) Agencija se mora pobrinuti da kandidati za liječničko uvjerenje kategorije 1 ili njegovi nositelji mogu pristupati svim informacijama o sebi u EAMR i da su upoznati s tim da mogu zahtijevati da se podaci isprave ili izbrišu. Nadležni organi za dozvole procjenjuju takve zahtjeve i, kad smatraju da su predmetne informacije netočne ili nepotrebne za potrebe navedene u (b), moraju se pobrinuti da se te informacije isprave ili izbrišu.

ODJELJAK II

Zrakoplovno-medicinski ispitivači (AME)

ARA.MED.200 Postupak izdavanja, produžavanja, obnavljanja ili promjene AME potvrde

- (a) Procedura certificiranja AME mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.315. Prije izdavanja potvrde, nadležni organ mora imati dokaze da je AME praksa u potpunosti opremljena za obavljanje zrakoplovno-medicinskih liječničkih pregleda u opsegu AME potvrde za koju je podnio zahtjev.
- (b) Kad utvrdi da je AME u skladu s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ izdaje, produžuje, obnavlja ili mijenja potvrdu AME na razdoblje koje ne premašuje tri godine, koristeći i obrazac ustanovljen u Dodatku VII. ovom dijelu.

ARA.MED.240 Liječnici opće/obiteljske medicine (GMP) koji rade kao AME

Nadležni organ mora obavijestiti Agenciju i nadležne organe drugih država članica ako se zrakoplovno-medicinski liječnički pregledi za LAPL na njihovom području mogu obavljati od GMP nakon što Bosna i Hercegovina ispunii uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAsa Sporazuma.

ARA.MED.245 Kontinuirani nadzor AME i GMP

Kod izrade programa kontinuiranog nadzora navedenog u ARA.GEN.305, nadležni organ mora uzeti u obzir broj AME i GMP koji koriste svoje privilegije unutar područja gdje nadležni organ obavlja nadzor.

ARA.MED.250 Ograničenje, suspenzija ili oduzimanje AME potvrde

- (a) Nadležni organ ograničava, suspendira ili oduzima AME potvrdu u sljedećim slučajevima:
- (1) AME više ne ispunjava primjenjive zahtjeve;
 - (2) neuspjeha u zadovoljavanju kriterija za certifikaciju ili kontinuiranu certifikaciju;
 - (3) manjkavositi zrakoplovno-medicinskih zapisa ili dostavljanje netočnih podataka ili informacija;
 - (4) falsificiranja medicinskih zapisa, potvrde ili dokumentacije;
 - (5) prikrivanja činjenice koje se odnose na podnositelja zahtjeva, odnosno nositelja medicinske svjedodžbe, ili lažne ili prijevarne izjave ili izlaganja nadležnom organu;
 - (6) neuspjeha ispravljanja nalaza iz nadzora AME prakse; i
 - (7) na zahtjev certificiranog AME.
- (b) Potvrda AME mora se automatski ukinuti u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

- (1) oduzimanje liječničke licence za obavljanje medicinske prakse; ili
- (2) brisanje iz registra liječnika.

ARA.MED.255 Prilagodljive mjere za osiguranje provodenja propisa

Ako se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji pokazuje odstupanje AeMC, AME ili GMP, organ nadležan za dozvole mora imati proces provjere liječničkih uvjerenja izdanih od tog AeMC, AME ili GMP i može ih učiniti nevažećim gdje je to potrebno radi osiguranja sigurnosti letenja.

ODJELJAK III

Medicinska certifikacija

ARA.MED.315 Provjera liječničkih izvještaja

Nadležni organ za dozvole mora imati uspostavljen proces:

- (a) provjere liječničkih pregleda i procjene izvještaja zaprimljenih od AeMC, AME i GMP i obavještavanja istih o bilo kojim nedosljednostima, propustima ili greškama napravljenih u procesu procjenjivanja; i
- (b) asistiranja AME i AeMC na njihov zahtjev u vezi njihove odluke o zrakoplovno-medicinskoj sposobnosti u spornim slučajevima.

ARA.MED.325 Procedura drugostupanjske procjene

Nadležni organ mora uspostaviti proceduru za razmatranje graničnih i spornih slučajeva s neovisnim medicinskim savjetnicima, s iskustvom u praksi zrakoplovne medicine, koji će razmotriti i preporučiti sposobnost podnositelja za medicinsku certifikaciju.

ARA.MED.330 Posebne zdravstvene okolnosti

- (a) Kada se otkriju nove medicinske tehnologije, lijekovi ili postupci pomoću kojih se kandidate koji inače ne udovoljavaju zahtjevima može ocijeniti kao zdravstveno sposobne, može se provesti istraživanje radi prikupljanja dokaza o sigurnom korištenju privilegija dozvole.
- (b) Kako bi se provelo istraživanje, nadležni organ, u suradnji s najmanje još jednim nadležnim organom, može razviti i ocijeniti protokol za medicinsku procjenu na temelju kojega ti nadležni organi mogu izdati određeni broj liječničkih uvjerenja za pilote uz odgovarajuća ograničenja.
- (c) AeMC i AME mogu izdavati liječnička uvjerenja samo na temelju istraživačkog protokola ako ih je tako uputio nadležni organ.
- (d) Protokol međusobno dogovaraju dotični nadležni organi te on uključuje najmanje:
 - (1) procjenu rizika;
 - (2) pregled i ocjenu literature kako bi se dokazalo da izdavanje liječničkog uvjerenja na temelju istraživačkog protokola neće ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole;
 - (3) detaljne kriterije za odabir pilota obuhvaćenih protokolom;
 - (4) ograničenja koja će se upisivati u liječničko uvjerenje;
 - (5) postupke praćenja koje provode dotični nadležni organi;
 - (6) određivanje krajnjih točaka za prekid protokola.
- (e) Protokol je uskladen s odgovarajućim etičkim načelima.
- (f) Nositeljima dozvole s liječničkim uvjerenjem izdanim na temelju protokola korištenje privilegija dozvole ograničava se na letove zrakoplovom registriranim u jednoj od država članica uključenih u istraživački protokol. To se ograničenje navodi u liječničkom uvjerenju.

- (g) Nadležni organ nakon što Bosna i Hercegovina ispunjava uslove iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma:
- (1) Agenciji dostavlja:
 - (i) istraživački protokol prije provedbe;
 - (ii) pojedinosti i kvalifikacije imenovane kontaktne točke;
 - (iii) dokumentirana izvješća o redovitim ocjenama učinkovitosti protokola;
 - (2) AeMC i AME u svojoj nadležnosti radi informiranja dostavljaju pojedinosti protokola prije provedbe.

PODDIO DTO

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI S PRIJAVLJENIM ORGANIZACIJAMA ZA OSPOSOBLJAVANJE (DTO)

ARA.DTO.100 Prijava nadležnom organu

- (a) Nakon što primi prijavu od DTO, nadležni organ provjerava sadržava li prijava sve informacije navedene u DTO.GEN.115 Aneksa VIII (Dio-DTO) i potvrđuje da je primilo prijavu te predstavniku DTO dodjeljuje pojedinačni referentni broj DTO.
- (b) Ako prijava ne sadržava potrebne informacije ili ako informacije ukazuju na neusklađenosnost s bitnim zahtjevima iz Aneksa X ovog pravilnika, zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika ili zahtjevima iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice nadležni organ postupa u skladu s ARA.GEN.350 (da).

ARA.DTO.105 Izmjene prijava

Nakon što primi obavijest o izmjeni informacija iz prijave DTO, nadležni organ postupa u skladu s ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Provjera usklađenosti programa osposobljavanja

- (a) Nakon što nadležni organ primi program osposobljavanja DTO i sve izmjene tog programa, što se dostavlja u skladu s DTO.GEN.115 (c) Aneksa VIII (Dio-DTO), ili zahtjev za odobrenje programa osposobljavanja DTO, što se podnosi u skladu s DTO.GEN.230(c) tog aneksa, nadležni organ provjerava da su ti programi osposobljavanja sukladni sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice ovisno o slučaju.
- (b) Kad se nadležni organ uvjeri da su program osposobljavanja DTO i sve njegove izmjene usklađeni s tim zahtjevima, obavješće o tome pisanim putem predstavnika DTO ili, u slučaju iz DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO), odobrava program osposobljavanja. Za to odobrenje koristi se obrascem iz Dodatka VIII ovom aneksu (Dio-ARA).
- (c) U slučaju bilo kakve neusklađenosti nadležni organ postupa u skladu s ARA.GEN.350(da) ili, u slučaju iz DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO), odbacuje zahtjev za odobrenje programa osposobljavanja.

Dodatak I

Dozvola člana letačke posade

Dozvola člana letačke posade koju je država članica izdala u skladu s Aneksom I (Dio-FCL), Aneksom III (Dio-BFCL)

propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice mora biti u skladu sa sljedećim specifikacijama:

- (a) Sadržaj. Broj stavke uvijek mora biti otisnut zajedno s nazivom stavke. Stavke od I do XI su "stalne" stavke, a stavke od XII do XIV su "promjenjive" stavke koje se mogu napisati na odvojenom ili odvojivom dijelu glavnog obrasca. Svaki odvojeni ili odvojni dio mora biti jasno prepoznatljiv kao dio dozvole.
- (1) Stalne stavke:
 - (I) država izdavanja dozvole;
 - (II) naziv dozvole;
 - (III) serijski broj dozvole koji započinje s UN kodom zemlje izdavanja dozvole iza kojeg slijedi "FCL", "BFCL" ili "SFCL" i oznaka sastavljena od arapskih brojeva i/ili slova latiničnog pisma;
 - (IV) ime nositelja dozvole (latiničnim pismom, čak i ako je pismo nacionalnog jezika drukčije od latinice);
 - (IVa) datum rođenja;
 - (V) adresa nositelja dozvole;
 - (VI) državljanstvo nositelja dozvole;
 - (VII) potpis nositelja dozvole;
 - (VIII) nadležni organ te, prema potrebi, uvjeti pod kojima je izdana dozvola;
 - (IX) certifikacija važenja i odobrenje za odobrene privilegije;
 - (X) potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum tog izdavanja; i
 - (XI) pečat ili žig nadležnog organa.
- (2) Promjenjive stavke:
 - (XII) ovlaštenja, potvrde i, ako je riječ o balonima i jedrilicama, privilegije: klasa, tip, potvrde instruktora itd., s datumima isteka važenja, prema potrebi. Privilegije radio-telefonije (R/T) mogu se nalaziti u dozvoli ili na zasebnoj potvrdi;
 - (XIII) napomene: tj. posebne primjedbe o ograničenjima i primjedbe o privilegijama, uključujući primjedbe o jezičnoj sposobnosti, napomene o automatskoj validaciji dozvola te ovlaštenja za zrakoplove iz Aneksa II kada se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz; i
 - (XIV) svi ostali podaci koje zahtjeva nadležni organ (npr. mjesto rođenja/mjesto podrijetla).
- (b) Materijal. Papir ili drugi materijal koji se upotrebljava na kojem su onemogućene bilo kakve promjene ili brisanja ili na kojem su takve izmjene ili brisanja lako uočljivi. Svaki upis i svako brisanje na obrascu jasno će odobriti nadležni organ.
- (c) Jezik. Dozvole se pišu na jednom od jezika u službenoj upotrebni u Bosni i Hercegovini i na engleskom te ostalim jezicima koje nadležni organ smatra prikladnjima.

Prednja stranica

Naziv i logotip nadležnog organa (engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)	Zahtjevi
EUROPSKA UNIJA (samo na engleskom jeziku)	„Europska unija“ treba se izbrisati u slučaju država koje nisu članice EU
DOZVOLA ČLANA LETAČKE POSADE (engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)	Veličina svake stranice je jedna osmina A4
►① Izdano u skladu s dijelom FCL/dijelom BFCL/dijelom SFCL (izbrisati neprimjenjive dijelove)◀ ►② Ova je dozvola u skladu sa ICAO standardima, osim u slučaju privilegija LAPL i BIR ili ako je uz nju priloženo liječničko uvjerenje za LAPL◀ (engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)	EASA Obrazac 141. – 2. izdanje

Stranica 2.

I	Država izdavanja	Zahtjevi
III	Broj dozvole	►① Serijski broj dozvole uvijek započinje s UN oznakom države izdavanje dozvole za kojom slijedi „FCL“, „BFCL“ ili „SFCL“, ovisno o slučaju◀
IV	Prezime i ime nositelja dozvole	
IVa	Datum rođenja (vidjeti upute)	Treba upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/yyyy.
XIV	Mjesto rođenja	
V	Adresa nositelja dozvole: Ulica, grad, područje, poštanski broj	
VI	Državljanstvo	
VII	Potpis nositelja dozvole:	
VIII	Nadležni organ koji izdaje dozvolu npr. ovaj CPL(A) izdan je na temelju ATPL koji je izdao/izdala.....(treća zemlja).....	
X	Potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum	
XI	Pečat ili žig nadležnog organa koji izdaje dozvolu	

Stranica 3.

II	Naziv dozvole, datum prvog izdavanja i oznaka države	► ⁽¹⁾ Upotrebljavaju se pokrate kao u dijelu FCL (npr. PPL(H), ATPL(A) itd.), Dijelu BFCL i Dijelu SCFL◀ Treba upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/gggg.
IX	Važenje: privilegije dozvole mogu se koristiti samo ako je nositeljima važeće liječničko uvjerenje za traženu privilegiju. Nositelj uz dozvolu treba nositi dokument s fotografijom za potrebe identifikacije.	Taj dokument nije određen, ali je putovnica dovoljna kad je potrebna identifikacija izvan države koja je izdala dozvolu.
XII	Privilegije radio-telefonije: Nositelj ove dozvole dokazao je sposobnost korištenja R/T uređaja u zrakoplovu na.....(navesti jezik/jezike)	
XIII	Napomene: Jezična sposobnost: (jezik (jezici)/razina/datum isteka)	Ovdje se unose sve dodatne potrebne informacije o dozvoli i privilegije utvrđene direktivama/uredbama ICAO, EZ ili EU. Unose se posebne primjedbe o jezičnoj sposobnosti, razini i datumu isteka. U slučaju LAPL: LAPL nije izdan u skladu sa ICAO standardima. ► ⁽²⁾ U slučaju SPL, osim u slučajevima iz ► ⁽³⁾ članka (3)(b) stavka (2) (a)◀ propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice privilegije za akrobatsko letenje i letenje u uvjetima bez vanjske vidljivosti za jedrilicu te za metode starta koriste se u skladu s SFCL 155, SFCL 200 i SFCL 215 Aneksa III (Dio SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice ovisno o slučaju.◀

Dodatne stranice – Zahtjevi:

Stranice 1, 2. i 3. dozvole moraju biti u skladu s obrascem utvrđenim u modelu iz ove točke. Nadležni organ uključuje dodatne prilagođene stranice s tablicama koje sadržavaju barem sljedeće informacije:

- ovlaštenja, potvrde, primjedbe i privilegije,
- datume isteka važenja ovlaštenja te privilegija iz potvrda instruktora i ispitivača,
- datume ispitivanja ili provjere,
- napomene i ograničenja (operativna ograničenja),
- polja za broj potvrde ispitivača i/ili instruktora i potpis, prema potrebi,
- skraćenice.

Dodatne su stranice namijenjene nadležnom organu ili posebno ovlaštenim instrukturima ili ispitivačima.

Prva izdavanja ovlaštenja ili potvrde upisuje nadležni organ. Producenje ili obnavljanje ovlaštenja ili potvrde može upisati nadležni organ ili posebno ovlašteni instruktori ili ispitivači.

Operativna ograničenja upisuju se u „Napomene i ograničenja” uz odgovarajuću ograničenu privilegiju, npr. pristupanje IR ispitu praktične sposobljenosti s kopilotom, privilegije osposobljavanja ograničene na 1 tip zrakoplova.

Ovlaštenja koja nisu validirana nadležni organ može izbrisati iz dozvole.

Dodatak II Aneksu VI D/O-ARA

Standardni EASA format za potvrdu kabinske posade

Potvrde kabinske posade izdane u skladu s Dijelom-CC u državama članicama moraju biti u skladu sa sljedećim odredbama:

1. POTVRDA KABINSKE POSADE

Ova potvrda izdana je u skladu s dijelom-CC

2. **Referentni broj:**
3. **Država izdavanja:**
4. **Ime i prezime nositelja:**
5. **Datum i mjesto rođenja:**
6. **Državljanstvo:**
7. **Vlastoručni potpis:**
8. **Nadležni organ:**
9. **Organ koji izdaje potvrdu: službeni žig, pečat ili logo**
10. **Potpis osobe koja je izdala potvrdu:**
11. **Datum izdavanja:**
12. **Nositelj ove potvrde može ostvariti povlastice da djeluje kao kabinska posada na zrakoplovu u komercijalnom zračnom prijevozu ako ispunjava zahtjeve iz Dijela-CC, te ako je zdravstveno sposoban i posjeduje važeću kvalifikaciju na tipu zrakoplova**

EASA obrazac 142 - Izdanje 1

Upute:

- (a) Potvrda kabinske posade sadržava sve stavke navedene u EASA obrascu 142. u skladu s točkama od 1. do 12. kako je navedeno i opisano u sljedećem tekstu.
- (b) Veličina potvrde je 105 mm × 74 mm (jedna osmina formata A4) ili 85 mm × 54 mm korišteni materijal sprječava lake izmjene ili brisanje.
- (c) Dokument mora biti tiskan na engleskom i jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini, koje nadležni organ smatra primjerenim.
- (d) Dokument izdaje nadležni organ ili organizacija odobrena za izdavanje potvrde kabinske posade. U tom slučaju mora se navesti na potvrdi referenca odobrenja nadležnog organa države članice.
- (e) Potvrda kabinske posade priznaje se u svim državama članicama i nije potrebno zamijeniti dokument prilikom rada u drugoj državi članici.

Točka 1 : Naslov „POTVRDA KABINSKE POSADE” i pozivanje na Dio-CC.

Točka 2 : Referentni broj na potvrdi mora započeti s UN kodom zemlje države članice nakon čega slijede najmanje dva posljednja broja godine izdavanja potvrde i samo za pojedinačnu upotrebu/broj prema kodu kojeg je odredio nadležni organ (npr. BE-08 -xxxx).

Točka 3 : Država članica u kojoj se izdaje potvrda.

Točka 4 : Puno ime (prezime i ime) nositelja potvrde, kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu.

Točke 5 i 6 : Datum i mjesto rođenja, kao i državljanstvo nositelja potvrde kao što je navedeno službenom identifikacijskom dokumentu nositelja.

Točka 7 : Vlastoručni potpis

Točka 8 : Identifikacijski podatci o nadležnom organu države članice u kojoj se izdaje potvrda, upisuju se i dostavljaju puni naziv nadležnog organa, poštanska adresa, službeni pečat ili logotip prema potrebi.

Točka 9 : Ako je nadležni organ koji izdaje potvrdu, upisuje se naziv „nadležni organ” i stavљa se službeni pečat, žig ili logotip. Samo u tom slučaju nadležni organ može odrediti stavljaju li se službeni pečat, žig ili logotip i u točki 8.

Točka 10 : Potpis ovlaštene službene osobe organa koji izdaje potvrdu.

Točka 11 : Koristit će se standardni oblik datuma: npr. dan/mjesec/godina u cijelosti (npr. 22/02/2008).

Točka 12 : Iste rečenice na engleskom jeziku i njihov potpun i precizan prijevod na drugom jeziku, koje nadležni organ smatra odgovarajućim.

Dodatak III ANEKSU VI DIO-ARA

POTVRDA ZA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE (ATO) Europska unija * Nadležni organ
POTVRDA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE [BROJ POTVRDE/REFERENTNI BROJ] U skladu s ovim pravilnikom i propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone, propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice [PRILAGODITI OVISNO O SLUČAJU] i pod niže navedenim uvjetima, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je [IME ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE] [ADRESA ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE] Organizacija za osposobljavanje certificirana u skladu s Dijelom ORA s privilegijama za provođenje tečajeva osposobljavanja za Dio FCL, uključujući uporabu FSTD, kako je navedeno u priloženom odobrenju tečaja osposobljavanja/tečaja osposobljavanja za dio BFCL/ tečaja osposobljavanja za Dio SFCL [PRILAGODITI OVISNO O SLUČAJU]
UVJETI: Ova je potvrda ograničena na privilegije i opseg tečajeva osposobljavanja, uključujući korištenje FSTD, navedenim u priloženom odobrenju tečajeva osposobljavanja. Ovaj je potvrda važeća dok je odobrena organizacija sukladna s Dijelom ORA, Dijelom FCL, Dijelom BFCL, Dijelom SFCL [PRILAGODITI OVISNO O SLUČAJU] i drugim primjenjivim propisima. Ovisno o sukladnosti s gore navedenim uvjetima ova je potvrda važeća ako nije vraćena, zamijenjena, ograničena, privremeno oduzeta ili trajno oduzeta.
Datum izdavanja: Potpis: [Nadležni organ]

*izbrisati „Europska unija“ za države koje nisu članice EU.
EASA obrazac 143, 2. izdanje – stranica 1. od 2.

**POTVRDA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE
ODOBRENJE PROGRAMA OSPOSOBLJAVANJA**

POTVRDA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE ODOBRENJE PROGRAMA OSPOSOBLJAVANJA	
<p>Prilog potvrdi ATO broj:</p> <p style="text-align:center">[BROJ POTVRDE/REFERENTNI BROJ]</p> <p style="text-align:center">[IME ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE]</p>	
<p>Stekla je privilegiju pružanja i provođenja tečajeva osposobljavanja za Dio FCL/Dio BFCL/Dio SFCL [PRILAGODITI OVISNO O SLUČAJU] i korištenje sljedećih FSTD:</p>	
Tečaj osposobljavanja	FSTD koji se koriste, uključujući slovni kod (*)
<p>(*) kako je navedeno u potvrdi kvalifikacije</p>	
<p>Ovo je odobrenje tečajeva osposobljavanja važeće:</p> <p class="list-item-l1">(a) sve dok potvrda ATO nije vraćena, zamijenjena novom, ograničena, privremeno oduzeta ili trajno oduzeta; i</p> <p class="list-item-l1">(b) sve dok se sve operacije izvode u skladu s Dijelom ORA, Dijelom FCL, Dijelom BFCL, Dijelom SFCL [PRILAGODITI OVISNO O SLUČAJU], drugim primjenjivim propisima i, prema potrebi, postupcima u dokumentaciji organizacije propisanoj u Dijelu ORA.</p>	
<p>Datum izdavanja:</p> <p>Potpis: [Nadležni organ]</p> <p>Za državu članicu/EASA</p>	

*Dodatak IV ANEKSU VI DIO-ARA***POTVRDA KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRA LET****Uvod**

EASA Obrazac 145 mora se koristiti za potvrdu kvalifikacije FSTD. Navedeni dokument mora sadržavati FSTD specifikacije uključujući bilo koju limitaciju(-e) i specijalnu autorizaciju(-e) ili odobrenje(-a) kako je prikladno za predmetni FSTD.

Potvrda kvalifikacije će se ispisivati na engleskom jeziku, te na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini kako odredi nadležni organ.

Konvertibilan FSTD mora imati odvojenu potvrdu kvalifikacije za svaki tip zrakoplova. Različiti motor i oprema na predmetnom FSTD ne zahtijevaju odvojenu potvrdu kvalifikacije. Sve potvrde kvalifikacije moraju imati serijski broj kojem prethodi oznaka u slovima, što će se odnositi samo na taj predmetni FSTD. Oznaka u slovima će biti specifična za nadležni organ koji izdaje potvrdu.

<p style="text-align: center;">Europska unija (*)</p> <p style="text-align: center;">Nadležni organ</p> <p style="text-align: center;">POTVRDA KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRA LET</p>
<p style="text-align: center;">REFERENCA:</p>
<p>U skladu s ovim pravilnikom i pod niže navedenim uvjetima, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je:</p> <p style="text-align: center;">FSTD [TIP OZNAKA U SLOVIMA]</p> <p style="text-align: center;">na lokaciji [NAZIV I ADRESA ORGANIZACIJE]</p> <p>Udovoljio zahtjevima za kvalifikaciju propisanim u Dijelu ORA, pod uvjetima u priloženoj FSTD specifikaciji</p>
<p>Ova potvrda ostaje važeća pod uvjetima da su FSTD i nositelj potvrde kvalifikacije uskladeni s primjenjivim zahtjevima Dijela ORA, ako se od njega nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjena, ograničena, suspendirana ili oduzeta.</p>
<p>Datum izdavanja:</p> <p>Potpis:</p>

[nadležni organ]	
POTVRDA KVALIFIKACIJE FSTD: [Referenca] SPECIFIKACIJE FSTD	
A. Tip ili varijanta zrakoplova: B. Razina kvalifikacije FSTD: C. Osnovni referentni dokument: D. Vizualni sustavi: E. Pokretni sustavi: F. Vrsta motora: G. Vrsta instrumenata: H. ACAS: I. Smicanje vjetra: J. Dodatne mogućnosti: K. Zabrane ili ograničenje:	
L. Uputne informacije koje se odnose na okolnosti osposobljavanja, testiranja i provjere	
CAT I RVR m DH ft	
CAT II RVR m DH ft	
CAT III RVR m DH ft (najmanja vrijednost)	
LVTO RVR m	
Zadnje iskustvo	
IFR osposobljavanje/provjera	/
Ovlaštenje za tip	
Provjera stručnosti	
Automatski pristup	
Automatsko slijetanje/izravnanje zrakoplova po središnjoj liniji	/
ACAS I/II	/
Sustav upozorenja na područje smicanja vjetra/predvidivo područje smicanja vjetra	/
WX-radar	
HUD/HUGS	/
VENTILATORI	
GPWS/EGPWS	/
ETOPS sposobnost	
GPS	
Drugo	
Datum izdavanja:	
Potpis:

Dodatak V ANEKSU VI DI ARA

<p style="text-align: center;">POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA (AeMC)</p> <p style="text-align: center;">Europska unija (*)</p> <p style="text-align: center;">Nadležni organ</p> <p style="text-align: center;">POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA</p>
<p style="text-align: center;">REFERENCA:</p> <p>U skladu s ovim pravilnikom i prema uvjetima navedenima u nastavku, [nadležni organ] potvrđuje</p> <p style="text-align: center;">[NAZIV ORGANIZACIJE]</p> <p style="text-align: center;">[ADRESA ORGANIZACIJE]</p> <p>Kao certificirani zrakoplovno-medicinski centar iz Dijela ORA s privilegijama i opsegom aktivnosti kako je navedeno u priloženim uvjetima odobrenja.</p>
<p>UVJETI:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ova potvrda ograničena je u skladu s odjeljkom o opsegu odobrenja u priručniku odobrene organizacije;2. Ovom se potvrdom zahtijeva usklađenost s postupcima utvrđenima u dokumentaciji u vezi s organizacijom, u skladu s Dijelom ORA.3. Ova je potvrda važeća uz uvjet da je sukladna sa zahtjevima Dijela ORA osim u slučaju njenog povrata, zamjene, ukidanja ili poništenja.
<p>Datum izdavanja:</p> <p>Potpis:</p> <p>.....</p>

(*) Europska unija briše se za države koje nisu članice EU
EASA Obrazac 146, Izdanje 1

Dodatak VI ANEKSU VI DIO-ARA

(PRAZNA STRANICA)

*Dodatak VII ANEKSU VI (DIO-ARA)***POTVRDA ZA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKE ISPITIVAČE (AME)****Europska unija (*)****Nadležni organ****POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA****BROJ POTVRDE/REFERENCA:**

U skladu s ovim pravilnikom prema niže navedenim uvjetima, [nadležni organ] potvrđuje

[IME ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

[ADRESA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

Kao zrakoplovno-medicinski ispitač

UVJETI:

1. Ova potvrda je ograničena na privilegije navedene u prilogu ove AME potvrde;
2. Ova potvrda zahtijeva usklađenost s provedbenim pravilima i procedurama propisanim u Dijelu-MED.
3. Ova potvrda će ostati važeća na period od 3 godine, do [xx/yy/zzzz(**)] na temelju uskladišivanja zahtjevima Dijela-MED, osim ako se od nje nije prethodno odustalo, ako nije zamjenjena, suspendirana ili oduzeta.

Datum izdavanja: xx/yy/zzzz

Potpis: [Nadležni organ]

() Europska unija briše se za države koje nisu članice EU**(**) Datum isteka važenja: dan/mjesec/godina.**EASA Obrazac 148, izdanje 1.*

POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA	
Prilog AME potvrdi broj:	
PRIVILEGIJE I OPSEG	
[Ime i akademska titula zrakoplovno-medicinskog ispitiča] dobio je privilegiju(-e) da obavlja zrakoplovno-medicinske liječničke preglede i procjene za izdavanje liječničkog uvjerenja kako je navedeno u tablici dolje i za izdavanje liječničkog uvjerenja za:	
LAPL	[da/datum]
Kategorija 2	[da/datum]
Kategorija 1 produženje/obnova	[da/datum]/[ne]
Datum izdavanja: xx/yy/yyyy	Potpis: [Nadležni organ]

Dodatak VIII ANEKSU VI (DIO-ARA)

Odobrenje programa osposobljavanja		
Za prijavljenu organizaciju za osposobljavanje (DTO)		
Europska unija (*)		
Nadležni organ		
<i>Nadležni organ izdavanja:</i>		
<i>Naziv DTO:</i>		
<i>Referentni broj DTO:</i>		
<i>Odobreni programi osposobljavanja:</i>		
Standardizacija ispitača – FE(S), FE(B) (**)	Referentna oznaka:	Napomene:
Tečaj za obnovu znanja – FE(S), FE(B) (**)		
Prethodno navedeni nadležni organ provjerio je prethodno navedene programe osposobljavanja i utvrdio da su ti programi u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio FCL) ovog pravilnika, Aneksa III (Dio BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio SCFL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.		
<i>Datum izdavanja:</i>		
<i>Potpis: [nadležni organ]</i>		

(*) Izbrisati „Europska unija“ za države koje nisu članice EU.

(**) Prilagoditi ovisno o slučaju.

EASA Obrazac 157. – 2. izdanje ► - stranica 1/1

ANEKS VII
ZAHJTEVI ZA ORGANIZACIJU ZA ČLANOVE
POSADE ZRAKOPLOVA
[DIO-ORA]
PODDIO GEN
OPĆENITI ZAHTJEVI
ODJELJAK I.
Općenito

ORA.GEN.105 Nadležni organ

- (a) za potrebe ovog dijela, nadležni organ koji provodi nadzor nad:
 - (1) organizacijama koje podliježu obvezama certifikacije mora biti:
 - (i) za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja u Bosni i Hercegovini, organ određen od Bosne i Hercegovine;
 - (ii) za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji, Bosna i Hercegovina;
 - (2) FSTD mora biti:
 - (i) Agencija, za FSTD:
 - smještene izvan područja država članica, ili
 - smještene na području država članica i kojima operiraju organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji,
 - (ii) za FSTD smještene na području država članica i kojima operiraju organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u državi članici, organ određen od države članice gdje organizacija koja njime operira ima glavno mjesto poslovanja, ili Agencija, ako je tako zahtijevano od spomenute države članice.
- (b) Kad je FSTD smješten izvan područja država članica kojim operira organizacija certificirana od države članice, Agencija mora kvalificirati taj FSTD u koordinaciji s državom članicom koja je certificirala organizaciju koja operira predmetnim FSTD.

ORA.GEN.115 Zahtjev za potvrdu organizacije

- (a) Zahtjev za potvrdu organizacije ili dopunu postojeće potvrde mora se izvršiti u obliku i prema pravilima uspostavljenima od nadležnog organa, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve ovog pravilnika.
- (b) Podnositelji zahtjeva za inicijalnu potvrdu moraju dostaviti nadležnom organu dokumentaciju kojom će dokazati na koji način su uskladeni sa zahtjevima uspostavljenima u ovom pravilniku. Predmetna dokumentacija mora uključivati procedure koje će opisivati kako će se upravljati promjenama koje ne zahtijevaju odobrenje i kako će se obavještavati nadležni organ.

ORA.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Alternativni načini usklađivanja u odnosu na AMC usvojen od Agencije može se koristiti od organizacije kako bi se uspostavila usklađenost s ovim pravilnikom.
 - (b) Kad organizacija ima potrebu koristiti alternativni način usklađivanja, ona mora, prije nego taj način usklađivanja provede, dostaviti nadležnom organu cjelovit opis alternativnog načina usklađivanja. Opis mora uključivati sve izmjene priručnika ili procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu koja dokazuje da su ispunjeni zahtjevi ovog pravilnika.
- Organizacija može implementirati predmetne načine usklađivanja ako prethodno ishodi odobrenje od nadležnog

organu i nakon primitka obavijesti kako je opisano u ARA.GEN.120(d).

ORA.GEN.125 Uvjete odobrenja i privilegije organizacije

Certificirana organizacija mora ispunjavati uvjete opsega i privilegija koji su uspostavljeni u uvjetima odobrenja koje je priloženo potvrdi organizacije.

ORA.GEN.130 Promjene u organizacijama

- (a) Bilo koja promjena koja utječe na:
 - (1) opseg potvrde ili uvjete odobrenja organizacije; ili
 - (2) na bilo koji od elemenata sustava upravljanja organizacije kako se zahtijeva u ORA.GEN.200(a)(1) i (a)(2), mora zahtijevati prethodno odobrenje nadležnog organa.
 - (b) Za bilo koje promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje u skladu s ovim pravilnikom, organizacija mora podnijeti zahtjev i ishoditi odobrenje izdano od nadležnog organa. Zahtjev mora biti podnesen prije nego predmetna promjena stupa na snagu, kako bi se omogućilo nadležnom organu da utvrdi kontinuiranu usklađenosć s ovim propisom i da izmjeni, ako je potrebno, potvrdu organizacije i povezane uvjete odobrenja koje su priložene potvrdi.
- Organizacija mora osigurati nadležnom organu svu relevantnu dokumentaciju.
- Promjena će biti implementirana nakon primitka formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu s ARA.GEN.330.
- Organizacija mora operirati pod uvjetima koje je uspostavio nadležni organ tijekom takvih promjena, kako je primjenjivo.
- (c) Sve promjene koje nisu podložne odobrenju moraju se kontrolirano provesti i o istom je potrebno obavijestiti nadležni organ kako je definirano procedurom odobrenom od nadležnog organa u skladu s ARA.GEN.310(c).

ORA.GEN.135 Kontinuirano važenje

- (a) Potvrda organizacije ostat će važeća pod uvjetom:
 - (1) da organizacija ostaje uskladena s relevantnim zahtjevima ovog propisa, uzimajući u obzir odredbe povezane s načinom postupanja s nalazima kako je specificirano pod ORA.GEN.150;
 - (2) da je nadležnom organu osiguran pristup organizaciji kako je definirano u ORA.GEN.140 radi utvrđivanja kontinuirane usklađenosć s relevantnim zahtjevima ovog propisa; i
 - (3) da potvrda nije zamijenjena ili ukinuta.
- (b) Nakon oduzimanja ili zamjene potvrde, ista mora biti vraćena nadležnom organu bez odgode.

ORA.GEN.140 Pristup

U svrhu utvrđivanja usklađenosć s relevantnim zahtjevima ovog propisa, organizacija mora osigurati pristup bilo kojem smještaju, zrakoplovu, dokumentu, zapisima, podacima, procedurama ili bilo kojoj drugoj materiji koja je relevantna aktivnosti koju provodi, a koja je pod certifikacijom, bez obzira je li ugovorena ili ne, bilo kojoj autoriziranoj osobi:

- (a) nadležnog organa kako je definirano u ORA.GEN.105; ili
- (b) organa koje nastupa pod odredbama u ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) ili ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Nalazi

Nakon što zaprimi obavijest o nalazima, organizacija mora:

- (a) utvrditi temeljni uzrok nastanka neusklađenosti;
- (b) odrediti plan korektivne akcije; i

- (c) dokazati implementaciju korektivne akcije na zadovoljstvo nadležnog organa unutar usuglašenog razdoblja s nadležnim organom kako je određeno u ARA.GEN.350(d).

ORA.GEN.155 Reakcija bez odgađanja na problem sigurnosti

Organizacija mora implementirati:

- (a) svaku mjeru sigurnosti koja se zahtijeva od nadležnog organa u skladu s ARA.GEN.135(c); i
 (b) svaku relevantnu obveznu sigurnosnu informaciju izdanu od Agencije, uključujući naredbe o plovilbenosti.

ORA.GEN.160 Izvješćivanje o dogadajima

- (a) Kao dio svojeg sustava upravljanja organizacija uspostavlja i održava sustav izvješćivanja o dogadajima, uključujući obvezno i dobrovoljno izvješćivanje. Za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja u državi članici taj sustav mora ispunjavati zahtjeve iz ovog pravilnika i propisa kojim se uređuje izvještavanje o dogadajima.
 (b) Organizacija izvješće nadležni organ i, u slučaju zrakoplova koji nije registriran u državi članici, državu registra o svakom dogadaju ili stanju povezanim sa sigurnošću koji ugrožavaju ili, ako se ne isprave ili ne riješe, mogu ugroziti zrakoplov, osobu u njemu ili bilo koju drugu osobu, a posebno svaku nesreću ili ozbiljnu nezgodu.
 (c) Ne dovodeći u pitanje (b), organizacija obavješće nadležni organ i nositelja odobrenja projekta o bilo kakvoj nezgodi zrakoplova, neispravnosti, tehničkom kvaru, prekoračenju tehničkih ograničenja, događaju koji bi mogao razjasniti netočne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima utvrđenim u skladu s propisom o certifikaciji plovilbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija kao i o svim drugim izvanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti zrakoplov i osobе u njemu, a nisu rezultirale nesrećom ili ozbiljnom nezgodom.
 (d) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se uređuje izvještavanje o dogadajima, akte donesene na temelju tog propisa, izvješća u skladu s (c) moraju:
 (1) izraditi se što je prije moguće, ali u svakom slučaju unutar 72 sata od kad je organizacija identificirala događaj ili uvjete koji su povezani s izvješćem, osim ako to spriječe izvanredne okolnosti.
 (2) biti u obliku i prema pravilima koja je utvrđio nadležni organ, kako je definirano u ORA.GEN.105;
 (3) sadržavati sve potrebne informacije o uvjetima za koje organizacija zna.
 (e) Za organizacije koje nemaju glavno mjesto poslovanja u državi članici:
 (1) početna obvezna izvješća tih organizacija moraju:
 (i) štititi na odgovarajući način povjerljivost identiteta izvjestitelja i osoba navedenih u izvješću;
 (ii) sastaviti se što je prije moguće, ali u svakom slučaju unutar 72 sata od kad je organizacija saznala za događaj, osim ako to spriječe izvanredne okolnosti;
 (iii) pripremiti se u obliku i prema pravilima koje odredi Agencija;
 (iv) sadržavati sve potrebne informacije o uvjetima koji su poznati organizaciji;

- (2) prema potrebi, te organizacije sastavljaju izvješće o praćenju procesa kako bi se osiguralo da detaljna djelovanja koja namjeravaju provesti spriječe slične događaje u budućnosti, odmah nakon što su ta djelovanja određena; ta izvješća o praćenju procesa:
 (i) šalju se relevantnim subjektima koji su prvotno izvješćivani u skladu s (b) i (c);
 (ii) pripremaju se u obliku i prema pravilima koja odredi Agencija.

ODJELJAK II **Upravljanje**

ORA.GEN.200 Sustav upravljanja

- (a) Organizacija mora uspostaviti, implementirati i održavati sustav upravljanja koji uključuje:
 (1) jasno definirane dužnosti i odgovornosti kroz organizaciju, uključujući direktnu odgovornost za sigurnost od strane odgovornog rukovoditelja;
 (2) opis cjelokupnih filozofija i načela organizacije u odnosu na sigurnost, poznat kao politika sigurnosti;
 (3) određivanje opasnosti sigurnosti zrakoplovstva u odnosu na aktivnosti organizacije, njihovu evaluaciju i upravljanje povezanih rizika, uključujući poduzimanje mjera u svrhu smanjenja rizika i potvrđivanje njihove efikasnosti;
 (4) održavanje osoblja sposobljenim i kompetentnim za izvođenje njihovih zadataka;
 (5) dokumentaciju svih ključnih procesa sustava upravljanja, uključujući proces osvješćivanja osoblja o njihovim odgovornošćima, i procedure za izmjenu te dokumentacije;
 (6) funkciju nadgledanja usklađenosti organizacije s relevantnim zahtjevima. Nadgledanje usklađenosti mora uključivati sustav osiguranja povratnih informacija o nalazima odgovornom rukovoditelju kako bi se osigurala efikasna implementacija korektivnih mjera kako je potrebno; i
 (7) bilo koje dodatne relevantne zahtjeve propisane ovim pravilnikom i propisom kojim se uređuje izvještavanje o dogadajima.
 (b) Sustav upravljanja mora odgovarati veličini organizacije i prirodi i kompleksnosti njenih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike koje se odnose na te aktivnosti.
 (c) Neovisno o (a), u organizaciji koja provodi osposobljavanje samo za LAPL, PPL, SPL ili BPL i odgovarajuća ovlaštenja ili potvrde, upravljanje sigurnosnim rizicima i nadgledanje usklađenosti definirano u (a)(3) i (a)(6) može se obaviti u okviru organizacijskog pregleda koji se provodi najmanje jednom u kalendarskoj godini. Organizacija obavješće nadležni organ o rezultatima pregleda bez nepotrebnog odgađanja.

ORA.GEN.205 Ugovorne aktivnosti

- (a) Ugovorne aktivnosti uključuju sve aktivnosti organizacije unutar opsega odobrenja koje se izvode od druge organizacije koja je certificirana da provodi predmetne aktivnosti ili nije certificirana, no radi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Organizacija mora osigurati da kad ugovara ili nabavlja bilo koji dio svojih aktivnosti, da su ugovorna ili nabavna usluga ili proizvod usklađeni s primjenjivim zahtjevima.
 (b) Kad certificirana organizacija ugovori bilo koji dio svojih aktivnosti organizaciji koja nije certificirana u skladu s ovim dijelom da provodi takvu aktivnost, ugovorna organizacija mora raditi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Ugovorna organizacija mora osigurati da je nadležnom organu dan pristup ugovornoj organizaciji,

kako bi se utvrdila kontinuirana usklađenost s primjenjivim zahtjevima.

ORA.GEN.210 Zahtjevi za osoblje

- (a) Organizacija mora odrediti odgovornog rukovoditelja, koji posjeduje ovlast kojom osigurava da je za sve aktivnosti osigurano dovoljno financijskih sredstava i kojom osigurava da se sve aktivnosti izvode u skladu s primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efektivnog sustava upravljanja.
- (b) Osoba ili grupa osoba mora biti imenovana od strane organizacije, s odgovornošćima kojima se osigurava da organizacija ostaje u skladu s primjenjivim zahtjevima. Ta osoba(-e) će biti odgovorne odgovornom rukovoditelju.
- (c) Organizacija mora imati dovoljan broj kvalificiranog osoblja za planirane zadatke i aktivnosti koje se imaju obaviti u skladu s primjenjivim zahtjevima.
- (d) Organizacija mora održavati zapise o odgovarajućem iskustvu, kvalifikacijama i osposobljenosti kako bi dokazala usklađenost sa (c).
- (e) Organizacija mora osigurati da je sve osoblje svjesno pravila i procedura koji su relevantni za izvođenje njihovih dužnosti.

ORA.GEN.215 Zahtjevi za smještaj

Organizacija mora imati smještaj koji omogućuje izvođenje i upravljanje svih planiranih zadataka i aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima.

ORA.GEN.220 Čuvanje zapisa

- (a) Organizacija mora uspostaviti sustav čuvanja zapisa koji omogućuje prikladno čuvanje i pouzdano praćenje svih razvijenih aktivnosti, pokrivajući posebno sve elemente naznačene u ORA.GEN.200.
- (b) Format zapisa mora biti određen u procedurama organizacije.
- (c) Zapisi moraju biti čuvani na način koji osigurava zaštitu od oštećenja, neovlaštene izmjene i krađe.

PODDIO ATO

ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE ODJELJAK I

Općenito

ORA.ATO.100 Područje primjene

Ovaj Poddio uspostavlja zahtjeve koje mora ispunjavati organizacija koja provodi osposobljavanje za dozvole pilota i povezana ovlaštenja i potvrde.

ORA.ATO.105 Zahtjev

- (a) Podnositelji zahtjeva za izdavanje potvrde kao odobrenoj organizaciji za osposobljavanje (ATO) moraju dostaviti nadležnom organu:
 - (1) sljedeće informacije:
 - (i) naziv i adresu organizacije za osposobljavanje;
 - (ii) datum planiranog početka aktivnosti;
 - (iii) osobne detalje (detaljan životopis) i kvalifikacije za šefa školstva (HT), za instruktora(-e) za provođenje osposobljavanja u letu, za instruktora(-e) za provođenje osposobljavanja na simulatoru i za instruktora(-e) za provođenje teorijskog osposobljavanja;
 - (iv) ime(-na) i adresu(-e) aerodroma i/ili operativnog(-ih) mesta na kojima će se osposobljavanje provoditi;
 - (v) popis zrakoplova kojima će se operirati u svrhu osposobljavanja, uključujući njihovu grupu,

- klasu ili tip, registraciju, vlasnika i kategoriju potvrde plovibenosti, ako je primjenjivo;
- (vi) popis uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) koje organizacija za osposobljavanje namjerava koristiti, ako je primjenjivo;
- (vii) vrstu osposobljavanja koju organizacija za osposobljavanje želi provoditi i pripadajuće programe osposobljavanja; i
- (2) operativne priručnike i priručnike osposobljavanja.
- (b) Organizacije za osposobljavanje za testno letenje. Bez obzira na (a)(1)(iv) i (v), organizacija za osposobljavanje za testno letenje mora dostaviti samo sljedeće:
 - (1) ime(-na) i adresu(-e) osnovnog aerodroma i/ili operativnog(-ih) mesta na kojima će se osposobljavanje provoditi; i
 - (2) popis tipova ili kategorija zrakoplova koji će se koristiti za osposobljavanje za testno letenje.
 - (c) U slučaju promjena potvrde, podnositelji zahtjeva moraju dostaviti nadležnom organu relevantne dijelove informacija i dokumentaciju kao što je navedeno u (a).

ORA.ATO.110 Zahtjevi za osoblje

- (a) HT mora biti imenovan. HT mora imati veliko iskustvo u svojstvu instruktora u područjima relevantnim za osposobljavanje koje ATO provodi i mora posjedovati osobine potrebne za uspješno vođenje i rukovođenje organizacijom.
- (b) Odgovornosti HT moraju uključivati:
 - (1) osiguravanje da je provođeno osposobljavanje u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone, Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ovisno o slučaju, i, ako je riječ o osposobljavanju za testne letove, da su ispunjeni relevantni zahtjevi iz Aneksa I (Dio-21) propisa o certifikaciji plovibenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija i iz programa osposobljavanja;
 - (2) osiguranje da je zadovoljavajuća integracija osposobljavanja u letu na zrakoplovima ili uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let i teorijskog osposobljavanja; i
 - (3) nadzor napretka pojedinog podnositelja zahtjeva.
- (c) Instruktori za provođenje teorijskog osposobljavanja moraju imati:
 - (1) praktično iskustvo u zrakoplovstvu u područjima koja su relevantna za osposobljavanje koje provode i završen tečaj iz metodike i tehnikе osposobljavanja; ili
 - (2) prethodno iskustvo u provođenju teorijskog osposobljavanja i prikladno teorijsko iskustvo u predmetu za kojeg će provoditi osposobljavanje.
- (d) Instruktori letenja i instruktori na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let moraju imati kvalifikacije u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvole članovima letačke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice za vrstu osposobljavanja koje provode.

ORA.ATO.120 Čuvanje zapisa

Sljedeći zapisi moraju se čuvati tijekom trajanja tečaja i najmanje tri godine nakon završetka ospozobljavanja:

- (a) detalji o teorijskom, letačkom i ospozobljavanju na uređaju za ospozobljavanje koji simuliraju let koji su dani pojedinom podnositelju zahtjeva;
- (b) detaljni i redovni izvještaji o napretku od instruktora uključujući procjene, i redovni testovi napretka u letenju i teorijski ispit; i
- (c) informacije o dozvolama i povezanim ovlaštenjima i potvrdoma podnositelja zahtjeva, uključujući datume isteka važenja i liječničkih uvjerenja i ovlaštenjima.

ORA.ATO.125 Program ospozobljavanja

- (a) Program ospozobljavanja mora biti razvijen za svaku vrstu tečaja koja će se izvoditi.
- (b) Program ospozobljavanja mora biti u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvole članovima letačke posade za balone, Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ovisno o slučaju, i, ako je riječ o ospozobljavanju za testne letove, relevantnim zahtjevima iz Aneksa I (Dio-21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uredaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

ORA.ATO.130 Priručnik ospozobljavanja i operativni priručnik

- (a) ATO mora uspostaviti i održavati priručnik ospozobljavanja i operativni priručnik koji sadrže informacije i instrukcije koje omogućavaju osoblju da provodi svoje dužnosti i koji daju upute podnositeljima zahtjeva na koji način moraju ispuniti zahtjeve tečaja.
- (b) ATO mora omogućiti dostupnost osoblju i gdje je prikladno podnositeljima zahtjeva informacije sadržane u priručniku ospozobljavanja, u operativnom priručniku i u dokumentaciji odobrenja ATO.
- (c) U slučaju da ATO izvodi ospozobljavanje za testno letenje, operativni priručnik mora ispunjavati zahtjeve operativnog priručnika za testno letenje, kao što je uspostavljeno u Dijelu-21.
- (d) Operativni priručnik mora uspostaviti sheme vremenskih ograničenja naleta za instruktore ospozobljavanja u letu, uključujući maksimalni broj sati naleta, maksimalni broj sati naleta ospozobljavanja i minimalno vrijeme odmora između dužnosti ospozobljavanja u skladu s Dijelom-ORO.

ORA.ATO.135 Zrakoplov za ospozobljavanje i FSTD

- (a) ATO upotrebljava prikladnu flotu zrakoplova za ospozobljavanje ili FSTD koji su odgovarajuće opremljeni za tečajeve ospozobljavanja koji se pružaju. Flota zrakoplova mora biti sastavljena od zrakoplova koji ispunjavaju sve zahtjeve utvrđene u propisima koje donosi BHDC. Zrakoplovi obuhvaćeni (a), (b), (c) ili (d) Aneksa IX ovog pravilnika mogu se upotrebljavati za ospozobljavanje ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
 - (1) tijekom postupka ocjenjivanja nadležni organ potvrdio je razinu sigurnosti usporedivu s onom koja je definirana posebnim propisom iz oblasti plovidbenosti zrakoplova;
 - (2) nadležni organ odobrio je uporabu zrakoplova za ospozobljavanje u ATO.
- (b) ATO će provoditi ospozobljavanje na FSTD samo kad je dokazao nadležnom organu:

- (1) prikladnost između FSTD specifikacija i povezanog programa ospozobljavanja;
- (2) da su FSTD-ovi koji se koriste usklađeni s relevantnim zahtjevima Dijela-FCL;
- (3) u slučaju simulatora letenja (FFS), da FFS prikladno reprezentira relevantni tip zrakoplova; i
- (4) da je ugradio u sustav prikladno nadgledanje promjena FSTD i da je osigurao da te promjene ne utječu na prikladnost programa ospozobljavanja.
- (c) Ako je zrakoplov koji se koristi za test praktične ospozobljenosti drukčijeg tipa od FFS koji se koristio za ospozobljavanje za letenje u vizualnim uvjetima, maksimalno priznavanje mora biti ograničeno na ono koje se odnosi na FNPT II za avione i FNPT II/III za helikoptere u relevantnom letačkom programu ospozobljavanja.
- (d) Organizacije za ospozobljavanje za testno letenje. Zrakoplov koji se koristi za ospozobljavanje za testno letenje mora biti prikladno opremljen s testnim letačkim instrumentima, u skladu sa svrhom ospozobljavanja.

ORA.ATO.140 Aerodromi i operativna mjesta

Kad izvodi letačko ospozobljavanje na zrakoplovu, ATO mora koristiti aerodrome ili operativna mjesta koja imaju prikladan smještaj i karakteristike koje dopuštaju ospozobljavanje relevantnih manevara, uzimajući u obzir ospozobljavanje koje se provodi i kategoriju i tip zrakoplova koji se koristi.

ORA.ATO.145 Preduvjeti za ospozobljavanje

- (a) ATO mora osigurati da polaznici zadovolje sve preduvjete za ospozobljavanje utvrđene u Dijelu-MED, Dijelu-FCL i, ako je primjenjivo, one koji su određeni u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uredaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (b) U slučaju ATO-ova koji provode ospozobljavanje za testno letenje, podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati sve preduvjete za ospozobljavanje utvrđene u skladu s propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uredaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

ORA.ATO.150 Ospozobljavanje u trećim zemljama

Kad je ATO odobren za provođenje ospozobljavanja za ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR) u trećim zemljama:

- (a) program ospozobljavanja mora uključivati aklimatizacijsko letenje u jednoj od država članica prije nego se provede test praktične ospozobljenosti za IR; i
- (b) test praktične ospozobljenosti za IR mora biti proveden u jednoj od država članica.

ODJELJAK II**Dodatni zahtjevi za ATO-ove koji provode ospozobljavanje za CPL, MPL, ATPL, povezana ovlaštenja i potvrde****ORA.ATO.210 Zahtjevi za osoblje**

- (a) Šef školstva (HT). Osim u slučaju za ATO koji provodi ospozobljavanje za testno letenje, imenovani HT mora imati veliko iskustvo kao instruktor za profesionalnu dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja ili potvrde.
- (b) Voditelj instruktora letenja (CFI). ATO koji provodi letačko ospozobljavanje mora imenovati CFI koji mora biti odgovoran za nadgledanje instruktora letenja i instruktora koji provode ospozobljavanje u uređajima koji simuliraju let te radi standardiziranje ospozobljavanja na avionu, te na

uredajima koji simuliraju let. CFI mora posjedovati najvišu profesionalnu dozvolu i pripadajuća ovlaštenja koja su povezana s tečajevima letačkog ospasobljavanja koja se provode i imati potvrdu instruktora s privilegijama koje mu daju da provodi ospasobljavanje za najmanje jedan od ponuđenih tečajeva ospasobljavanja.

- (c) Voditelj instruktora za provođenje teorijskog ospasobljavanja (CTKI). ATO koji provodi teorijsko ospasobljavanje mora imenovati CTKI koji mora biti odgovoran za nadgledanje svih instruktora za provođenje teorijskog ospasobljavanja i za standardizaciju cjelokupnog teorijskog ospasobljavanja. CTKI mora imati veliko iskustvo kao instruktur teorijskog ospasobljavanja u područjima relevantnim za ospasobljavanje koje provodi ATO.

ORA.ATO.225 Program ospasobljavanja

- (a) Program ospasobljavanja mora uključivati detaljno opisane faze letačkog i teorijskog ospasobljavanja, tjedan po tjedan ili po fazama, popis standardnih vježbi i pregled nastavnog plana i programa.
 (b) Sadržaj i slijed programa ospasobljavanja mora biti specificiran u priručniku ospasobljavanja.

ORA.ATO.230 Priručnik ospasobljavanja i operativni priručnik

- (a) Priručnik ospasobljavanja mora sadržavati standarde, svrhu i ciljeve ospasobljavanja za svaku fazu ospasobljavanja koju su podnositelji zahtjeva obvezni zadovoljiti i mora sadržavati sljedeće elemente:
 - plan ospasobljavanja,
 - pripremu i izvođenje vježbi u zraku,
 - letačko ospasobljavanje na FSTD, ako je primjenjivo,
 - teorijsko ospasobljavanje.
 (b) Operativni priručnik mora dati relevantne informacije određenim grupama osoblja, kao što su instruktori letenja, instruktori koji provode ospasobljavanje u uredajima koji simuliraju let, instruktori koji provode teorijsko ospasobljavanje, operativno osoblje i osoblje održavanja, i mora sadržavati općenite, tehničke, rutne informacije i informacije o ospasobljavanju osoblja.

ODJELJAK III

Dodatni zahtjevi za ATO koji provode specifične vrste ospasobljavanja

Poglavlje 1

Tečaj učenja na daljinu

ORA.ATO.300 Općenito

ATO može biti odobren za provođenje tečajeva modularnih programa koristeći metodu učenja na daljinu u sljedećim slučajevima:

- (a) za tečajeve modularnog teorijskog ospasobljavanja;
- (b) za tečajeve dodatnog teorijskog znanja za ovlaštenje za klasu ili tip; ili
- (c) za tečajeve odobrenog predvjetnog potrebnog teorijskog znanja za prvo ovlaštenje za tip za višemotorne helikoptere.

ORA.ATO.305 Ospasobljavanje u učionici

- (a) Element ospasobljavanja u učionici mora biti uključen u svim predmetima modularnog tečaja učenja na daljinu.
- (b) Ukupno vrijeme provedeno u stvarnom ospasobljavanju u učionici ne smije biti manje od 10 % od ukupnog vremena trajanja tečaja.
- (c) Obzirom na navedeno, učionica mora biti dostupna ili u glavnom mjestu smještaja poslovnih aktivnosti ATO ili u sklopu prikladnog smještaja na nekoj drugoj lokaciji.

ORA.ATO.310 Instruktori

Svi instruktori moraju biti u potpunosti upoznati sa zahtjevima programa tečaja učenja na daljinu.

Poglavlje 2

Ospasobljavanje bez ospasobljavanja u zrakoplovu (ZFFT)

ORA.ATO.330 Općenito

- (a) Odobrenje za ospasobljavanje bez ospasobljavanja u zrakoplovu (ZFTT), kao što je specificirano u Dijelu-FCL, može biti odobreno samo ATO koji također imaju privilegije da provode CAT operacije ili ATO koji imaju specificirane sporazume s CAT operatorima.
- (b) Odobrenje za ZFTT će biti izdano samo ako operator ima najmanje 90 dana operativnog iskustva na tipu aviona.
- (c) U slučaju da ZFTT provodi ATO koji ima specificiran sporazum s operatorom, uvjet od 90 dana operativnog iskustva neće biti primjenjiv ako je TRI(a) koji je uključen u dodatnim polijetanjima i slijetanjima, u skladu s dijelom-ORO, ima operativno iskustvo na tipu aviona.

ORA.ATO.335 Simulator letenja

- (a) FFS odobren za ZFTT mora biti upotrebljiv u skladu s kriterijima sustava upravljanja ATO.
- (b) Pokretni i vizualni sustav FFS mora biti u potpunosti upotrebljiv, u skladu s primjenjivim specifikacijama certifikacije za FSTD kao što je definirano u ORA.FSTD.205.

Poglavlje 3

Integrirani tečajevi ospasobljavanja za dozvolu pilota višečlane posade

ORA.ATO.350 Općenito

Privilegije za provođenje MPL integriranog tečaja bit će dane samo ATO koji je također odobren da provodi CAT operacije ili ima specificiran sporazum s CAT operatorom.

Poglavlje 4

Ospasobljavanje za testno letenje

ORA.ATO.355 Organizacija za ospasobljavanje za testno letenje

- (a) ATO koji je odobren da provodi ospasobljavanje za testno letenje za stjecanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za testno letenje u skladu s Dijelom-FCL može proširiti svoje privilegije na provođenje ospasobljavanja za druge kategorije testnog letenja i druge kategorije osoblja za testno letenje, ako:
 - (1) su ispunjeni relevantni zahtjevi Dijela-21; i
 - (2) postoje specificirani sporazumi između ATO i Dijela-21 organizacije koja upošljava ili namjerava uposlit takvo osoblje.
- (b) Zapisi ospasobljavanja moraju uključivati pisane izvještaje od podnositelja zahtjeva, kao što se zahtjeva programom ospasobljavanja, uključujući, gdje je primjenjivo, procesuirane podatke i analize zapisanih parametara relevantnih za tip testnog leta.

PODDIO FSTD

ZAHTJEVI ZA ORGANIZACIJE KOJE OPERIRAJU

UREĐAJIMA ZA OSPOSUBLJAVANJE KOJI

SIMULIRAJU LET (FSTD) I ZAHTJEVI ZA

KVALIFIKACIJU FSTD

ODJELJAK I

Zahtjevi za organizacije koje operiraju FSTD

ORA.FSTD.100 Općenito

- (a) Podnositelj zahtjeva za potvrdu kvalifikacije FSTD mora dokazati nadležnom organu da je uspostavio sustav upravljanja u skladu s ORA.GEN, odjeljak II. Predmetno dokazivanje mora osigurati da podnositelj zahtjeva,

- direktno ili preko ugovora, ima sposobnost za održavanje performansi, funkcija i ostalih karakteristika specificiranih za razinu kvalifikacije FSTD i sposobnost za kontrolu instalacija FSTD.
- (b) Ako je podnositelj zahtjeva nositelj potvrde kvalifikacije izdane u skladu s ovim dijelom, FSTD specifikacije moraju biti specificirane:
- (1) u uvjetima ATO potvrde; ili
 - (2) u slučaju nositelja AOC, u priručniku ospozobljavanja.

ORA.FSTD.105 Održavanje kvalifikacije FSTD

- (a) Kako bi održao kvalifikaciju FSTD, nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora provoditi kompletni set testova sadržanih u uputi za provođenje kvalifikacijskih testova (MQTG) i mora provoditi funkcionalne i subjektivne testove progresivno kroz 12-mjesečno razdoblje.
- (b) Rezultati moraju biti datirani, označeni kao analizirani i ocijenjeni, i čuvani u skladu s ORA.FSTD.240, u svrhu dokazivanja da je standard FSTD održavan.
- (c) Konfiguracijski kontrolni sustav mora biti uspostavljen kako bi se osigurala kontinuirana integracija hardvera i softvera kvalificiranog FSTD.

ORA.FSTD.110 Modifikacije

- (a) Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora uspostaviti i održavati sustav kako bi utvrdio, procijenio i uklonio bilo koju važnu modifikaciju u FSTD kojima operira, osobito:
- (1) bilo koju modifikaciju zrakoplova koja je bitna za ospozobljavanje, testiranje i provjere, bez obzira je li stavljena na snagu putem naredbe o plovidbenosti; i
 - (2) bilo koju modifikaciju FSTD, uključujući pokretne i vizualne sustave, kad su bitni za ospozobljavanje, testiranje i provjere, kao što je to u slučaju izmjene podataka.
- (b) Modifikacije FSTD hardvera i softvera koji utječu na rukovanje, performanse i operativne sustave ili bilo koja velika modifikacija pokretnog ili vizualnog sustava mora biti evaluirana kako bi se odredio utjecaj na prvotni kriterij kvalifikacije. Organizacija mora pripremiti izmjene za bilo koje validacijske testove na koje je izvršen utjecaj.
- (c) Organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed u slučaju velikih promjena kako bi se utvrdilo jesu li testovi provedeni na zadovoljavajući način. Nadležni organ mora odrediti je li nakon modifikacije potrebna specifična evaluacija FSTD, a prije povratka uređaja za korištenje ospozobljavanja.

ORA.FSTD.115 Instalacije

- (a) Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora osigurati da:
- (1) je FSTD smješten u prikladnom okruženju koji podupire sigurnu i pouzdanu operaciju;
 - (2) da su svi korisnici FSTD kao i osoblje održavanja upućeni o sigurnom korištenju FSTD kako bi se osiguralo da su svjesni cijekoplupne sigurnosne opreme i procedura povezanih s FSTD u slučaju izvanredne opasnosti; i
 - (3) da je FSTD i njegova instalacija usklađena s lokalnim propisima o zaštiti zdravlja i sigurnosti.
- (b) FSTD-ov sigurnosni sklop, kao što su zaustavljanje i svjetla u izvanrednom slučaju, mora biti provjeren najmanje jednom godišnje i mora biti evidentiran zapis o istom.

ORA.FSTD.120 Dodatna oprema

Kad je dodatna oprema dodana FSTD, iako nije potrebna za kvalifikaciju, ista mora biti procijenjena od nadležnog organa kako bi se osiguralo da nema negativnih posljedica na kvalitetu ospozobljavanja.

ODJELJAK II

Zahtjevi za kvalifikaciju FSTD

ORA.FSTD.200 Zahtjev za kvalifikaciju FSTD

- (a) Zahtjev za potvrdu kvalifikacije FSTD mora biti predan u obliku i na način kako je uspostavio nadležni organ:
- (1) u slučaju uređaja za obuku iz osnova instrumentalnih procedura (BITD), od strane BITD proizvođača;
 - (2) u ostalim slučajevima, od organizacije koja ima namjeru operirati FSTD.
- (b) Podnositelji zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju moraju dostaviti nadležnom organu svu dokumentaciju kojom dokazuju kako ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovom pravilniku. Predmetna dokumentacija mora uključivati proceduru uspostavljenu kako bi se osigurala usklađenost s ORA.GEN.130 i ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Certifikacijski zahtjevi za FSTD

- (a) Agencija izdaje certifikacijske zahtjeve kao standardno mjerilo kako bi se dokazala usklađenost FSTD s osnovnim zahtjevima Aneksa X ovog pravilnika.
- (b) Predmetni certifikacijski zahtjevi moraju biti dovoljno detaljni i specificirani kako bi naznačili podnositelju zahtjeva koje uvjete mora ispunjavati u svrhu izdavanja kvalifikacije.

ORA.FSTD.210 Temelji kvalifikacije

- (a) Temelji kvalifikacije za izdavanje potvrde kvalifikacije FSTD sastoje se od:
- (1) primjenjivih certifikacijskih zahtjeva uspostavljenih od Agencije koji stupaju na snagu od datuma podnošenja zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju.
 - (2) podataka o provjeri važenja zrakoplova određenih u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti odobrenih u skladu s propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, ako je primjenjivo; i
 - (3) bilo kojih specifičnih uvjeta propisanih od nadležnog organa ako povezani s certifikacijskim zahtjevima ne sadrže prikladne ili odgovarajuće standarde FSTD jer FSTD ima neispitan ili drukčiji sklop u odnosu na one temeljem kojih su primjenjivi certifikacijski zahtjevi bazirani.
- (b) Temelj kvalifikacije mora biti primjenjiv za buduće periodičke kvalifikacije FSTD, osim ako je rekategoriziran.

ORA.FSTD.225 Trajanje i kontinuirano važenje

- (a) Kvalifikacija simulatora letenja (FFS), uređaja za letačko ospozobljavanje (FTD) ili uređaja za ospozobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) ostat će važeća ako:
- (1) su FSTD i organizacija koja operira FSTD usklađeni s primjenjivim zahtjevima;
 - (2) je nadležnom organu osiguran pristup organizaciji kao što je definirano u ORA.GEN.140 kako bi se utvrdilo kontinuirano važenje s relevantnim zahtjevima propisa koje donosi BHDC;
 - (3) potvrda kvalifikacije nije izmijenjena ili oduzeta.
- (b) Razdoblje od 12 mjeseci uspostavljeno u ORA.FSTD.120(b)(1) može biti produženo do najviše 36 mjeseci, u sljedećim okolnostima:
- (1) kad je FSTD bio podložan inicijalnoj i najmanje još jednoj periodičnoj evaluaciji kojom je uspostavljena usklađenost s temeljima kvalifikacije;

- (2) kad nositelj potvrde kvalifikacije FSTD ima zadovoljavajuće zapise s uspješnih FSTD evaluacija tijekom zadnjih 36 mjeseci;
- (3) kad nadležni organ provodi formalni audit sustava nadgledanja usklađenosti u organizaciji svakih 12 mjeseci kako je definirano u ORA.GEN.200(a)(6); i
- (4) kad odredena osoba u organizaciji s odgovarajućim iskustvom pregledava redovno periodično provođenje kvalifikacijskih testova (QTG) i provodi relevantne funkcionalne i subjektivne testove svakih 12 mjeseci i dostavlja izvještaje s rezultatima nadležnom organu.
- (c) Kvalifikacija BITD ostaje važeća pod uvjetom redovnih evaluacija usklađenosti s primjenjivim temeljima kvalifikacije od nadležnog organa u skladu s ARA.FSTD.120.
- (d) Po izmjeni ili oduzimanju, potvrda kvalifikacije FSTD mora se vratiti nadležnom organu.

ORA.FSTD.230 Promjene kvalificiranog FSTD

- (a) Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora obavijestiti nadležni organ u slučaju prijedloga promjena FSTD, kao što su:
 - (1) velike modifikacije;
 - (2) relokacija FSTD; i
 - (3) bilo koja deaktivacija FSTD.
- (b) U slučaju nadogradnje razine kvalifikacije FSTD, organizacija mora podnijeti zahtjev za evaluaciju nadogradnje. Organizacija mora provesti sve validacijske testove za traženu razinu kvalifikacije. Rezultati prijašnjih evaluacija neće se koristiti za validaciju performansi FSTD za postojeću nadogradnju.
- (c) Kad je FSTD premješten na novu lokaciju, organizacija mora obavijestiti nadležni organ prije planirane aktivnosti zajedno s planom povezanih postupaka.
Prije vraćanja FSTD u korištenje na novoj lokaciji, organizacija mora provesti najmanje 1/3 validacijskih testova, i funkcionalnih i subjektivnih testova kako bi osigurala da performanse FSTD ispunjavaju prvotne kvalifikacijske standarde. Presliku dokumentacije testova mora se čuvati zajedno sa zapisima FSTD za pregled od nadležnog organa.
Nadležni organ može provesti evaluaciju FSTD nakon relokacije. Evaluacija mora biti u skladu s prvotnim temeljima kvalifikacije FSTD.
- (d) Ako organizacija planira ukloniti FSTD iz aktivnog statusa na dulje razdoblje, mora obavijestiti nadležni organ i uspostaviti odgovarajuću kontrolu za razdoblje tijekom kojeg će FSTD biti neaktivna.
Organizacija mora dogovoriti s nadležnim organom plan deaktivacije, bilo koje čuvanje i re-aktivaciju kako bi se osiguralo da se FSTD može vratiti u aktivno stanje na prvotnoj razini kvalifikacije.

ORA.FSTD.235 Prijenos kvalifikacije FSTD

- (a) Kada dolazi do promjene organizacije koja operira FSTD, nova organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed kako bi se dogovorio plan prijenosa FSTD.
- (b) Nadležni organ može provesti evaluaciju u skladu s prvotnim temeljima kvalifikacije FSTD.
- (c) Kad FSTD više ne udovoljava uvjetima inicijalne kvalifikacije, organizacija će podnijeti zahtjev za novu potvrdu kvalifikacije FSTD.

ORA.FSTD.240 Čuvanje zapisa

Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora čuvati zapise:

- (a) svih dokumenata koji opisuju i daju inicijalne kvalifikacijske uvjete i razinu FSTD za čitavo vrijeme uporabe FSTD; i
- (b) bilo koje periodičke dokumente i izvještaje povezane sa svakim FSTD i s aktivnostima nadgledanja usklađenosti za razdoblje od najmanje 5 godina.

PODDIO AeMC ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKI CENTRI ODJELJAK I Općenito

ORA.AeMC.105 Opseg

Ovaj poddio uspostavlja dodatne zahtjeve koje moraju ispunjavati organizacije da bi se kvalificirale za izdavanje ili kontinuirano važenje odobrenja zrakoplovno-medicinskog centra (AeMC) da izdaje liječnička uvjerenja, uključujući inicijalno liječničko uvjerenje kategorije 1.

ORA.AeMC.115 Zahtjev

Podnositelji zahtjeva za AeMC potvrdu moraju:

- (a) udovoljavati MED.D.005; i
- (b) pored dokumentacije za odobrenje organizacije zahtijevane u ORA.GEN.115, osigurati detalje o kliničkoj povezanosti ili vezu s određenim bolnicama ili medicinskim institutima u svrhu specijalističkih liječničkih pregleda.

ORA.AeMC.135 Kontinuirano važenje

AeMC potvrda će se izdati na neodređeno vrijeme. Ostat će važeća ovisno o činjenici je li nositelj i zrakoplovno-medicinski ispitivač organizacije:

- (a) udovoljavaju MED.D.030; i
- (b) osiguravaju kontinuirano iskustvo obavljajući odgovarajući broj liječničkih pregleda kategorije 1 svake godine.

ODJELJAK II Upravljanje

ORA.AeMC.200 Sustav upravljanja

AeMC mora uspostaviti i održavati sustav upravljanja koji obuhvaća stavke navedene u ORA.GEN.200 i, dodatno, procese:

- (a) za medicinsku certifikaciju u skladu s Dijelom MED; i
- (b) za osiguranje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

ORA.AeMC.210 Zahtjevi za osoblje

- (a) AeMC mora:
 - (1) imati zrakoplovno-medicinskog ispitivača (AME) imenovanog za rukovoditelja AeMC, s privilegijom za izdavanje kategorije 1 liječničkog uvjerenja i dovoljno iskustva u zrakoplovnoj medicini da obavlja svoje dužnosti; i
 - (2) imati za osoblje adekvatan broj potpuno kvalificiranih AME i drugog tehničkog osoblja i stručnjaka.
- (b) Rukovoditelj AeMC je odgovoran za koordinaciju procjene rezultata liječničkih pregleda i potpisivanje izvještaja, potvrda i inicijalnih liječničkih uvjerenja kategorije 1.

ORA.AeMC.215 Zahtjevi za smještaj

AeMC mora biti opremljen s medicinsko-tehničkim sredstvima adekvatnim za obavljanje zrakoplovno-medicinskih pregleda nužnih za korištenje privilegija u opsegu odobrenja.

ORA.AeMC.220 Čuvanje zapisu

Osim zapisa zahtijevanog u ORA.GEN.220, AeMC mora:

- (a) voditi zapise s detaljima o liječničkim pregledima i procjenama napravljenim za izdavanje, produžavanje

- ili obnavljanje liječničkih uvjerenja, i njihovim rezultatima, za razdoblje od najmanje 10 godina nakon posljednjeg datuma pregleda; i
- (b) držati sve medicinske zapise na način koji osigurava da se medicinska povjerljivost poštuje cijelo vrijeme.

ANEKS VIII
ZAHTEVI ZA PRIJAVLJENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE (DTO)
[DIO-DTO]

DTO.GEN.100 Općenito

U ovom se aneksu (Dio-DTO) utvrđuju zahtjevi primjenjivi na organizacije za osposobljavanje pilota koje provode osposobljavanje iz DTO.GEN.110 na temelju prijave podnesene u skladu s DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Nadležni organ

Za potrebe ovog Aneksa (Dio-DTO) nadležni organ za DTO je BHDCA.

DTO.GEN.110 Opseg osposobljavanja

- (a) DTO je ovlašten provoditi sljedeće osposobljavanje, uz uvjet da je podnio prijavu u skladu s DTO.GEN.115:
- (1) za zrakoplove:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za LAPL(a) i PPL(A);
 - (b) letačko osposobljavanje za LAPL(a) i PPL(A);
 - (c) osposobljavanje za dobivanje ovlaštenja za klasu SEP (kopno), SEP (more) i TMG;
 - (d) osposobljavanje za dobivanje dodatnih ovlaštenja: noćno letenje, akrobatsko letenje, letenje u planinskem području, vuča jedrilica i transparenata;
 - (2) za helikoptere:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za LAPL(H) i PPL(H);
 - (b) letačko osposobljavanje za LAPL(H), PPL(H);
 - (c) osposobljavanje za dobivanje ovlaštenja za tip jednomotornog helikoptera za koji je certificirani najveći broj sjedala pet;
 - (d) osposobljavanje za dobivanje ovlaštenja za noćno letenje;
 - (3) za jedrilice, u skladu sa zahtjevima iz Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izдавanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za SPL;
 - (b) letačko osposobljavanje za SPL;
 - (c) osposobljavanje za proširenje privilegija na jedrilice ili TMG u skladu s točkom SFCL.150;
 - (d) osposobljavanje za dodatne vrste starta u skladu s SFCL.155;
 - (e) osposobljavanje za dodatna ovlaštenja i privilegije: privilegije za osnovno akrobatsko letenje, privilegije za napredno akrobatsko letenje, ovlaštenje za vuču jedrilica, ovlaštenje za vuču transparenata, ovlaštenje za noćno letenje za TMG i ovlaštenje za letenje u uvjetima bez vanjske vidljivosti za jedrilicu;
 - (f) osposobljavanje za potvrdu instruktora letenja za jedrilice (FI(S));
 - (g) tečaj za obnovu znanja za FI(S);
 - (4) za balone, u skladu sa zahtjevima iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone:

- (a) teorijsko osposobljavanje za BPL;
 - (b) letačko osposobljavanje za BPL;
 - (c) osposobljavanje za proširenje klase ili grupe u skladu s BFCL.150;
 - (d) osposobljavanje za dobivanje dodatnih ovlaštenja: ovlaštenje za let balonom uzgonjenim vrućim zrakom sa sponom, ovlaštenje za noćno letenje i ovlaštenje za komercijalne operacije;
 - (e) osposobljavanje za potvrdu instruktora letenja za balone (FI(B));
 - (f) tečaj za obnovu znanja za FI(B).
- (b) DTO je ovlašten i provoditi osposobljavanje za ispitičače iz BFCL.430 i BFCL.460(b)(1) Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za FE(B), kao i iz SFCL.430 i SFCL.460(b)(1) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za FE(S), pod uvjetom da je DTO dostavio prijavu u skladu s DTO.GEN.115 i da je nadležni organ odobrio program osposobljavanja u skladu s DTO.GEN.230(c).

DTO.GEN.115 Prijava

- (a) Organizacija koja namjerava provoditi osposobljavanje iz točke DTO.GEN.110 prije provedbe osposobljavanja podnosi prijavu nadležnom organu. Prijava sadržava barem sljedeće podatke:
 - (1) naziv DTO;
 - (2) kontaktne podatke glavnog mjesto poslovanja DTO i, ako je primjenjivo, kontaktne podatke aerodroma i operativnih mjeseta DTO;
 - (3) imena i kontaktne podatke sljedećih osoba:
 - (i) predstavnika DTO;
 - (ii) voditelja osposobljavanja DTO i
 - (iii) svih zamjenika voditelja osposobljavanja, ako se to traži u DTO.GEN.250(b)(1);
 - (4) vrstu osposobljavanja, kako je navedeno u DTO.GEN.110, koja se provodi na pojedinom aerodromu i/ili operativnome mjestu;
 - (5) popis svih zrakoplova i FSTD koji će se upotrebljavati za osposobljavanje, ako je primjenjivo;
 - (6) datum planiranog početka osposobljavanja;
 - (7) izjavu kojom se potvrđuje da je DTO razvio sigurnosnu politiku i da će primjenjivati tu politiku tijekom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih prijavom, u skladu s DTO.GEN.210(a)(1)(ii);
 - (8) izjavu da DTO ispunjava i da će tijekom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih prijavom nastaviti ispunjavati bitne zahtjeve iz Aneksa X ovog propisa, zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika i zahtjeve iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.
- (b) Ta prijava, i sve njezine naknadne izmjene, predaju se na obrascu iz Dodatka 1.
- (c) DTO nadležnom organu s prijavom podnosi i program ili programe osposobljavanja koje upotrebljava ili namjerava upotrebljavati za provedbu osposobljavanja, te zahtjev za odobrenje programa ili programâ osposobljavanja ako se to odobrenje traži u skladu s DTO.GEN.230(c).

- (d) Odstupajući od (c) organizacija koja posjeduje odobrenje izdano u skladu s Poddjeljom ATO Aneksa VII (Dio-ORA) može s prijavom predati samo referentnu oznaku već odobrenog priručnika ili odobrenih priručnika za osposobljavanje.

DTO.GEN.116 Obavješćivanje o izmjenama i prestanku aktivnosti osposobljavanja

DTO bez odgode obavješće nadležni organ o sljedećem:

- svim izmjenama informacija koje obuhvaća prijava iz DTO.GEN.115(a)i programa ili programâ osposobljavanja ili odobrenog priručnika ili odobrenih priručnikâ iz DTO.GEN.115(c) odnosno (d);
- prestanku nekih ili svih aktivnosti osposobljavanja koje obuhvaća prijava.

DTO.GEN.135 Prestanak prava na provedbu osposobljavanja

DTO više neće imati pravo provoditi neke ili sve aktivnosti osposobljavanja navedene u svojoj prijavi na temelju te prijave ako se dogodi nešto od sljedećeg:

- DTO je obavijestio nadležni organ o prestanku nekih ili svih aktivnosti osposobljavanja koje obuhvaća prijava u skladu s DTO.GEN.116(b);
- DTO nije provodio osposobljavanje više od 36 uzastopnih mjeseci.

DTO.GEN.140 Pristup

Kako bi se utvrdilo postupa li DTO u skladu sa svojom prijavom, DTO u svakom trenutku omogućuje pristup svim objektima, zrakoplovima, dokumentima, zapisima, podacima, postupcima i bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegove aktivnosti osposobljavanja obuhvaćene prijavom svakome koga je ovlastio nadležni organ.

DTO.GEN.150. Nalazi

Nakon što je nadležni organ obavijestio DTO o nalazu u skladu s ARA.GEN.350(da)(1), DTO u roku koji je odredio nadležni organ poduzima sljedeće korake:

- utvrđuje temeljni uzrok neusklađenosti;
- poduzima potrebne korektivne aktivnosti za prekid neusklađenosti i, prema potrebi, uklanja njezine posljedice;
- obavješće nadležni organ o korektivnim aktivnostima koje je poduzeo.

DTO.GEN.155 Reakcija na sigurnosni problem

Kako bi reagirao na sigurnosni problem, DTO provodi:

- mjere sigurnosti koje zahtijeva nadležni organ u skladu s ARA.GEN.135(c);
- relevantne obvezne sigurnosne informacije koje je izdala Agencija i BHDCA, uključujući naredbe o plovidbenosti.

DTO.GEN.210 Zahtjevi za osoblje

- DTO imenuje:
 - predstavnika koji je odgovoran i ovlašten za najmanje sljedeće:
 - osiguravanje usklađenosti DTO i njegovih aktivnosti s primjenjivim zahtjevima i njegovom prijavom;
 - razvoj i uspostavu sigurnosne politike kojom se jamči da se aktivnosti DTO izvode sigurno, osiguravanje da se DTO pridržava te sigurnosne politike i poduzimanje potrebnih mjeru za postizanje ciljeva te sigurnosne politike;
 - poticanje sigurnosti unutar DTO;

- osiguravanje dostupnosti dovoljno resursa unutar DTO kako bi se aktivnosti iz (i), (ii) te (iii) mogle djelotvorno provesti;

- voditelja osposobljavanja koji je odgovoran i kvalificiran za osiguravanje najmanje sljedećeg:

- sukladnosti osposobljavanja sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice i s programom osposobljavanja DTO;

- zadovoljavajuće integracije letačkog osposobljavanja na zrakoplovima ili uredajima za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) i teorijskog osposobljavanja;

- nadzora nad napretkom polaznika;

- u slučaju iz DTO.GEN.250(b) nadzora zamjenika ili zamjenikâ voditelja osposobljavanja;

- DTO može imenovati istu osobu za svojeg predstavnika i voditelja osposobljavanja.

- DTO ne smije imenovati osobu za svojeg predstavnika ili voditelja osposobljavanja ako postoje objektivne naznake da se toj osobi ne može vjerovati da će obavljati zadaće navedene u (a) tako da štiti i unaprjeđuje sigurnost zračnog prometa. Takođe objektivnom naznakom smatra se činjenica da je na osobu u posljednje tri godine primjenjena prisilna mјera za osiguranje provođenja propisa poduzeta u skladu s ARA.GEN.355, osim ako ta osoba može dokazati da nalaz na temelju kojeg je poduzeta ta mјera zbog svoje prirode, razmjera ili učinka na sigurnost zračnog prometa ne može upućivati na to da joj nije moguće vjerovati da će obavljati te zadaće na taj način.

- DTO osigurava da instruktori za teorijsko osposobljavanje imaju jednu od sljedećih kvalifikacija:

- praktično iskustvo u zrakoplovstvu u područjima koja su relevantna za osposobljavanje koje provode i završen tečaj iz metodike i tehnike osposobljavanja;

- prethodno iskustvo u provođenju teorijskog osposobljavanja i prikladno teorijsko iskustvo u predmetu za koji će provoditi osposobljavanje;

- Instruktori letenja i instruktori na uredajima za osposobljavanje koji simuliraju let moraju imati kvalifikacije u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice za vrstu osposobljavanja koje provode.

DTO.GEN.215 Zahtjevi u pogledu sredstava

DTO mora imati uspostavljena sredstva kojima se omogućuje obavljanje svih njegovih aktivnosti i upravljanje njima u skladu s bitnim zahtjevima iz Aneksa X ovog pravilnika i zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-DTO).

DTO.GEN.220 Čuvanje zapisa

- DTO za svakog pojedinačnog polaznika čuva sljedeće zapise tijekom trajanja tečaja i tri godine nakon završetka posljednjeg osposobljavanja:

- podatke o osposobljavanju na zemlji, letačkom osposobljavanju i na uredajima za osposobljavanje koji simuliraju let;

- (2) podatke o pojedinačnom napretku;
- (3) podatke o dozvolama i povezanim ovlaštenjima koji su relevantni za osposobljavanje, uključujući datume isteka ovlaštenja i potvrda o zdravstvenoj sposobnosti;
- (b) DTO čuva izvješće o godišnjem unutarnjem pregledu i izvješće o aktivnostima iz DTO.GEN.270(a) odnosno (b) tri godine od datuma kad je DTO sastavio ta izvješća.
- (c) DTO čuva program osposobljavanja tri godine od datuma kad je održao posljednji tečaj osposobljavanja u skladu s tim programom.
- (d) DTO u skladu s primjenjivim pravom o zaštiti osobnih podataka pohranjuje zapise iz (a) tako da primjerenim alatima i protokolima osigurava zaštitu te poduzima odgovarajuće mјere za ograničavanje pristupa tim zapisima na osobe koje su propisno ovlaštene za pristup njima.

DTO.GEN.230 Program osposobljavanja DTO

- (a) DTO uspostavlja program osposobljavanja za svako od osposobljavanja navedenih u DTO.GEN.110 koja DTO provodi.
- (b) Programi osposobljavanja moraju ispunjavati zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ovisno o slučaju.
- (c) DTO je ovlašten provoditi osposobljavanje iz DTO.GEN.110(b) samo ako je BHDC na zahtjev DTO u skladu s ARA.DTO.110 izdala odobrenje kojim se potvrđuje da program osposobljavanja za to osposobljavanje i sve njegove izmjene ispunjavaju zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ovisno o slučaju. DTO podnosi zahtjev za to odobrenje podnošenjem svoje prijave u skladu s DTO.GEN.115.
- (d) Točka (c) ne primjenjuje se na organizaciju koja posjeduje i odobrenje izdano u skladu s Poddjelom ATO Aneksa VII (Dio-ORA) koje uključuje privilegije za to osposobljavanje.

DTO.GEN.240 Zrakoplovi za osposobljavanje i FSTD

- (a) DTO upotrebljava prikladnu flotu zrakoplova za osposobljavanje ili FSTD koji su odgovarajuće opremljeni

za tečaj osposobljavanja koji pruža. Flota zrakoplova mora biti sastavljena od zrakoplova koji ispunjavaju sve zahtjeve utvrđene u propisima koje donosi BHDC. Zrakoplovi obuhvaćeni točkama (a), (b), (c) ili (d) Aneksa IX ovog pravilnika mogu se upotrebljavati za osposobljavanje ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (1) tijekom postupka ocjenjivanja nadležni organ potvrđio je razinu sigurnosti usporedivu s onom koja je definirana relevantnim propisima iz oblasti plovidbenosti zrakoplova;
- (2) nadležni organ odobrio je uporabu zrakoplova za osposobljavanje u DTO.
- (b) DTO sastavlja i ažurira popis svih zrakoplova, uključujući njihove registracijske oznake, kojima se koristi za osposobljavanje koje provodi.

DTO.GEN.250 Aerodromi i operativna mjesta

- (a) Kad izvodi letačko osposobljavanje na zrakoplovu, DTO mora koristiti samo aerodrome ili operativna mjesta koja imaju prikladan smještaj i karakteristike koje dopuštaju osposobljavanje relevantnih manevara, uzimajući u obzir osposobljavanje koje se provodi i kategoriju i tip zrakoplova koji se koristi.
- (b) Ako DTO upotrebljava više od jednog aerodroma za provedbu bilo kojeg osposobljavanja navedenog u DTO.GEN.110(a)(1) i (2), on:
 - (1) za svaki dodatni aerodrom imenuje zamjenika voditelja osposobljavanja koji je odgovoran za zadaće iz DTO.GEN.210(a)(2)(i) do (iii) na tom aerodromu i osigurava dostupnost dovoljno resursa za sigurno izvođenje operacija na svim aerodromima, u skladu sa zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-DTO).

DTO.GEN.260 Teorijsko osposobljavanje

- (a) Pri teorijskom osposobljavanju DTO može provoditi osposobljavanje na licu mjesta ili učenje na daljinu.
- (b) DTO prati i bilježi napredak svakog polaznika teorijskog osposobljavanja.

DTO.GEN.270 Godišnji unutarnji pregled i godišnje izvješće o aktivnostima

DTO poduzima sljedeće korake:

- (a) provodi godišnji unutarnji pregled zadaća i odgovornosti navedenih u DTO.GEN.210 i sastavlja izvješće o tom pregledu;
- (b) sastavlja godišnje izvješće o aktivnostima;
- (c) dostavlja izvješće o godišnjem unutarnjem pregledu i godišnje izvješće o aktivnostima nadležnom organu do datuma koji je odredio nadležni organ.

Dodatak 1. Aneksu VIII (Dio-DTO)

PRIJAVA	
u skladu sa Pravilnikom o o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu	
<input type="checkbox"/> Prva prijava	
<input type="checkbox"/> Obavijest o izmjenama ^(¹) – referentna oznaka DTO:	
1.	Prijavljena organizacija za ospozobljavanje (DTO) Naziv:
2.	Mjesto(a) poslovanja Kontaktni podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) glavnog mjesta poslovanja DTO:
3.	Osoblje Ime i kontaktni podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) predstavnika DTO: Ime i kontaktni podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) voditelja ospozobljavanja DTO i, ako je primjenjivo, zamjenika/zamjenikâ voditelja ospozobljavanja:
4.	Opseg ospozobljavanja Popis ospozobljavanja koja se provode: Popis svih programa ospozobljavanja koji se koriste za provođenje ospozobljavanja (dokumente treba priložiti ovoj prijavi) ili, u slučaju iz DTO.GEN.230(d) Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika, referentna oznaka svih odobrenih priručnika za ospozobljavanje koji se koriste za provođenje ospozobljavanja:
5.	Zrakopovi za ospozobljavanje i FSTD Popis zrakoplova koji se koriste za ospozobljavanje: Popis kvalificiranih FSTD koji se koriste za ospozobljavanje (ako je primjenjivo, uključujući oznaku u slovima kako je navedeno na potvrđi kvalifikacije):
6.	Aerodrom(i) i operativno(a) mjesto(a) Kontaktni podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) svih aerodroma i operativnih mesta koje koristi DTO za provođenje ospozobljavanja:
7.	Datum planiranog početka ospozobljavanja:
8.	Zahtjev za odobrenje standardizacijskog tečaja za ispitivače i seminara za osvještenje znanja (ako je primjenjivo) <input type="checkbox"/> DTO podnosi zahtjev za odobrenje prethodno navedenih programa ospozobljavanja za ispitivače za jedrilice ili balone u skladu s DTO.GEN.110(b) i DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika.
9.	Izjava DTO je sastavio sigurnosnu politiku u skladu s Aneksom VIII (Dio DTO) ovog pravilnika, a posebno s njegovom točkom DTO.GEN210(a)(1)(ii), te će primjenjivati tu politiku tijekom svih aktivnosti ospozobljavanja obuhvaćenih prijavom. DTO ispunjava bitne zahtjeve iz Aneksa X ovog pravilnika, zahtjeve iz Aneksa I (Dio FCL) i Aneksa VIII (Dio DTO) ovog pravilnika i zahtjeve iz Aneksa III (Dio BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izдавanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice te će tijekom svih aktivnosti ospozobljavanja obuhvaćenih prijavom nastaviti ispunjavati te zahtjeve. Potvrđujemo da su sve informacije u ovoj prijavi, uključujući njezine anekse (ako je primjenjivo), potpune i točne. Ime, datum i potpis predstavnika DTO. Ime, datum i potpis voditelja ospozobljavanja DTO.

^(¹) U slučaju izmjena treba ispuniti samo točku 1. i polja u kojima su izmjene.

ANEKS IX

Zrakoplovi iz članka 2. točke (b)

- (1) Kategorije zrakoplova s posadom na koje se ovaj pravilnik ne primjenjuje:
 - (a) povijesni zrakoplovi koji ispunjavaju sljedeće kriterije:
 - (i) zrakoplovi:
 - čije prvobitno projektiranje prethodi 1. siječnju 1955. godine i
 - čija je proizvodnja prestala prije 1. siječnja 1975. godine;
 - (ii) ili zrakoplovi koji su od jasnog povijesnog značaja, u vezi sa:
 - sudjelovanjem u važnom povijesnom događaju,
 - važnim korakom u razvoju zrakoplovstva ili
 - važnom ulogom koju su imali u Oružanim snagama Bosne i Hercegovine;
 - (b) ili zrakoplovi posebno projektirani ili prilagođeni u istraživačke, eksperimentalne ili znanstvene svrhe, koji će se vjerojatno proizvoditi u vrlo ograničenom broju;
 - (c) zrakoplovi, uključujući one dostavljene u kompletu sastavnih dijelova, pri čemu je najmanje 51 % zadataka izrade i sastavljanja obavio amater ili neprofitno udruženje amatera za vlastitu upotrebu i u nekomercijalne svrhe;
 - (d) zrakoplovi koje su upotrebljavale vojne snage, osim ako se radi o tipu zrakoplova za koji je Agencija ili nadležni organ utvrdio standard za projektiranje;
 - (e) zrakoplovi čija mjerljiva brzina sloma uzgona ili najmanja stalna brzina letenja pri slijetanju ne premašuje 35 čvorova kalibrirane brzine (CAS), helikopteri, motorni padobrani, jedrilice i motorne jedrilice, koji imaju najviše dva sjedala i maksimalnu masu pri polijetanju (MTOM), kako je zabilježila BHDC, koja ne premašuje:

	Avion/helikopter/motorni padobran/motorna jedrilica	Jedrilice	Ambibiski avion ili avion/helikopter s plovциma	Padobran za ponovno dizanje pričvršćen na konstrukciju
jednosjed	300 kg MTOM	250 kg MTOM	dodatnih 30 kg MTOM	dodatnih 15 kg MTOM
dvosjed	450 kg MTOM	400 kg MTOM	dodatnih 45 kg MTOM	dodatnih 25 kg MTOM

Kada ambibiski avion ili avion/helikopter s plovциma funkcioniра i kao avion/helikopter s plovциma i kao kopneni avion/helikopter, mora biti ispod primjenjive granice MTOM.

- (f) jednosjedi i dvosjedi žiroplani čiji MTOM ne premašuje 600 kg;
- (g) replike zrakoplova koji ispunjavaju kriterije iz (a) ili (d) i čija je projektirana struktura slična originalnom zrakoplovu;
- (h) baloni i zračni brodovi za jednu ili dvije osobe čiji najveći projektirani obujam u slučaju vrućeg zraka ne premašuje $1\,200 \text{ m}^3$, a u slučaju drugog uzgonskog plina ne premašuje 400 m^3 ;
- (i) svi ostali zrakoplovi s posadom čija maksimalna masa praznog zrakoplova, uključujući gorivo, ne premašuje 70 kg.
- (2) Nadalje, ovaj se pravilnik ne primjenjuje na:
 - (a) privezane zrakoplove bez pogonskog sustava s maksimalnom duljinom spone od 50 m i
 - (i) MTOM zrakoplova, uključujući njegov korisni teret, manjim od 25 kg, ili

- (ii) u slučaju zrakoplova lakših od zraka, najvećim projektiranim obujmom zrakoplova manjim od 40 m^3 ;
- (b) privezane zrakoplove s MTOM koji ne premašuje 1 kg.

ANEKS X

Bitni zahtjevi u pogledu posade zrakoplova

1. OSPOSOBLJAVANJE PILOTA

1. 1 Općenito

Osoba koja se osposobljava za pilota zrakoplova mora biti dovoljno zrela u obrazovnom, fizičkom i psihičkom smislu kako bi mogla usvojiti, zadržati i pokazati odgovarajuće teorijsko znanje i praktične vještine.

1. 2 Teorijsko znanje

Pilot mora steći i održavati razinu znanja koja odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu i koja je proporcionalna rizicima povezanim s vrstom aktivnosti. Takvo znanje mora obuhvaćati barem sljedeće:

- (a) zrakoplovno pravo;
- (b) opće znanje o zrakoplovima;
- (c) tehnička pitanja u vezi s kategorijom zrakoplova;
- (d) izvedbu i planiranje leta;
- (e) ljudske sposobnosti i ljudska ograničenja;
- (f) meteorologiju;
- (g) navigaciju;
- (h) operativne postupke, uključujući upravljanje resursima;
- (i) načela letenja;
- (j) komuniciranje i
- (k) vještine netehničke naravi, uključujući otkrivanje prijetnji i pogrešaka te upravljanje njima.

1.3 Dokazivanje i održavanje teorijskog znanja

1.3.1 Stjecanje i zadržavanje teorijskog znanja mora se dokazivati kontinuiranim ocjenjivanjem tijekom osposobljavanja i, prema potrebi, polaganjem ispita.

1.3.2 Mora se održavati odgovarajuća razina stečenog teorijskog znanja. To se mora dokazivati redovitim ocjenjivanjem, ispitima, testovima ili provjerama. Učestalost ispita, testova ili provjera mora biti proporcionalna razini rizika povezanog s aktivnošću.

1.4 Praktične vještine

Pilot mora steći i održavati praktične vještine potrebne za obavljanje svojih dužnosti u zrakoplovu. Takve vještine moraju biti proporcionalne rizicima povezanim s vrstom aktivnosti i obuhvaćati, ako to odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu, sljedeće:

- (a) aktivnosti prije polijetanja i tijekom leta, uključujući određivanje performansi, mase i ravnoteže zrakoplova, inspekcijski pregled i servisiranje zrakoplova, planiranje raspoloživosti goriva/energije, procjenu meteoroloških uvjeta, planiranje rute letenja, ograničenja zračnog prostora i raspoloživost uzletno-sletne staze;
- (b) operacije na aerodromu i u aerodromskom prometnom krugu;
- (c) mjere opreza i postupke za izbjegavanje sudara;
- (d) upravljanje zrakoplovom na temelju vanjskih vizualnih referentnih točaka;
- (e) letačke manevre, uključujući one u kritičnim situacijama, i s tim povezane manevre za "sprečavanje strmoglavljenja", u mjeri u kojoj su tehnički izvedivi;
- (f) polijetanja i slijetanja u uobičajenim uvjetima i pri bočnom vjetru;

- (g) letenje samo na temelju instrumenata, u skladu s vrstom aktivnosti;
- (h) operativne postupke, uključujući timske vještine i upravljanje resursima, u skladu s vrstom operacije i time je li posada jednočlana ili višečlana;
- (i) navigaciju i provedbu pravila letenja i s tim povezanih postupaka, koristeći se, prema potrebi, vizualnim ili navigacijskim pomagalima;
- (j) neuobičajene i izvanredne operacije, uključujući simulirane kvarove opreme zrakoplova;
- (k) poštovanje postupaka za usluge u zračnom prometu i komunikacijskih postupaka;
- (l) posebne aspekte s obzirom na tip ili razred zrakoplova;
- (m) dodatno osposobljavanje za stjecanje praktičnih vještina koje se može zahtijevati za ublažavanje rizika povezanih s određenim aktivnostima i
- (n) vještine netehničke naravi, uključujući one koje se odnose na otkrivanje prijetnji i pogrešaka te upravljanje njima s pomoću ocjenjivačke metodologije, zajedno s procjenom tehničkih vještina.

1.5 Dokazivanje i održavanje praktičnih vještina

- 1.5.1 Pilot mora dokazati da je sposoban izvoditi postupke i manevre na stupnju stručnosti koji odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu, i to:
- (a) upravljanjem zrakoplovom u okviru njegovih ograničenja;
 - (b) dobrom rasuđivanjem i dobrim pilotiranjem;
 - (c) primjenom zrakoplovnog znanja;
 - (d) održavanjem kontrole nad zrakoplovom cijelo vrijeme tako da bude osiguran uspješan ishod postupka ili manevra; i
 - (e) vještine netehničke naravi, uključujući one koje se odnose na otkrivanje prijetnji i pogrešaka te upravljanje njima s pomoću ocjenjivačke metodologije, zajedno s procjenom tehničkih vještina.

1.5.2 Mora se održavati odgovarajuća razina stečenog praktičnog znanja. To se mora dokazivati redovitim ocjenjivanjem, ispitima, testovima ili provjerama. Učestalost ispita, testova ili provjera mora biti proporcionalna razini rizika povezanog s aktivnošću.

1.6 Razina jezične sposobnosti

Pilot mora posjedovati razinu jezične sposobnosti koja odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu. Takva razina sposobnosti uključuje:

- (a) sposobnost razumijevanja dokumenata s meteorološkim podacima;
- (b) upotrebu letačkih rutnih, odlaznih i prilaznih karata te pripadajućih dokumenata s letačkim informacijama i
- (c) sposobnost komuniciranja s drugim letačkim posadama i službama za usluge u zračnoj plovidbi tijekom svih faza leta, uključujući pripremu leta, na jeziku koji se upotrebljava u radijskoj komunikaciji u vezi s letom.

1.7 Uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let

Ako se uređaj za osposobljavanje koji simulira let (FSTD) upotrebljava za osposobljavanje ili dokazivanje da su praktične vještine stečene ili održane, taj uređaj mora zadovoljiti određenu razinu performanse u područjima koja su relevantna za obavljanje povezane zadaće. Posebice, imitacija konfiguracije zrakoplova, obilježja upravljanja, performansi zrakoplova i ponašanja sustava mora odgovarajuće predstavljati zrakoplov.

1.8 Tečaj osposobljavanja

- 1.8.1 Osposobljavanje se mora provoditi s pomoću tečaja osposobljavanja.
- 1.8.2 Tečaj osposobljavanja mora ispunjavati sljedeće uvjete:
 - (a) za svaku vrstu tečaja mora se izraditi nastavni plan i
 - (b) tečaj osposobljavanja mora se sastojati od raščlanjenih elemenata teorijske nastave i praktične poduke iz letenja (uključujući osposobljavanje na simulatoru), prema potrebi.

1.9 Instruktori

1.9.1 Teorijska nastava

Teorijsku nastavu moraju izvoditi odgovarajuće kvalificirani instruktori. Oni moraju:

- (a) imati odgovarajuće znanje u području u kojem se nastava izvodi i
- (b) biti sposobni primjenjivati odgovarajuće metode podučavanja.

1.9.2 Nastava iz letenja i osposobljavanje na simulatoru letenja

Nastavu iz letenja i osposobljavanje na simulatoru letenja moraju izvoditi odgovarajuće kvalificirani instruktori koji imaju sljedeće kvalifikacije:

- (a) ispunjavaju zahteve u vezi s teorijskim znanjem i iskustvom koji su primijereni nastavi koja se izvodi;
- (b) sposobni su primjenjivati odgovarajuće metode podučavanja;
- (c) vježbali su metode podučavanja u letačkim manevrima i postupcima koji su predmet nastave iz letenja;
- (d) dokazali su sposobnost izvođenja nastave u onim područjima u kojima se nastava i poduka iz letenja treba izvoditi, uključujući poduku o postupcima prije leta, nakon leta i na tlu i
- (e) redovito polaze osposobljavanja za obnovu znanja kako bi se osigurala ažuriranost standarda nastave.

Instruktori leta koji provode osposobljavanje u zrakoplovu također moraju imati ovlaštenje za obavljanje dužnosti vođe zrakoplova u zrakoplovu za koji se izvodi nastava, osim ako je riječ o osposobljavanju za nove tipove zrakoplova.

1.10 Ispitivači

Osobe odgovorne za ocjenjivanje pilotskih vještina moraju:

- (a) ispunjavati zahteve za instruktore leta ili instruktore simulacije letenja i
- (b) biti sposobne ocijeniti vještine pilota i provoditi testove letenja i provjere tijekom leta.

2. ZAHTJEVI U POGLEDU ISKUSTVA – PILOTI

Osoba koja djeluje kao član letačke posade, instruktor ili ispitičar mora steći i održavati dostatno iskustvo za dužnosti koje se obavljaju, osim ako je provedbenim aktima donesenima na temelju ovog pravilnika predviđeno da se te kompetencije dokazuju u skladu s točkom 1.5.

3. ZDRAVSTVENA SPOSOBNOST – PILOTI

3.1 Zdravstveni kriteriji

- 3.1.1 Svi piloti moraju periodično dokazivati zdravstvenu sposobnost da na zadovoljavajući način mogu obavljati svoje dužnosti, uzimajući u obzir vrstu aktivnosti. To se mora dokazivati odgovarajućom procjenom na temelju najbolje prakse zrakoplovne medicine, uzimajući u obzir vrstu aktivnosti i moguća psihička i fizička pogoršanja stanja zbog dobi.

Zdravstvena sposobnost, koja obuhvaća fizičku i psihičku sposobnost, znači stanje bez bolesti ili invalidnosti zbog koje pilot ne bi mogao:

- (a) obavljati zadaće potrebne za upravljanje zrakoplovom;
 - (b) u svakom trenutku obavljati dužnosti koje su mu dodijeljene ili
 - (c) pravilno započeti svoj okoliš.
- 3.1.2 Ako zdravstvena sposobnost nije u potpunosti dokazana, mogu se primjeniti mjere ublažavanja kojima se osigurava jednakovrijedna sigurnost letenja.

3.2 Zrakoplovno-medicinski ispitivači

- Zrakoplovno-medicinski ispitivač:
- (a) mora biti kvalificiran i imati odobrenje za samostalan rad (licenca) kao liječnik;
 - (b) mora imati završeno ospozobljavanje iz zrakoplovne medicine te mora redovito polaziti ospozobljavanja za obnovu znanja iz zrakoplovne medicine kako bi se osigurala ažuriranost standarda ocjenjivanja i
 - (c) morao je stići praktično znanje i iskustvo o uvjetima u kojima piloti obavljaju svoje dužnosti.

3.3 Zrakoplovno-medicinski centri

Zrakoplovno-medicinski centri moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

- (a) imati sva sredstva potrebna za ispunjavanje svih odgovornosti povezanih s njihovim privilegijama. Ta sredstva uključuju, između ostalog, objekte, osoblje, opremu, alate i materijale, dokumentaciju o zadaćama, odgovornostima i postupcima, pristup relevantnim podacima i vođenje evidencije;
- (b) ovisno o vrsti aktivnosti koja se obavlja te veličini organizacije, imati uspostavljen sustav upravljanja radi osiguravanja usklađenosti s bitnim zahtjevima navedenima u ovom aneksu, radi upravljanja sigurnosnim rizicima te nastojanja za kontinuiranim poboljšanjem tog sustava i održavati takav sustav te
- (c) prema potrebi, imati uspostavljene aranžmane s drugim odgovarajućim organizacijama radi osiguravanja trajne usklađenosti s ovim zahtjevima.

4. ČLANOVI KABINSKE POSADE

4.1 Općenito

Članovi kabinske posade moraju:

- (a) biti ospozobljeni i redovito provjeravani kako bi postigli i održali razinu kompetencija potrebnu za obavljanje dodijeljenih im dužnosti u pogledu sigurnosti i
- (b) biti periodično podvrgnuti procjeni zdravstvene sposobnosti za sigurno obavljanje dodijeljenih im dužnosti u pogledu sigurnosti. To se mora dokazati odgovarajućom procjenom na temelju najbolje prakse zrakoplovne medicine.

4.2 Tečaj ospozobljavanja

4.2.1 Ako je to prikladno za vrstu operacije ili privilegija, ospozobljavanje se mora provoditi s pomoću tečajeva ospozobljavanja.

4.2.2 Tečaj ospozobljavanja mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- (a) za svaku vrstu tečaja mora se izraditi nastavni plan i
- (b) tečaj ospozobljavanja mora se sastojati od raščlanjenih elemenata teorijske nastave i praktične poduke (uključujući ospozobljavanje na simulatoru), ako je to primjenjivo.

4.3 Instruktori kabinske posade

Nastavu moraju izvoditi odgovarajuće kvalificirani instruktori. Ti instruktori moraju:

- (a) imati odgovarajuće znanje u području u kojem se nastava izvodi;

- (b) biti sposobni primjenjivati odgovarajuće metode podučavanja i
- (c) redovito polaziti ospozobljavanja za obnovu znanja kako bi se osigurala ažuriranost standarda nastave.

4.4 Ispitivači kabinske posade

Osobe odgovorne za ispitivanje kabinske posade moraju:

- (a) ispunjavati zahtjeve za instruktore kabinske posade i
- (b) biti sposobni ocijeniti vještine kabinske posade i provoditi ispite.

5. ORGANIZACIJE ZA OSPOZOBLEJAVANJE

Organizacija za ospozobljavanje pilota ili kabinske posade mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (a) imati sva sredstva potrebna za ispunjavanje obveza povezanih sa svojom djelatnošću. Ta sredstva uključuju, između ostalog, objekte, osoblje, opremu, alate i materijale, dokumentaciju o zadaćama, odgovornostima i postupcima, pristup relevantnim podacima i vođenje evidencije;
- (b) ovisno o ospozobljavanju koje se provodi te veličini organizacije, organizacija mora provoditi i održavati sustav upravljanja radi osiguravanja usklađenosti s bitnim zahtjevima navedenima u ovom aneksu, radi upravljanja sigurnosnim rizicima, između ostalih i rizicima povezanimi s pogoršanjem standarda ospozobljavanja, te radi nastojanja za kontinuiranim poboljšanjem tog sustava i
- (c) prema potrebi, uspostaviti aranžmane s drugim odgovarajućim organizacijama radi osiguravanja trajne usklađenosti s tim zahtjevima.

ANEKS XI

(Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu primjene Aneksa I, IV i VI ovog pravilnika)

1. Dodatni zahtjevi za primjenu članka 16. (Postojeće dozvole pilota) i članka 25. (Ospozobljavanje za ovlaštenje za tip zrakoplova i podaci o operativnoj prikladnosti) ovog pravilnika
- 1.1 Nositeljima JAR neusuglašenih dozvola pilota aviona i helikoptera koji nisu podnijeli zahtjev za zamjenu u Part-FCL dozvolu, BHDCA izdaje dozvolu na novom obrascu, opisanom u točki 1.7.
- 1.2 Odredbe ovog pravilnika shodno se primjenjuju na produženje i obnovu važnosti ovlaštenja i potvrda instruktora, koje se odnose na JAR neusuglašene dozvole.
- 1.3 U pogledu specifikacija JAR neusuglašenih dozvola pilota primjenjuju se sve odredbe Aneksa VI (Part-ARA), osim serijskog broja dozvole, koji je već definiran i koji se zadržava. Na naslovnoj strani nalazi se grb Bosne i Hercegovine, tekst: Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkcija za civilno zrakoplovstvo, Pilotska dozvola i izjava izdato sukladno ICAO standardima, napisano na jednom od jezika u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini i engleskom jeziku, i prostor u kome se vrši upis oznake vrste dozvole koja se izdaje.
- 1.4 Za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, kandidat mora da posjeduje dozvolu iz Aneksa I ovog pravilnika. Oznaka tipa zrakoplova za koju se pilot obučava preuzima se iz potvrde o tipu zrakoplova izdatog od nadležnog organa države koja je izdala potvrdu o tipu.
- 1.5 Obuku pilota za izdavanje ili obnovu ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, može da vrši instruktur letenja na tom tipu zrakoplova ili klasi zrakoplova koji posjeduje posebno

- odobrenje za vršenje te obuke izdato od strane BHDCA ili organizacija odobrena za obuku pilota na predmetnom tipu zrakoplova, odnosno klasi zrakoplova.
- 1.6 Praktični ispit za stjecanje ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova i ispit za produženje roka važnosti ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije provodi lice koje za to ovlasti BHDCA posebnim rješenjem.
- 1.7 U pogledu ostalih uvjeta koji se odnose na izdavanje, produženje ili obnovu ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, shodno se primjenjuju zahtjevi Aneksa I ovog pravilnika.
- 1.8 Kandidatu koji posjeduje Part-FCL dozvolu i stekne ovlaštenje za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, BHDCA izdaje dodatak na PART-FCL dozvolu, na temelju koje stiče sva prava nositelja ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije i isti sadrži:
- grb Bosne i Hercegovine, tekst: Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkcija za civilno zrakoplovstvo, naziv dozvole, opće podatke o nositelju dozvole (broj dozvole, prezime i ime, datum rođenja, mjesto rođenja, državljanstvo, adresa i potpis) i podatke o izdavanju dozvole;
 - podatke o stečenim i posebnim ovlaštenjima i napomenu;
 - evidenciju o stečenim i posebnim ovlaštenjima, kojima se produžava važnost i njihov rok važenja.
2. **Dodatni zahtjevi za primjenu članka 26. ovog pravilnika (Priznavanje iskustva stečenog tijekom vojne službe radi izdavanja dozvola pilota) u pogledu dozvola pilota aviona i helikoptera, ovlaštenja za instrumentalno letenje, ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova potvrda instruktora i ovlaštenja za akrobatsko letenje**
- 2.1 Državljanima Bosne i Hercegovine, koji su osposobljeni za pilota po vojnom program obuke, a službovali su u Oružanim snagama Bosne i Hercegovine, za stjecanje dozvole pilota aviona i helikoptera priznaje se služba u Oružanim snagama pod sljedećim uvjetima:
- 2.1.1 Za stjecanje dozvole privatnog pilota aviona ili helikoptera (PPL(A/H)), kandidat mora da:
- ispunjava uvjete propisane FCL.210.A, odnosno FCL.210.H koji se odnose na iskustvo i priznavanje vremena letenja;
 - položi ispit iz predmeta "Zrakoplovni propisi" sukladno FCL.215;
 - položi praktičan ispit sukladno FCL.235.
- 2.1.2 Za stjecanje dozvole profesionalnog pilota aviona ili helikoptera (CPL(A/H)), kandidat mora da:
- ispunjava uvjete koji se odnose na iskustvo propisane u Dodatku 3 Aneksa I (CPL modularni program obuke - Avioni - točka 12, odnosno, CPL modularni program obuke - Helikopteri - točka 11);
 - položi teorijski ispit iz predmeta sukladno FCL.310;
 - položi praktičan ispit sukladno FCL.320.
- 2.1.3 Za stjecanje dozvole prometnog pilota aviona ili helikoptera (ATPL(A/H)), kandidat mora da:
- ispunjava uvjete propisane FCL.510.A(b), odnosno FCL.510.H(b), koji se odnose na zahtijevano iskustvo;
 - završi teorijsku obuku u odobrenom centru za obuku sukladno FCL.515(a);
 - položi teorijski ispit iz predmeta sukladno FCL.515(b);
 - položi praktičan ispit sukladno FCL.520.A, odnosno FCL.520.H.
- 2.1.4 Za stjecanje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR), kandidat mora da:
- ispunjava uvjete propisane sukladno FCL.610;
 - ispunjava uvjete propisane sukladno FCL.615(a)(2) koji se odnose na zahtijevanu praktičnu obuku;
 - završi dodatnu praktičnu obuku, ako rukovoditelj obuke odobrenog centra za obuku procijeni da je ona potrebna;
 - završi teorijsku obuku u odobrenom centru za obuku sukladno FCL.615(a);
 - položi teorijski ispit iz predmeta sukladno FCL.615(b);
 - položi praktičan ispit sukladno FCL.620.
- 2.1.5 Za izdavanje ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova kandidat mora da dostavi dokaz da je završio obuku za odgovarajuću klasi ili tip zrakoplova u Oružanim snagama, da ispunjava uvjete iz FCL.720.A za avione, odnosno FCL.720.H za helikoptere koji se odnose na potrebljeno iskustvo i da položi praktičan ispit sukladno FCL.725(c).
- 2.2 Ispit za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje može se kombinirati sa ispitom za izdavanje ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova.
- 2.3 Prije pristupanja praktičnom ispitu na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova koji posjeduje potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, kandidat mora da u odobrenom centru za obuku završi dodatnu obuku ako rukovoditelj obuke tog centra procijeni da je obuka potrebna.
- 2.4 Praktičan ispit može se provesti na odgovarajućoj klasi ili tipu vojnog zrakoplova za koji je kandidat osposobljen u Oružanim snagama, ako je taj zrakoplov odgovarajuće opremljen za tu namjeru i ako postoji ekvivalentna klasa ili tip zrakoplova koji posjeduje potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije. Ako je ispit za stjecanje dozvole ili ovlaštenja proveden na klasi ili tipu vojnog zrakoplova, dozvola se ograničava za letenje na zrakoplovima koji su upisani u Registar civilnih zrakoplova koji vodi BHDCA.
- 2.5 Ograničenje iz točke 2.4 ovog aneksa se ukida kada nositelj dozvole izvrši provjeru stručnosti ili praktičan ispit na odgovarajućem civilnom zrakoplovu koji posjeduje potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije.
- 2.6 Za stjecanje potvrde nastavnika letenja na avionu ili helikopteru (FI(A/H)), kandidat mora da dostavi dokaze o tome da je završio tečaj nastavnika letenja tijekom vojne službe i da položi procjenu osposobljenosti sukladno zahtjevu FCL.935.
- 2.7 Stečena prava su ograničena na način propisan zahtjevom u FCL.910.FI(A) i (b) osim ako kandidat dostavi dokaze da je tijekom vojne službe ispunio uvjete propisane u zahtjevima FCL.910.FI(c).
- 2.8 Za stjecanje ovlaštenja za akrobatsko letenje kandidat mora da dostavi dokaze o tome da je tijekom vojne službe završio obuku za akrobatsko letenje.
- 2.9 Stečena prava su ograničena na letenje na klasi ili tipu zrakoplova na kojem je završena obuka za akrobatsko letenje, pod uvjetom da kandidat posjeduje važeće ovlaštenje za letenje na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.

3. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.015(c) Aneksa I ovog pravilnika

Izuzetno od odredbe FCL.015(c) Aneksa I ovog pravilnika, nositelj pilotskih dozvola izdatih od strane BHDCA sukladno Aneksu I ovog pravilnika, koji steknu dozvolu u nekoj od država članica ili državi sa kojom Bosna i Hercegovina ima potpisani bilateralni ili multilateralni sporazum, mogu nastaviti da koriste prava i privilegije iz dozvole izdate od strane BHDCA sve do punopravnog priznavanja te dozvole od strane država članica ili države sa kojom Bosna i Hercegovina ima potpisani bilateralni ili multilateralni sporazum.

4. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.020 Aneksa I ovog pravilnika

- 4.1 Odobren centar za obuku dužan je, prije početka praktične obuke kandidata, podnijeti BHDCA zahtev za izdavanje dozvole pilota učenika.
- 4.2 Ako je pilot učenik maloljetno lice, uz zahtjev za izdavanje dozvole odobreni centar za obuku podnosi i ovjerenu pisano suglasnost oba roditelja ili staratelja za pohađanje obuke.
- 4.3 Pilot učenik je dužan da nosi sa sobom dozvolu pilota učenika tijekom provođenja praktične obuke na zrakoplovu.
- 4.4 Dozvola pilota učenika se izdaje sa rokom važenja od tri godine.
- 4.5 Dozvola pilota učenika se izdaje na obrascu i isti sadrži:
 - grb Bosne i Hercegovine, tekst: Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkcija za civilno zrakoplovstvo, naziv dozvole;
 - opće podatke o nositelju dozvole (broj učeničke dozvole, prezime i ime, datum rođenja, mjesto rođenja, državljanstvo, adresa i potpis), naziv organizacije u kojoj se školuje pilot, datum prvog izdavanja dozvole, datum izdavanja, potpis i pečat odgovornog lica;
 - upozorenje kojim se obavezuje nositelj dozvole o obavezi nošenja dokumenta sa fotografijom radi utvrđivanja identiteta;
 - podatke o ovlaštenjima za koje se školuje i napomenu;

5. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.030 Aneksa I i ARA.FCL.205 Aneksa VI ovog pravilnika

- 5.1 Prilikom odobravanja polaganja praktičnog ispita sa ciljem izdavanja dozvole, izdavanja ovlaštenja ili potvrde nastavnika letenja, BHDCA određuje ispitivača za provođenje ispita praktične obučenosti ili procjene stručnosti sa liste koja je sukladna ARA.FCL.205(b). Pri provođenju provjere stručnosti sa ciljem produženja ili obnove ovlaštenja za klasu ili tip zrakoplova ili procjene sposobljenosti sa ciljem produženja ili obnove potvrde nastavnika letenja, kandidat sam bira ispitivača sa pomenute liste.
- 5.2 Preporuka za polaganje praktičnog ispita iz FCL.030(b) važi šest mjeseci od dana kada je kandidat završio praktičnu obuku ili dodatnu praktičnu obuku, osim preporuke za stjecanje ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova. Ako u definiranom roku kandidat ne pristupi polaganju praktičnog ispita, kandidat mora da, prije polaganja praktičnog ispita, završi dodatnu praktičnu obuku, koju određuje odobreni centar za obuku (ATO), u ovisnosti od razine sposobljenosti kandidata i pokazane vještine letenja.

6. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.055 Aneksa I ovog pravilnika

- 6.1 Pravo korištenja radio-telefonije na jednom od jezika u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini i/ili na engleskom jeziku upisuje se u rubriku XII pilotske dozvole ("Prava radio-telefonije") saglasno uvjetima stjecanja predmetne dozvole ili ovlaštenja.
- 6.2 Upis jezika u dozvolu vrši se za jezik na kojem je vođena teorijska i praktična obuka kandidata odnosno radio-komunikacija tijekom praktičnog ispita ili provjere stručnosti. Upis jezika radio-telefonske komunikacije u dozvolu je definiran oznakom jezika u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini "R/T 'naziv jezika' jezik" odnosno za engleski jezik "R/T English language".
- 6.3 Prije pristupanja teorijskoj ili praktičnoj obuci kandidata na engleskom jeziku, odnosno polaganja praktičnog ispita ili provjere stručnosti tijekom kojeg se radio-komunikacija vodi na engleskom jeziku, kandidat mora da pokaže znanje engleskog jezika, najmanje na operativnoj razini (razina 4). Traženu razinu znanja engleskog jezika kandidat dokazuje dokumentom koji je izdao ispitivač ili test centar, odobren od strane nadležnih zrakoplovnih vlasti za navedenu aktivnost.
- 6.4 Kandidatu kome je jedan od jezika u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini maternji jezik, upisuje se u pilotsku dozvolu maternji jezik, koji kandidat na temelju izjave smatra takvim, a na kojem je razumio teorijsku i praktičnu nastavu, i isti je procijenjen kao ekspertska razina znanja datog jezika (razina 6). Pod maternjim jezikom podrazumijeva se onaj jezik koji kandidat najbolje razumije i koristi, odnosno koji je kao dijete prvo naučio, najbolje razumio i koristio. Kandidatu mogu biti upisani i drugi jezici koji su u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini, pri čemu je kandidat dužan dostaviti dokaze o ekspertskoj razini znanja datog jezika.
- 6.5 Tijekom polaganja praktičnog ispita ili provjere stručnosti tijekom koje će se radio-komunikacija voditi na jednom od jezika u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini, kandidat kome isti nije maternji jezik mora da pokaže znanje navedenog jezika pred ovlaštenim ispitivačem, najmanje na operativnoj razini (razina 4).
- 6.6 Rok važenja operativne i napredne razine znanja engleskog jezika se računa od dana kada je kandidat položio odgovarajući ispit. U slučaju produženja roka važnosti privilegije, rok teče od datuma isticanja važnosti pod uvjetom da je kandidat položio odgovarajući ispit u okviru poslednjih šest mjeseci važenja kvalifikacije. Znanje engleskog jezika koje je stečeno u inozemstvu može da se prizna kao osnov za produženje važenja razine znanja engleskog jezika koje je već upisano u dozvolu, ako iz dokumentacije može da se ustanovi datum kada je izvršena provjera znanja jezika i razina znanja koju je kandidat pokazao.
- 6.7 Nositeljima dozvole pilota lakih zrakoplova (LAPL) BHDCA može upisati znanje engleskog jezika u dozvolu pod uvjetima kako je to propisano u FCL.055.
- 6.8 Priznavanje razine znanja engleskog jezika koje je stečeno u inozemstvu i upisano u stranu dozvolu pilota ili na posebnom dokumentu može biti priznato radi inicijalnog upisa postojeće privilegije u dozvolu pilota koju izdaje BHDCA, ukoliko je isto izdato od strane nadležne zrakoplovne vlasti države članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) ili od strane centra za obuku koji je odobren od tih zrakoplovnih vlasti. Prije priznavanja razine znanja engleskog jezika, BHDCA može provjeriti kod nadležne zrakoplovne vlasti

- vjerodostojnost podataka i prava koji su predmet priznavanja.
- 6.9 Tijekom provođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti, procjene sposobljenosti ili kompanijske provjere stručnosti, ispitivač koji posjeduje ekspertsку razinu znanja engleskog jezika (razina 6) i koji je posebno certificiran od strane BHDCA za procjenu razine znanja engleskog jezika, može da izvrši procjenu znanja engleskog jezika kandidata sa ciljem produženja važnosti operativne (razina 4) i napredne razine znanja engleskog jezika (razina 5).
- 6.10 Tijekom provođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti, procjene sposobljenosti ili kompanijske provjere stručnosti, ispitivač koji posjeduje naprednu razinu znanja engleskog jezika (razina 5) i koji je posebno odobren od strane BHDCA za procjenu razine znanja engleskog jezika, može da izvrši procjenu znanja engleskog jezika kandidata sa ciljem produženja važnosti operativne razine znanja engleskog jezika (razina 4).
- 6.11 Procjenu znanja engleskog jezika kandidata iz toč. 6.9 i 6.10 ispitivač dostavlja u vidu izvješća u BHDCA radi upisa ili produženja procijenjenih razina znanja engleskog jezika u dozvoli pilota.
- 7. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.070 Anekса I i ARA.GEN.355 i ARA.FCL.250 Anekса VI ovog pravilnika**
- 7.1 Pored slučajeva propisanih u ARA.FCL.250(a) Anekса VI ovog pravilnika, BHDCA suspendira ili stavlja van snage potvrdu ispitivača letenja i u sljedećim slučajevima:
- ako je ispitivač kažnjen za zrakoplovni prekršaj;
 - ako je donijeto rješenje o djelimičnoj ili potpunoj suspenziji korištenja pilotske dozvole ispitivača;
 - ako se ustanovi da se ispitivač prilikom provođenja ispita i provjera stručnosti nije pridržavao standarda propisanih ovim pravilnikom i Priručnikom za ispitivače (Flight Examiner Manual);
 - ako je ispitivač pravosnažno osuden za kazneno djelo koje se odnosi na sigurnost zračnog prometa;
 - ako je učinio drugi propust, koji ga diskredituje za obavljanje poslova ispitivača.
- 7.2 Suspenzija potvrde ispitivača letenja može da traje najduže šest mjeseci od dana dostavljanja rješenja o suspenziji.
- 7.3 Obavijest o suspenziji potvrde ispitivača letenja BHDCA objavljuje na svojoj zvaničnoj internet stranici.
- 7.4 Ako se po donošenju rješenja o suspenziji potvrde ispitivača letenja utvrdi da postoje razlozi zbog kojih nositelj potvrde više ne može da obavlja poslove ispitivača, BHDCA donosi rješenje o stavljanju van snage potvrde ispitivača letenja.
- 7.5 Ako do isteka roka od šest mjeseci iz 8.4 ove točke, BHDCA ne donese rješenje o stavljanju van snage potvrde ili rješenje o ukidanju suspenzije, smarat će se da je suspenzija prestala.
- 8. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.740(b)(1) Anekса I ovog pravilnika**
- Kandidat za obnovu važnosti ovlaštenja u dozvoli pilota aviona, odnosno helikoptera nije dužan da završi obuku osvještenja znanja iz FCL.740(b)(1) ako ispunjava sljedeće uvjete:
- posjeduje važeću stranu dozvolu istog ranga izdatu sukladno Aneksu 1 Čikaške konvencije, sa istovjetnim važećim ovlaštenjem za letenje na tipu ili klasi aviona, odnosno helikoptera;
 - u periodu od godinu dana koji prethodi podnošenju zahtjeva za obnovu važnosti ovlaštenja ostvario je najmanje deset rutnih sektora kao pilot na odgovarajućoj klasi ili tipu aviona, odnosno u slučaju helikoptera najmanje dva sata letenja na odgovarajućem tipu helikoptera.
9. **Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.740.A; FCL.740.H; FCL.740.PL; FCL.740.As; FCL.625 IR Aneksa I ovog pravilnika**
- 9.1 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.A(a)(1) ili FCL.740.A (b)(1) priznaje se za produženje roka važenja ovlaštenja za letenje na tipu ili klasi aviona ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.A(a)(2), odnosno iz FCL.740.A(b)(1)(ii) za klasu jednomotornih aviona sa jednim pilotom.
- 9.2 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.H(a)(1) priznaje se za produženje roka važnosti ovlaštenja za letenje na tipu helikoptera ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.H(a)(2).
- 9.3 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.PL(a)(1) priznaje se za produženje roka važnosti ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova sa vertikalnim uzlijetanjem ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.PL(a)(2).
- 9.4 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.As(a)(1) priznaje se za produženje roka važnosti ovlaštenja za letenje na tipu zračnog broda ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.As(a)(2).
- 9.5 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.625 IR(b)(1) priznaje se za produženje roka važnosti ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) na avionu, helikopteru ili zračnom brodu.
- 9.6 U slučajevima navedenim od 10.1 do 10.5, početak važnosti ovlaštenja za letenje na tipu ili klasi zrakoplova, odnosno ovlaštenja za instrumentalno letenje, računa se od zadnjeg kalendarskog dana mjeseca u kojem je izvršena provjera.
- 10. Dodatni zahtjevi za primjenu MED.S.005(b) Anekса IV ovog pravilnika**
- U pogledu važenja lječničkih uvjerenja kabinskog osoblja, primjenjuju se zahtjevi MED.A.045(a)(3) Anekса IV ovog pravilnika.
- 11. Dodatni zahtjevi za primjenu ARA.FCL.200(b) Anekса VI ovog pravilnika**
- 11.1 BHDCA izdaje potvrdu instruktora letenja u vidu upisa odgovarajućih prava u dozvolu pilota, osim potvrde instruktora na trenažeru (STI), instruktora za suradnju višečlane posade (MCCI) i instruktora letenja na uređaju za simulirano letenje (SFI), koji se izdaju kao zasebna isprava.
- 11.2 BHDCA izdaje potvrdu ispitivača letenja u vidu zasebne isprave.
- 12. Dodatni zahtjevi za primjenu ARA.FCL.300(c) Anekса VI ovog pravilnika**
- 12.1 Teorijski ispit za stjecanje dozvole pilota lakih zrakoplova (LAPL), dozvole privatnog pilota zrakoplova (PPL) se provodi na jednom od jezika u službenoj uporabi u Bosni i Hercegovini ili na engleskom jeziku, prema izboru kandidata.
- 12.2 Teorijski ispit za stjecanje dozvole profesionalnog pilota zrakoplova (CPL), dozvole prometnog pilota zrakoplova (ATPL), dozvole pilota višečlane posade (MPL), kao i za stjecanje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) se provode na engleskom jeziku.
- 13. Dodatni zahtjevi za primjenu Dodatka I, točka (a)(2), rubrika XIII Aneksa VI ovog pravilnika**
- 13.1 Kandidat koji je položio teorijski ispit za stjecanje dozvole prometnog pilota zrakoplova može da podnese BHDCA zahtjev za izdavanje potvrde o položenom ispitu ili zahtjev da mu se u važeću dozvolu privatnog ili profesionalnog pilota zrakoplova upiše napomena o položenom ispitu.

Napomena o položenom ispitu sa datumom kada je kandidat položio posljednji predmet se upisuje u rubriku XIII dozvole ("Napomene") i to kao ATPL Theory credit.

ANEKS XII

Neprimjenjive odredbe

Neprimjenjive odredbe Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenog 2011. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća:

Članak 4.

(Postojeće dozvole pilota)

- 8) Do 8. rujna 2021. godine država članica može izdati odobrenje pilotu za uživanje posebnih ograničenih privilegija za upravljanje zrakoplovom u instrumentalnim uslovima prije nego što pilot ispunjava sve potrebne uslove za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje u skladu s ovom uredbom, uz sljedeće uvjete:
 - e) država članica obavještuje Komisiju, Europsku agenciju za sigurnost zračne plovidbe i druge države članice o posebnostima tog odobrenja, uključujući i svoje obrazloženje i procjenu rizika sigurnosti;
 - g) država članica obavlja preispitivanje sigurnosnih pitanja povezanih s provedbom odobrenja i podnosi izvješće Komisiji najkasnije do 8. travnja 2017. godine.

Neprimjenjive odredbe Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovidbe i izmjenni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanje van snage Uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 koje se odnose na članak 1. stavak (3) toč. (e) i (f), odredbe koje se odnose na oblast posade zrakoplova, Poglavlje III – Materijalni zahtjevi, Odjeljak II – Posada zrakoplova i odredbe koje se odnose na Poglavlje IV, Zajednički sustav certifikacije, nadzora i osiguravanja provedbe propisa.

Članak 1.

(Predmet i ciljevi)

- (3) Ciljevi utvrđeni u st. (1) i (2) ostvaruju se, između ostalog:
 - (e) osnivanjem neovisne Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovidbe ("Agencija");
 - (f) ujednačenom provedbom svih potrebnih akata od strane nacionalnih nadležnih organa i Agencije u okvirima njihovih područja odgovornosti.

Članak 23.

(Provđeni akti u pogledu pilotâ i članova kabinske posade)

- (1)
 - (a) različitim kategorijama dozvola pilota i liječničkih uvjerenja pilota iz članka 21. kao i različita ovlaštenja za takve dozvole pilota koje odgovaraju različitim vrstama aktivnosti koje se obavljaju;
 - (b) privilegijama i odgovornostima nositelja dozvola pilota, ovlaštenjima i liječničkim uvjerenjima pilota;
 - (c) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje dozvola pilota, ovlaštenja i liječničkih uvjerenja pilota, uključujući:
 - (i) pravila i postupke za situacije u kojima se takve dozvole, ovlaštenja i liječnička uvjerenja ne zahtijevaju;

- (ii) pravila i postupke za zamjenu postojećih dozvola pilota i liječničkih uvjerenja pilota u dozvole pilota i liječnička uvjerenja pilota iz članka 21. stavak (1);
- (iii) pravila i postupke za zamjenu postojećih dozvola inženjera leta u dozvole pilota iz članka 21. stavak (1);
- (iv) pravila i postupke za priznavanje osposobljavanja i iskustva u zrakoplovima koji ne podliježu ovoj Uredbi za potrebe stjecanja dozvola pilota iz članka 21. stavak (1).

Ti se provđeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 127. stavak (3).

Pri donošenju tih provđenih akata Komisija osigurava usklađenost s bitnim zahtjevima iz članka 20. ove uredbe i uzima u obzir međunarodne standarde i preporučene prakse, posebno one navedene u Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji.

Ti provđeni akti prema potrebi moraju uključivati odredbe za izdavanje svih vrsta dozvola pilota i ovlaštenja koji se zahtijevaju u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Ti provđeni akti mogu uključivati i odredbe za izdavanje drugih vrsta dozvola pilota i ovlaštenja.

- (2) Kako bi se osigurala ujednačena provedba bitnih zahtjeva iz članka 20. i usklađenost s njima, u pogledu članova kabinske posade koji su uključeni u operacije zrakoplova iz članka 2. stavka (1) točka (b), osim bespilotnih zrakoplova, Komisija na temelju načela utvrđenih u članku 4. i radi ostvarivanja ciljeva utvrđenih u članku 1. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe u vezi s:

- (a) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje potvrda kabinske posade te za situacije u kojima se takve potvrde zahtijevaju za članove kabinske posade uključene u operacije koje nisu operacije komercijalnog zračnog prijevoza;
- (b) pravilima i postupcima za procjenu zdravstvene sposobnosti članova kabinske posade iz članka 22;
- (c) privilegijama i odgovornostima nositelja potvrda kabinske posade iz članka 22.

Ti se provđeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 127. stavak (3).

Članak 27.

(Provđeni akti u pogledu osposobljavanja, ispitivanja, provjeravanja i zdravstvene procjene)

- (1)
 - (a) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje odobrenja i potvrda iz čl. 24., 25. i 26. te za situacije u kojima se takva odobrenja i takve potvrde zahtijevaju ili se ne zahtijevaju;
 - (b) pravilima i postupcima za davanje izjava organizacija za osposobljavanje pilota i organizacija za osposobljavanje kabinske posade iz članka 24. stavak (6) i operatora uredaja za osposobljavanje koji simuliraju let iz članka 25. stavak (5), te za situacije u kojima se takve izjave zahtijevaju;
 - (c) privilegijama i odgovornostima nositelja odobrenja i potvrda iz čl. 24., 25. i 26. te organizacija koje daju izjave u skladu s čl. 24. stavak (6) i 25. stavak (5).

Ti se provđeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 127. stavak (3).

- (2) Pri donošenju tih provđenih akata Komisija osigurava usklađenost s bitnim zahtjevima iz članka 20. i uzima u obzir međunarodne standarde i preporučene prakse,

posebno one navedene u prilozima 1. i 6. Čikaškoj konvenciji.

Članak 68.

(Priznavanje potvrda trećih zemalja)

(1)

- (b) delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 3; ili
- (c) ako ne postoje međunarodni sporazum i relevantni delegirani akti iz točke (a) odnosno točke (b) ovog stavka te ne dovodeći u pitanje članak 140. stavak 6. ove Uredbe, sporazumu o priznavanju certifikata sklopljenom između države članice i treće zemlje prije stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1592/2002 o kojem su Komisija i ostale države članice obaviještene u skladu s člankom 9. stavkom 2. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 1592/2002 ili člankom 12. stavkom 2. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 216/2008.
- (3) Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 128. kojima se utvrđuju detaljna pravila u pogledu priznavanja potvrda i druge dokumentacije kojom se potvrđuje usklađenost s pravilima u području civilnog zrakoplovstva, a koje su izdane u skladu s propisima treće zemlje, i osigurava razina sigurnosti koja je jednakovrijedna onoj koja je predviđena u ovoj Uredbi, između ostalog uvjeti i postupci za ostvarivanje i održavanje potrebnog povjerenja u regulatorne sustave trećih zemalja.