

СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Број 99

Год. LXVI

Четврток, 22 јули 2010

Цена на овој број е 210 денари

www.slvesnik.com.mk

contact@slvesnik.com.mk



СОДРЖИНА

	Стр.		Стр.
1855. Уредба за условите и начинот за доаѓање и престој на странски јахти или чамци наменети за спорт и рекреација на внатрешните води во Република Македонија.....	2	1860. Годишна програма за изменување и дополнување на Годишната програма за изработка на урбанистички планови и државна Урбанистичка планска документација во Република Македонија во 2010 година.....	4
1856. Одлука за еднострано времено укинување на визите за краткорочен престој за државјаните на Руската Федерација.....	3	1861. Правилник за измена и дополнување на Правилникот за пренослива опрема под притисок.....	4
1857. Решение за разрешување од должноста портпарол на Владата на Република Македонија.....	3	1862. Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на инженери - летачи.....	4
1858. Решение за разрешување од должноста директор на Управата за спречување на перење пари и финансирање на тероризам.....	3	1863. Правилник за организацијата на работното време, времето на летање и времетраењето на одморот на членовите на екипажот на воздухоплов.....	55
1859. Решение за именување в.д. директор на Управата за спречување на перење пари и финансирање на тероризам.....	3	Огласен дел	1-36

**ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
1855.**

Врз основа на член 27 став 7 од Законот за внатрешната пловидба („Службен весник на Република Македонија” бр.55/07, 26/09 и 22/2010), Владата на Република Македонија на седницата одржана на 20.07.2010 година, донесе

**УРЕДБА
ЗА УСЛОВИТЕ И НАЧИНОТ ЗА ДОАЃАЊЕ И ПРЕСТОЈ НА СТРАНСКИ ЈАХТИ ИЛИ ЧАМЦИ НАМЕНЕТИ ЗА СПОРТ И РЕКРЕАЦИЈА НА ВНАТРЕШНИТЕ ВОДИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА****Член 1**

Со оваа уредба се пропишуваат условите и начинот за доаѓање и престој на странски јахти или чамци наменети за спорт и рекреација на внатрешните води во Република Македонија.

Член 2

Странска јахта или чамец наменети за спорт и рекреација, можат да престојуваат и да пловат на внатрешните води во Република Македонија, доколку имаат одобрение за пристанување.

Одобрение за пристанување не е потребно за:

- чамец на весла или едра кој не е подолг од 3,00 метри;
- чамец со механички двигател со јачина од 4 kW, кој не е подолг од 3,00 метри и
- спортски чамец без сопствен погон наменет за спортски натпревари.

За пловните објекти од став 2 алинеја 3 од овој член, организаторот на спортскиот натпревар најкасно во рок од пет дена пред денот на одржување на натпреварот, до Капетанијата на пристаништата треба да достави попис на пловните објекти и попис на лицата учесници на натпреварот.

Член 3

Сопственик или заповедник на јахта, односно управувач на чамец кој има намера да престојува и да плови на внатрешните води во Република Македонија, по своето доаѓање треба да ги пријави јахтата или чамецот во Капетанијата на пристаништата и да поднесе барање за издавање на одобрение за нивно пристанување.

Кон барањето за издавање на одобрението за пристанување, сопственикот или заповедникот на јахтата односно управувачот на чамецот треба да ја приложи следната документација:

- важечка исправа или потврда издадена од надлежен орган во државата во која јахтата или чамецот е впишан во соодветен регистар;
- доказ за способност за пловидба на јахтата или чамецот;
- доказ за сопственост на јахтата или чамецот, односно доказ за правото на користење;

- попис на членовите на екипажот со доказ за соодветното звање за вршење работи на јахтата или чамецот;

- листа на патници кои се наоѓаат на јахтата или чамецот за кои се обезбедени услови за сместување;

- полиса за осигурување (син картон) за одговорност од пловидбена незгода спрема трети лица и

- време на престој.

Одредбите од став 2 алинеја 5 од овој член не се однесуваат на скутери, односно чамци до 5,00 метри должина на кои нема услови за подолг престој (лежаи, кујна, санитарен јазол).

Член 4

Одобрението за пристанување се издава за период додека трае престојот на сопственикот/корисникот на јахтата или чамецот и истото содржи: име и ознака на јахтата или чамецот, знаме под кое плови, број на шасија, број на мотор, должина, назив односно име и презиме на сопственикот/корисникот, односно заповедникот, време на одобрен престој за пловидба од - до, подрачје за пловидба и зони забранети за пловидба.

Пописот на членовите на екипажот и листата на патници кои се наоѓаат на јахтата или чамецот, при доаѓање и заминување се заверуваат од Капетанијата на пристаништата.

Пописот на членовите на екипажот и листата на патници кои се наоѓаат на јахтата или чамецот, треба да се наоѓаат на јахтата или чамецот кога се во пловидба.

Член 5

Секоја измена што ќе настане по издавањето на одобрението за пристанување, а што се однесува на членовите на екипажот или на патниците кои се наоѓаат на јахтата или чамецот, сопственикот/корисникот, односно заповедникот на јахтата или чамецот треба да ја пријави во Капетанијата на пристаништата во рок од 24 часа од настанувањето на измената.

Капетанијата на пристаништата пријавената измена ја евидентира и заверува.

Член 6

Со денот на влегувањето во сила на оваа уредба, престанува да важи Уредбата за доаѓање и престој на странски јахти или чамци наменети за разонода и спорт на езерата во Република Македонија („Службен весник на Република Македонија” бр. 36/05).

Член 7

Оваа уредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија”.

Бр. 51-3917/1
20 јули 2010 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
м-р **Никола Груевски**, с.р.

1856.

Врз основа на член 7, алинеја 7 од Законот за надворешни работи („Службен весник на Република Македонија“ бр. 46/06 и 107/08), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 29.06.2010 година, донесе

О Д Л У К А**ЗА ЕДНОСТРАНО ВРЕМЕНО УКИНУВАЊЕ НА ВИЗИТЕ ЗА КРАТКОРОЧЕН ПРЕСТОЈ ЗА ДРЖАВЈАНИТЕ НА РУСКАТА ФЕДЕРАЦИЈА****Член 1**

Со оваа одлука се укинуваат визите за влез и престој до 90 дена во Република Македонија во период од 1.07. до 15.10.2010 година за лицата кои не се опфатени во член 6 од Спогодбата меѓу Владата на Република Македонија и Владата на Руската Федерација за услови на земни патувања на државјаните на Република Македонија и Руската Федерација („Службен весник на Република Македонија“ бр. 119/2008).

Член 2

Се задолжува Министерството за надворешни работи да ја спроведе оваа одлука.

Член 3

Оваа одлука влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 51-4043/1
29 јуни 2010 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
м-р **Никола Груевски**, с.р.

1857.

Врз основа на член 40-а став 3 од Законот за Владата на Република Македонија („Службен весник на Република Македонија“ бр. 59/2000, 12/2003, 55/2005, 37/2006, 115/2007, 19/2008, 82/2008 и 10/2010), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 20 јули 2010 година, донесе

Р Е Ш Е Н И Е**ЗА РАЗРЕШУВАЊЕ ОД ДОЛЖНОСТА ПОРТПАРОЛ НА ВЛАДАТА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА**

1. Шефик Дураку се разрешува од должноста портпарол на Владата на Република Македонија.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 22-4236/1
20 јули 2010 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
м-р **Никола Груевски**, с.р.

1858.

Врз основа на член 4 став 1 од Законот за спречување на перење пари и други приноси од казниво дело и финансирање на тероризам („Службен весник на Република Македонија“ бр. 4/2008 и 57/2010), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 20 јули 2010 година, донесе

Р Е Ш Е Н И Е**ЗА РАЗРЕШУВАЊЕ ОД ДОЛЖНОСТА ДИРЕКТОР НА УПРАВАТА ЗА СПРЕЧУВАЊЕ НА ПЕРЕЊЕ ПАРИ И ФИНАНСИРАЊЕ НА ТЕРОРИЗАМ**

1. Ване Цветанов се разрешува од должноста директор на Управата за спречување на перење пари и финансирање на тероризам, орган во состав на Министерството за финансии.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 22-4237/1
20 јули 2010 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
м-р **Никола Груевски**, с.р.

1859.

Врз основа на член 4 став 1 од Законот за спречување на перење пари и други приноси од казниво дело и финансирање на тероризам („Службен весник на Република Македонија“ бр. 4/2008 и 57/2010), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 20 јули 2010 година, донесе

Р Е Ш Е Н И Е**ЗА ИМЕНУВАЊЕ В.Д. ДИРЕКТОР НА УПРАВАТА ЗА СПРЕЧУВАЊЕ НА ПЕРЕЊЕ ПАРИ И ФИНАНСИРАЊЕ НА ТЕРОРИЗАМ**

1. За вршител на должноста директор на Управата за спречување на перење пари и финансирање на тероризам, орган во состав на Министерството за финансии се именува Владимир Атанасовски.

2. Ова решение влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 22-4238/1
20 јули 2010 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
м-р **Никола Груевски**, с.р.

1860.

Врз основа на член 16 став 2 од Законот за просторно и урбанистичко планирање („Службен весник на Република Македонија“ бр. 51/05, 137/07 и 91/09), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 18.05.2010 година, донесе

**ГОДИШНА ПРОГРАМА
ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ НА ГОДИШ-
НАТА ПРОГРАМА ЗА ИЗРАБОТКА НА УРБАНИ-
СТИЧКИ ПЛАНОВИ И ДРЖАВНА УРБАНИСТИЧ-
КА ПЛАНСКА ДОКУМЕНТАЦИЈА ВО РЕПУБЛИКА
МАКЕДОНИЈА ВО 2010 ГОДИНА**

1. Во Годишната програма за изработка на урбанистички планови и државна урбанистичка планска документација во Република Македонија во 2010 година („Службен весник на Република Македонија“ бр.17/10 и 44/10), во точка 1 потточката под реден број 1.8 износот “1.000.000,00“ се заменува со износот “8.500.000,00“.

По потточката под реден број 1.8 се додаваат три нови потточки 1.9, 1.10, 1.11 кои гласат :

1.8. Изработка на Урбанистичко планска документација за комерцијални и инфраструктурни објекти на коридор 8 и коридор 10 и на други патишта.

2.800.000,00 денари

1.9. Изработка на Урбанистичко планска документација за трговски центри на гранични премини.

1.500.000,00 денари

1.11 Изработка на Урбанистичко планска документација за Технолошко индустриски развојни зони.

2.200.000,00 денари

2. Точка 3 се менува и гласи:

„Исплатата на средствата од точка 1 на оваа програма ќе ја изврши Министерството за транспорт и врски за секоја задача одделно во зависност од степенот на извршување на задачата, а врз основа на барање за исплата со протокол и извештај за извршената задача доставено од Агенцијата за планирање на просторот, при што исплата ќе се врши на следниот начин:

- за урбанистичките планови 10% од вредноста на задачата ќе се исплати по доставување на изработена планска програма, 80% од вредноста на задачата ќе се исплати по доставување на урбанистичкиот план во форма на нацрт план и 10 % од вредноста на задачата ќе се исплати по доставување на урбанистичкиот план во форма на предлог план;

- за државната урбанистичка планска документација 10% од вредноста на задачата ќе се исплати по доставување на изработена планска програма, а 90% од вредноста на задачата ќе се исплати по доставување на државната урбанистичка планска документација.

3. Оваа програма влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр.51-1726/1
18 мај 2010 година
Скопје

Заменик на претседателот
на Владата на Република
Македонија,
Абдилаќим Адеми, с.р.

**МИНИСТЕРСТВО ЗА ЕКОНОМИЈА
1861.**

Врз основа на член 20, став 4 од Законот за безбедност на производите („Службен весник на Република Македонија“ бр.33/2006), министерот за економија донесе

**П РА В И Л Н И К
ЗА ИЗМЕНА И ДОПОЛНУВАЊЕ НА ПРАВИЛНИ-
КОТ ЗА ПРЕНОСЛИВА ОПРЕМА ПОД ПРИТИСОК**

Периодични инспекции и повторна употреба

Член 1

Во Правилникот за пренослива опрема под притисок („Службен весник на Република Македонија“ бр. 17/07) во членот 8 ставот 1 се менува и гласи:

„Периодичните инспекции на садовите, вклучувајќи ги нивните вентили и прибор што се користат за транспорт, опфатени во член 3 став 1 точка (в) од овој правилник, се спроведува од сопственикот или неговиот овластен претставник со седиште во Република Македонија или имателот. За извршените периодични инспекции сопственикот или неговиот овластен претставник со седиште во Република Македонија или имателот пред надлежниот државен орган - Државниот технички инспекторат треба да достават изјава со која гарантираат дека е извршена постапката за периодична инспекција согласно членовите 136, 137 и 138 од овој правилник“.

По ставот 1 се додава нов став 2 кој гласи:

„Стручниот персонал на сопственикот или неговиот овластен претставник со седиште во Република Македонија треба да има соодветна квалификација и квалитетна техничка и професионална обука согласно националните стандарди и познавање на начинот на спроведување на периодичните инспекции“.

Ставовите 2, 3 и 4 стануваат ставови 3, 4 и 5.

Член 2

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 25-5775/1
19 јули 2010 година
Скопје

Министер,
Фатмир Бесими, с.р.

**АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО
1862.**

Врз основа на член 136 став 7 и 8, член 138 став 6, член 139 став 2 и член 144 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр. 14/06, 24/07, 103/08 и 67/10), директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство, донесе

**П РА В И Л Н И К
ЗА СТРУЧНО ОСПОСОБУВАЊЕ, ПРОВЕРКИ,
ДОЗВОЛИ И ОВЛАСТУВАЊА НА ИНЖЕНЕРИ -
ЛЕТАЧИ**

Општи одредби

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат начинот на вршење на обуката за стекнување на стручна оспособеност како и посебните услови во однос на потребниот кадар за обука, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење на организациите или центрите за обука на инженери-летачи, формата, содржината, евиденцијата, и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверенијата

за обука на организациите или центрите за обука, начинот на спроведување на редовната и вонредната проверка, условите за стекнување на дозволите, начинот на издавање, продолжување, промена и суспендирање, формата, содржината, рокот на важење, видот и евиденцијата на дозволите како и критериумите, начин и постапка за признавање на завршена обука и програми за обука, положени испити, стекнати дозволи и овластувања во странство на инженери-летачи.

Стручно оспособување

Член 2

Начинот на вршење на обуката за стекнување на стручна оспособеност и посебните услови во однос на потребниот кадар за обука и другите посебни услови за безбедно и уредно работење на организациите или центрите за обука на инженери-летачи, се утврдени со меѓународниот стандард JAR-FCL 4 на ЈАА кој е даден во Прилог 1 и е составен дел на овој правилник.

Формата, содржината, евиденцијата, начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверенијата за обука на организациите или центрите за обука се утврдени во дел 5 од Упатството за административни постапки (Administrative and Guidance Material-AGM) кое се прифаќа и директно се применува.

Член 3

Организациите и центрите за обука на инженери-летачи (FTO) и за оспособување за тип (TRTO) ги изработуваат своите програми за обука во согласност со делот 2 на меѓународниот стандард JAR-FCL 4 - Прифатливи начини за придржување (Acceptable Means of Compliance-AMC) и Интерпретирачко - објаснувачки материјал (Interpretative and Explanatory Material-IEM) на ЈАА кои се прифаќаат и директно се применуваат.

Редовна и вонредна проверка

Член 4

Начинот на спроведување на редовната проверка и условите за стекнување на дозволите и овластувањата, се утврдени со меѓународниот стандард JAR-FCL 4 на ЈАА.

Член 5

Вонредната проверка ја спроведува Агенцијата за цивилно воздухопловство, врз основа на предлог мерките во извештај од несреќа, сериозен инцидент или инцидент, прекршок или кривично дело поврзано со работата на инженери-летачи, или по упатување од воздухопловен инспектор по пријава на физичко или правно лице и доколку основано се посомнева во стручно извршување на работите од страна на инженери-летачи или констатира повреда на одредбите на Законот за воздухопловство и прописите донесени врз основ на тој закон.

Вонредната проверка се спроведува преку полагање на одредени или сите предмети од теоретскиот дел на испитот за стекнување на дозволата и/или на практичниот дел на испитот.

Агенцијата за цивилно воздухопловство со решението за вонредна проверка го определува начинот и времето на спроведување на вонредната проверка кое се доставува на лицето за кое се однесува.

Ако лицето не се јави на вонредната проверка на рокот од став (3) на овој член, дозволата и/или овластувањето се повлекува.

Дозвола и овластувања

Член 6

Формата, содржината, рокот на важење, начин на издавање, продолжување, промена, суспендирање, видот и евиденцијата на дозволите и овластувањата се утврдени во дел 5 од Упатството за административни постапки (Administrative and Guidance Material-AGM).

Критериуми, начин и постапка за признавање

Член 7

Критериумите, начинот и постапката за признавање на завршена обука и програми за обука, положени испити, стекнати дозволи и овластувања во странство на инженери-летачи се утврдени во меѓународниот стандард JAR-FCL 4 на ЈАА.

Критериумите, начинот и постапката за признавање на стекнати дозволи и овластувања на инженери-летачи во земја членка на Европската заедничка воздухопловна област-ЕЗВО, а кои се полноправни членки на ЈАА се утврдени со ЕУ Директивата 91/670, изменета со 216/08, за меѓусебно прифаќање на лични дозволи и извршување на функции во цивилното воздухопловство, која е превземена согласно Анекс 1 од Мултилатералната спогодба за основање на Европската заедничка воздухопловна област („Службен весник на Република Македонија“ број 27/07), дадена во Прилог 2 на Правилникот за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на пилоти на авиони.

Преодни и завршни одредби

Член 8

Обуката и стажирањето за стекнување на дозвола и/или овластување на инженери-летачи започнати пред денот на отпочнување на примена на овој правилник, ќе се признаат доколку истите бидат завршени во рок од три години по отпочнување на примена на овој правилник.

Член 9

Со денот на отпочнување на примена на овој правилник престануваат да се применуваат одредбите од Правилникот за стручна подготовка испити и дозволи за работа на член на екипаж на воздухоплов („Службен лист на СФРЈ“ бр. 2/80, 31/80, 53/80, 43/81, и 10/85 и „Службен весник на Република Македонија“ бр. 34/95, 45/99, 27/01, 35/01 и 16/05), освен одредбите кои се однесуваат на навигатор-летач.

Член 10

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“, а ќе отпочне да се применува од 1 јануари 2011 година.

Бр. 03-529/5
8 јули 2010 година
Скопје

в.д. Директор,
Зоран Крстевски, с.р.

Прилог 1**Дел 1****JAR-FCL 4****ДЕЛ 1 - УСЛОВИ****1 ОПШТО**

Овој дел ги содржи условите за издавање на дозволи на екипаж за летање (за инженери—летачи).

2 ПРИКАЖУВАЊЕ

2.1 Секоја страница е означена со датумот на издавање или со бројот на измената и дополнувањето (амандманот) под кој таа е изменета и дополнета или повторно издадена.

2.2 Поднасловите се напишани со закосени букви.

2.3 Новиот, изменет и дополнет и коригиран текст ќе се стави во средни загради се додека не излезе последователна измена и дополнување (амандман).

Прилог 1

Дел 1

JAR-FCL 4

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

01.11.00

1-0-2

Амандман 1

Дел 1

JAR-FCL 4

ПОДЕЛ А - ОПШТИ УСЛОВИ

JAR-FCL 4.001 Дефиниции и кратенки
(Види IEM FCL 4.001)**Категории на воздухоплови (Category of aircraft):**

Поделба на воздухопловите спрема нивните утврдени основни карактеристики, на пример, авион, хеликоптер, едрилица, слободен балон.

Замена на дозвола (Conversion of a licence):

Издавање на JAR-FCL дозвола врз основ на дозволата која е издадена од страна на земја која не е членка на JAA.

Копилот (Co-pilot):

Копилот е пилот кој извршува задачи врзани за управување на воздухоплов, кои се различни од задачите на водачот на воздухопловите за кои е потребно повеќе од еден пилот согласно листата на типови на авиони (види Додаток 1 на JAR-FCL 1.220), или согласно уверението за тип на воздухопловот или оперативните прописи кои ги регулираат условите за вршење на лет, но со исклучок на пилотот кој е во воздухопловот со единствена цел да се обучи за дозвола или овластување.

Време на обука со инструктор (Dual instruction time):

Времето на летање со инструктор или времето на летање по инструменти на уреди на земја, за кое време лицето добива обука од овластен инструктор.

Инженер [Летач (Flight [E]ngineer)

Инженер-летач е лице кое ги исполнува условите наведени во JAR-FCL [4].

Налет (Flight time):

Вкупното време од моментот од првото придвижување на авионот со цел да полета па се до моментот на престанок на работата на моторите на крај од летот.

Налет по инструменти (Instrument time):

Времето на летање по инструменти во воздух или на уреди за симулирање на лет на земја.

Времетраење на налет по инструменти во воздух (Instrument flight time):

Времето на летање во кое пилотот го управува воздухопловот само со користење на инструменти.

Време на летање на уреди за симулирање на лет по инструменти на земја (Instrument ground time):

Времето за кое пилотот се обучува на симулиран лет, по инструменти, на уреди за симулирање на лет (STD's – Syntetic Training Devices).

Соработка на екипаж од повеќе пилоти (Multi-crew co-operation):

Делување на екипажот за летање како тим, во кој

членовите меѓусебно соработуваат под водство на водачот на воздухопловот.

Нок (Night):

Периодот од завршување на цивилниот самрак се до почетокот на цивилното зазорување, или периодот помеѓу зајдисонце и изгрејсонце, како што е пропишано од страна на соодветниот надлежен орган.

Други уреди за обука (Other training devices):

Помошни средства за обука, со исклучок на симулаторите на лет, уредите за обука по летање или вежбање на летање или уредите за вежбање на летачко-навигациските процедури кои овозможуваат обука таму каде каде не е потребна комплетна пилотска кабина.

Приватен пилот (Private pilot):

Пилот кој поседува дозвола која му забранува управување со воздухоплов во операции за кои се плаќа надоместок.

Професионален пилот (Professional pilot):

Тоа е пилот кој поседува дозвола која му дозволува да управува со воздухоплов во операции за кои се плаќа надоместок.

Проверка на стручност (Proficiency checks):

Тоа е прикажување на стручната способност заради продолжување на важноста или обновување на овластувања, а која вклучува и усно испрашување ако тоа го бара испитувачот.

Овластување (Rating):

Впишување во дозвола, кое се однесува на посебните услови, права или ограничувања кои се однесуваат на таа дозвола.

Обновување (на овластување или одобрение) (Renewal of e.g. a rating or approval):

Административна постапка која се презема по истекот на важноста на овластувањето или одобрението, со која се обновуваат правата од овластувањето или одобрението за одреден утврден период, по исполнување на пропишани услови.

Продолжување (на овластување или одобрение) (Revalidation of e.g. a rating or approval):

Административна постапка која се презема во текот на периодот на важноста на овластувањето или одобрението, која му овозможува на имателот на овластувањето или одобрението да продолжи да ги користи правата од овластувањето или одобрението за определен период кој следи по исполнување на пропишани услови.

Сектор на рута (Route Sector):

Тоа е лет кој се состои од фазите на полетување, заминување, крстарење по кратко од 15 минути, пристигнување, приод и слетување.

Дел 1

Авиони со еден пилот (Single-pilot aeroplanes):

Авиони кои имаат уверение за летање со еден пилот.

Испити за практични оспособеност (Skill test):

Проверките на практичната оспособеност претставуваат демонстрирање на практичната оспособеност заради издавање на дозвола или овластување, кои вклучуваат и усно испрашување ако тоа го бара испитувачот.

Време/налет на самостоен лет (Solo flight time):

Тоа е време на летање за кое ученикот-пилот е единствено лице во воздухопловот.

Летање во улога на ученик - водач на воздухоплов (Student pilot-in-command (SPIC)):

Тоа е време на летање за кое инструкторот по летање само ќе го надгледува ученикот кој врши должности на водач на воздухоплов, при што не смее да влијае врз, ниту да го контролира, управувањето на воздухопловот.

Моторна едрилица (Touring Motor Glider (TMG)):

Тоа е воздухоплов кој има уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на ЈАА, со интегрално вграден мотор и елиса кои не се вовлекуваат плус оние наведени во списокот од Додаток 1 на JAR-FCL 1.215.

Истата мора да е во можност да полетува и да се искачува на сопствен погон согласно нејзиниот прирачник за летање.

Тип на воздухоплов (Type of aircraft):

Сите воздухоплови со иста основна конструкција, вклучувајќи ги сите измени, освен оние кои резултираат со промена во начинот на управување, на карактеристиките на летањето или составот на екипажот за летање.

За кратенки види IEM FCL 4.001

[Ам. 1, 01.11.02; Ам. 2, 01.09.03; Ам. 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.005 Примена

(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.005)

(а) Општо:

(1) Условите за инженери-летачи наведени во JAR-FCL се применуваат за сите договори кои се склучуваат за обука, испитување и барања за издавање на дозволи, овластувања, овластувања за инструктори и испитувачи, одобренија или уверенија кои надлежниот орган ќе ги добие после 1 јули 2010 година.

(2) Секогаш кога во JAR-FCL дозволи, се спомнуваат овластувања, овластувања за инструктори

JAR-FCL 4

и испитувачи, одобренија или уверенија се подразбира дека тоа се дозволи, овластувања, овластувања за инструктори и испитувачи, одобренија или уверенија издадени согласно JAR-FCL. Во сите останати случаи овие документи се означуваат како на пр., ICAO или национални дозволи.

(3) Секогаш кога се споменува земја членка на ЈАА заради меѓусебно признавање на дозволи, овластувања, овластувања за инструктори и испитувачи, одобренија или уверенија, се подразбира земја која е полноправна земја членка на ЈАА.

(4) Сите уреди за симулирање на лет кои се споменуваат во JAR-FCL, а кои заменуваат воздухоплов за обука, треба да бидат уреди квалификувани согласно JAR-STD(A), а корисникот да има одобрение од надлежниот орган согласно JAR-FCL за вежбите кои треба да се изведуваат.

(5) Дозвола издадена врз основа на обука спроведена надвор од земја членка на ЈАА, освен обуката спроведена согласно JAR-FCL 2.055(a) (1), мора да содржи запис со кој се ограничуваат правата на воздухоплов регистриран во земјата на издавање на дозволата.

(6) Овластување(а) издадено врз основа на обука спроведена во земја членка на ЈАА, освен обуката спроведена согласно JAR-FCL 2.055(a) (1), се ограничува на воздухоплов регистриран во земјата на издавање на дозволата.

(б) Преодни одредби

(1) Обуката за инженери-летачи која започнала пред 1 јули 2010 година, согласно националните прописи, ќе се прифати за издавање на дозволи или овластувања согласно националните прописи, под услов дека обуката и испитите за односната дозвола или овластување завршиле пред 31 јули 2012 година.

(2) Дозволите и овластувањата, овластувањата за инструктор и испитувач, одобренијата или лекарските уверенија издадени согласно националните прописи на земјите членки на ЈАА пред 1 јули 2010 година, или кои се издадени согласно горниот став (1), остануваат да важат со истите права, овластувања и ограничувања, ако има такви, под услов дека после 31 декември 2010 година, сите услови за продолжување или обновување на овие дозволи или овластувања, овластувања за инструктор/испитувач, одобренија или лекарски уверенија се во согласност со условите наведени во JAR-FCL, освен како е наведено во под-став (4).

(3) Имателите на дозвола издадена согласно националните прописи на земја членка на ЈАА пред 1 јули 2010 година, или согласно наведеното во (б)(1) погоре, може да поднесат до земјата која издава дозвола барање за издавање на соодветна дозвола наведена во JAR-FCL, која ги пропишува правата на други земји како што е наведено во JAR-FCL 4.015

Дел 1

(а)(1). За да се издадат вакви дозволи, имателот мора да ги исполни условите наведени во Додаток 1 на JAR-FCL 4.005.

(4) На имателите на дозвола издадена согласно националните прописи на земја членка на ЈАА, кои не ги исполнуваат во целост условите наведени во Дел 1 од JAR-FCL 3 (здравствена способност) им се дозволува да продолжат да ги користат правата од националната дозвола која ја поседуваат.

(с) *Континуитет на работата на испитувачи кои имаат национални овластувања/авторизации.* Испитувачите кои имаат национални овластувања/авторизации издадени пред датумот на примена, можат да се овластат како JAR-FCL 4 (инженери-летачи) испитувачи, под услов дека тие пред надлежниот орган покажале знаење за JAR-FCL и JAR-OPS. Овластувањето се издава за период од најмногу 3 години. После истекот на овој период повторното издавање на овластувањето подлежи на исполнување на условите пропишани во JAR-FCL 4.425 (а).

[Ам.1, 01.11.02]

**JAR-FCL 4.010 Основни права за вршење на
должност член на екипаж на
летање**

(а) *Дозвола и овластување.* Лице не смее да врши должности на член на екипаж за летање на цивилен авион регистриран во земја членка на ЈАА, освен ако тоа лице нема важечка дозвола и овластување кои ги исполнуваат условите наведени во JAR-FCL, а кои се соодветни на должностите кои се извршуваат, или на овластувањето како што е дадено во JAR-FCL 4.230. Дозволата ја издава:

(1) земја членка на ЈАА; или

(2) друга договорна земја на ИКАО, а се прогласува за важечка согласно JAR-FCL 4.015 (b) или (с).

(б) *Користење на права.* Имателот на дозвола, овластување или овластување за инструктор/испитувач не смее да користи други права освен оние кои ги дава дозволата, овластувањето или овластувањето за инструктор/испитувач.

(с) *Приговори, ограничувања*

(1) Земја членка на ЈАА може, во секое време, согласно своите национални прописи, да постапува по жалби, да ограничи права, или да суспендира или повлече која било дозвола, овластување, одобрение или уверение кои таа ги издала согласно условите наведени во JAR-FCL, доколку утврди дека кандидатот за или имател на дозвола не ги исполнил, или дека повеќе не

JAR-FCL 4

ги исполнува условите од JAR-FCL или односниот национален закон на земјата на издавање на дозволата.

(2) Ако земја членка на ЈАА утврди дека кандидат за или имател на JAR-FCL дозвола издадена од страна на друга земја членка на ЈАА не ги исполнил или повеќе не ги исполнува условите наведени во JAR-FCL или во односниот национален закон на земјата во која воздухопловот лета, земјата членка на ЈАА ја известува земјата на издавање на дозволата како и Секторот на ЈАА за издавање на дозволи во централата на ЈАА. Согласно својот национален пропис, земја членка на ЈАА може да побара, во интерес на безбедноста, кандидатот за или имателот на дозвола да не може да [ги користи правата од дозволата] во кој било воздухоплов регистриран во таа земја ниту [] во кој било друг воздухоплов во воздушниот простор на таа земја поради горе наведената причина, за којашто таа земја навремено ја известила земјата на издавање на дозволата и ЈАА.

[Ам.3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.015

**Прифаќање на дозволи, овластувања,
овластувања (за инструктор/испитувач)
одобренија или уверенија**

(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.015)

(Види AMC FCL 4.005 и 4.015)

(а) *Дозволи, овластувања, овластувања (за инструктор/испитувач), одобренија или уверенија издадени од страна на земји членки на ЈАА*

(1) Доколку надлежниот орган на земја членка на ЈАА издал на лице, организација или служба, дозвола, овластување, овластување (за инструктор/испитувач), одобрение или уверение согласно условите наведени во JAR-FCL и односните процедури, овие дозволи, овластувања, овластувања за инструктор/испитувач, одобренија или уверенија другите земји членки на ЈАА ги прифаќаат без понатамошни формалности.

(2) Обука [] извршена после 01 јануари 2006 година, согласно сите услови наведени во JAR-FCL и односните процедури се признава за издавање на JAR-FCL дозволи и овластувања, под услов дека нема да се издаваат дозволи согласно JAR-FCL се до после 1 јули 2010 година.

(б) *Дозволи издадени од страна на земји кои не се членки на ЈАА*

(1) Дозвола издадена од страна на земја која не е членка на ЈАА може по дискреционо право на надлежниот орган на земја членка на ЈАА да се смета за важечка за летање со воздухоплови регистрирани во таа земја членка на ЈАА согласно Додаток 1 на JAR-FCL 4.015.

Дел 1

(2) Валидацијата/прифаќањето на дозвола за инженер-летач не смее да трае подолго од една година од денот на валидацијата, под услов дека основната дозвола е важечка. Секоја понатамошна валидација за летање во воздухоплови регистрирани во која било земја членка на ЈАА претставува предмет на договор помеѓу земјите членки на ЈАА, како и согласно кои било услови прифатливи за ЈАА. Корисникот на дозвола валидирана/прифатена од страна на земја членка на ЈАА мора да ги исполнува условите наведени во JAR-FCL.

(3) Условите наведени во точките (1) и (2), не смее да се применуваат кога воздухоплови регистрирани во земја членка на ЈАА се издаваат под закуп на авиопревозник на земја која не е членка на ЈАА, под услов дека земјата на авиопревозникот ја прифатила одговорноста за техничкиот и/или оперативниот надзор, во периодот на закупот, согласно JAR-OPS 1.165. Дозволите на екипажите за летање на авиопревозник на земја која не е членка на ЈАА може да се валидираат/прифатат по дискреционо право на надлежниот орган на заинтересираната земја членка на ЈАА, под услов дека при валидацијата правата од дозволите на екипажот за летање се ограничуваат за користење само во периодот на закупот, и тоа само на определениот воздухоплов за посебни операции во кои директно или индиректно, врз основ на закуп со екипаж (wet lease) или друг комерцијален договор не е вклучен авиопревозник на ЈАА.

(c) *Замена на дозвола издадена од земја која не е членка на ЈАА.*

(1) Дозвола за инженер-летач издадена од страна на земја која не е членка на ЈАА може да се замени за JAR-FCL дозвола, под услов дека постои договор помеѓу земјата членка на ЈАА и земјата која не е членка на ЈАА. Овој договор се заснова врз база на реципроцитет за прифаќање на дозволи и обезбедување еднакво ниво на безбедност на условите за обуки и испитување на земја членка на ЈАА и земја која не е членка на ЈАА. Секој договор кој влегол во сила, од време на време, ќе се ревидира како што е договорено помеѓу земјата која не е членка на ЈАА и земјата членка на ЈАА. Во дозвола која се заменува согласно ваков договор мора да се впише земјата која не е членка на ЈАА, чија дозвола е заменета. Другите земји членки не се обврзани да ја прифатат таа дозвола.

(d) Кога надлежен орган издава дозвола која отстапува од JAR-FCL, во дозволата мора да се внесе напомена за тоа, во рубриката XIII.

[Ам. 1, 01.11.02; Ам. 2, 01.09.03; Ам. 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4**JAR-FCL 4.016**

Признавање/кредит што се дава на имател на дозвола издадена во земја која не е членка на ЈАА

(a) Подносител на барање за издавање на JAR-FCL дозвола и за издавање на овластување за летање по инструменти IR(H), кој веќе поседува еквивалентна дозвола издадена согласно ICAO Анекс 1 од страна на земја која не е членка на ЈАА, мора да ги исполни сите услови наведени во JAR-FCL, освен оние услови кои се однесуваат на времетраењето на курсот, бројот на часови за теоретска и практична обука кои може да се скратат/намалат.

Надлежниот орган може, што се однесува на кредитите кои треба да се дадат, да се раководи од препораката од соодветна организација за обука.

(b) Имателот на F/EL издадена согласно ICAO Анекс 1, кој ги исполнува условите за налет наведени во Додаток 1 на JAR-FCL 4.015, може да се ослободи од условите за посетување на одобрената обука пред испитот по теоретското познавање и по практична оспособеност, доколку таа дозвола содржи важечко овластување за летање на тип на авион кој треба да се користи на испитот за практична оспособеност за F/E[L].

[Ам. 1, 01.11.02; Ам. 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.020 Признавање на воена служба

(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.005)

Барање за признавање: Членовите на воен екипаж за летање кои поднесуваат барање за дозволи или овластувања предвидени во JAR-FCL 4, го доставуваат барањето до надлежниот орган на земјата во која биле/се на воена служба. Знаењето, искуството и практичната оспособеност стекнати во воената служба, надлежниот орган ќе ги признае, по свое дискреционо право, како исполнување на соодветните услови за JAR-FCL дозволи и овластувања. Условите и начинот за признавање мора да се пријават во ЈАА. Правата кои произлегуваат од овие дозволи се ограничуваат на воздухоплови кои се регистрирани во земјата на издавање на дозволите, се додека не се исполнат условите наведени во Додаток 1 на JAR-FCL 4.005.

JAR-FCL 4.025 Важност на дозволите и овластувањата

(Види [] JAR-FCL 3.105)

(a) Имател на дозвола не смее да ги користи правата кои произлегуваат од која било дозвола или овластување издадени од страна на земја членка на ЈАА, освен ако имателот не ја одржува својата оспособеност со тоа што ги исполнува односните услови наведени во JAR-FCL.

(b) *Важност на дозвола и продолжување на важноста*

Дел 1*на овластување*

(1) Важноста на дозволата се одредува со важноста на овластувањата кои се впишани во истата, како и со важноста на лекарското уверение (види [JAR-FCL 3.105]).

(2) Надлежниот орган кога издава, продолжува или обновува овластување може да го продолжи периодот на важноста на овластувањето до крај на месецот во кој што важноста би истекла, и тој датум останува датум на истекување на важноста на овластувањето.

(с) Дозволата се издава на максимален период од 5 години. Во овој период од 5 години, надлежниот орган повторно ќе ја издаде дозволата:

- (1) после првото издавање или обновување на овластувањето;
- (2) кога ќе се пополни ставката XII во дозволата и нема повеќе празно место;
- (3) од која било административна причина;
- (4) по дискреционо право на надлежниот орган при продолжување на овластување.

Надлежниот орган ќе ги пренесе важечките овластувања во новата дозвола.

Имателот на дозволата мора до надлежниот орган да поднесе барање за повторно издавање на дозволата.

Барањето се доставува заедно со сите потребни документи.

[Ам. 2, 01.09.03; Ам. 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.026 Неодамнешно искуство на инженер-летач за F/E

Еден инженер-летач F/E не смее да лета во својство на F/E во авион со кој се превезуваат патници, освен ако, во претходните 90 дена, не извел најмалку еден сектор на рута во авион од истиот тип или на симулатор за летање за типот на авион кој треба да се користи.

[Ам. 1, 01.11.02]

JAR-FCL 4.030 Услови за проверки

(а) *Овластување на испитувачи.* Надлежниот орган ќе определи и овласти како испитувачи соодветни квалификувани лица кои, во негово име, ги спроведуваат испитувањата за практична оспособеност и проверките за стручност. Минималните квалификации за испитувачите се пропишани во JAR-FCL 4 (Инженери-летачи), Поддел I. Надлежниот орган ќе ги извести поединечно

JAR-FCL 4

испитувачите, во писмена форма, за нивните одговорности и права.

(b) *Број на испитувачи.* Надлежниот орган ќе го определи потребниот број на F/E испитувачи, имајќи го предвид вкупниот број на инженери-летачи на определена територија.

(с) Известување за испитувачите

(1) Надлежниот орган ќе води список на сите испитувачи кои тој ги овластил, наведувајќи ги работите за кои тие се овластени. Овој список ќе им биде достапен на TRTOs и FTOs на територијата на земјата членка на ЈАА. Надлежниот орган ќе ги утврди начините на кои испитувачите ќе се распоредуваат за испитите за практична оспособеност.

(2) Надлежниот орган ќе го извести секој кандидат за испитувачот(ите), кој тој ги определил за спроведување на испитот за практична оспособеност за издавање на дозвола за инженер-летач.

(d) Испитувачите не смеат да ги испитуваат кандидатите на кои тие им држеле обука по летање за таа дозвола, освен со изричита согласност од надлежниот орган, дадена во писмена форма.

(е) *Предуслови кои се потребни за кандидатите да полагаат испит за практичната оспособеност.* Пред да го полага испитот за практична оспособеност за стекнување на дозвола или овластување, кандидатот мора да го положи соодветниот испит по теоретско знаење. Наставата за испитот по теоретско познавање секогаш мора да се заврши пред да се полагаат испитите за практична оспособеност. Организацијата /лицето одговорно за обуката го пријавува кандидатот за испит по практична оспособеност.

[Ам. 1, 01.11.02]

JAR-FCL 4.035 Здравствена способност

(а) *Способност.* Имателот на лекарско уверение мора да е психички и физички способен за сигурно користење на правата од важечката дозвола.

(b) *Услови за издавање на лекарско уверение.* За да може да поднесе барање или да ги користи правата од дозвола, кандидатот или [] имателот мора да има лекарско уверение издадено согласно одредбите наведени во JAR-FCL 3 (Здравствена способност), соодветно на правата од дозволата.

(с) *Воздухопловно-здравствена способност.* По завршување на прегледот, кандидатот се известува за тоа дали е способен, неспособен или дека се упатува до надлежниот орган. Овластениот лекар (AME) го известува кандидатот за секоја состојба(и) (здравствена, оперативна или друга) кои може да ја

Дел 1

ограничат обуката по летање и/или правата од која било издадена дозвола.

(d) *Оперативно ограничување на F/E за летање само со екипаж од повеќе членови (OML – за F/E само за Класа 1)*

(1) Ограничувањето 'OML' за F/E трпеба да се примени кога имателот на дозвола за F/E не ги исполнува во целост условите за лекарско уверение—Класа 1, но се смета дека е во рамките на прифатениот ризик за губење на способноста за вршење на лет (види JAR-FCL 3 (Здравствена способност), IEM FCL A, B и C). Ова ограничување го издава надлежниот орган и само тој може и да го повлече.

(2) Останатите членови на екипажот на летање не се предмет на OML.

[Ам. 1, 01.11.02; Ам. 3, 01.09.05]

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

JAR-FCL 4.040 Намалување на здравствената способност
(Види IEM FCL 3.040)

(a) *Здравствена способност.* Имател на лекарско уверение никогаш не смее да ги користат правата од своите дозволи, односните овластувања или овластувањата за инструктор/испитувач кога е свесен дека постои намалување на неговата здравствена способност што би можело да го наруши безбедното користење на тие права.

(b) Имателите на лекарски уверенија не смеат да земаат никакви препишани или непрепишани лекаства или наркотици, ниту да бидат под каков било третман, освен ако не се наполно сигурни дека лекаствата, наркотиците или третманот нема да имаат влијание врз нивната способност за безбедно извршување на нивните должности. Доколку постои каков било сомнеж, се бара совет од AMS, AMC или AME. Подетални податоци се дадени во JAR-FCL 3 (Види IEM FCL 3.040).

(c) Имателите на лекарски уверенија се должни да побараат, без одлагање, мислење од AMS, AMC или AME кога се свесни дека е неопходно следното:

(1) прием во болница или клиника на повеќе од 12 часа; или

(2) хируршка интервенција или инвазивна постапка; или

(3) редовно користење на лекаства; или

(4) потреба за редовно носење на корективни очила.

(d) Имателите на лекарски уверенија кои се свесни за:

JAR-FCL 4

(1) секоја поголема телесна повреда која предизвикува неспособност за вршење на должностите на член на екипаж; или

(2) секоја болест која предизвикува неспособност за вршење на должностите на член на екипаж за летање за период од 21 ден или повеќе; или

(3) за бременост

должни се да го известат, во писмена форма, надлежниот орган за таквата повреда или бременост, а во случај на болест веднаш по истекот на 21 ден. Лекарското уверение се смета за суспендирано по појавата на ваква повреда или по истекот на овој период на болеста или по потврдувањето на бременоста, и:

(4) во случај на повреда или болест, суспендирањето на имателот се укинува после извршен лекарски преглед согласно постапките утврдени од страна на надлежниот орган, со кои се прогласува за способен да ги врши должностите на член на екипаж за летање, или ако надлежниот орган, во услови за кои смета дека се соодветни, го ослободи имателот од обврската за лекарски преглед; и

(5) во случај на бременост, надлежниот орган може да го повлече суспендирањето за период и во услови за кои смета дека се соодветни. Суспензијата престанува после извршен пропишан лекарски преглед по престанокот на бременоста и прогласувањето за способна да продолжи со извршување на должностите на член на екипаж за летање.

JAR-FCL 4.045 Посебни околности

(a) Очигледно дека одредбите наведени во сите делови на JAR-FCL не може да ги опфатат сите можни ситуации. Таму каде примената на JAR-FCL би довела до несоодветни последици, или кога развојот на нови методи за обука или испитување не одговара на условите, кандидатот може да побара од односниот надлежниот орган изземање. Изземање може да се одобри само ако се покаже дека тоа ќе обезбеди или ќе доведе до најмалку еднакво ниво на безбедност.

(b) Изземањата се делат на краткорочни и долгорочни изземања (подолги од 6 месеци). Одобравање на долгорочно изземање може да се даде само во согласност со [Тимот од Секторот за издавање на дозволи] на JAA.

[Ам. 3, 01.09.05]

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4****JAR-FCL 4.050 Признавање на налет**

(а) Доколку не е поинаку предвидено во JAR-FCL 4, налетот кој се признава за F/E дозвола или за TRI(E) овластување мора да биде извршен во својство на инженер-летач на авиони со екипаж од повеќе членови кој вклучува и F/E.

(б) Инженер-летач на обука или под надзор: на кандидат за F/EL му се признава во целост вкупното време поминато на обука на симулатор спроведена од страна на TRI(E) под услов дека обуката се спроведува во услови/околина за екипаж од повеќе членови.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

JAR-FCL 4.055 Организации за обука

(Види Додаток 1 JAR-FCL 4.055)

(Види IEM FCL 4.055)

(а) Организации за обука за летање (FTOs): види JAR-FCL 1 (Авиони).

(б) Организациите за обука за овластување за тип (TRTO's) кои имаат намера да нудат обука само за стекнување на овластување за тип добиваат одобрение од страна на надлежниот орган. Условите за одобрение на TRTO's се дадени во Додаток 1 на JAR-FCL 4.055.

(с) На организациите кои се специјализирани за давање на обука по теоретско познавање, со седиште во земји членки на ЈАА, надлежниот орган ќе им даде одобрение што подлежи на исполнување на условите наведени во оние делови на Додаток 1 на JAR-FCL 4.055 кои се однесуваат на специјалната обука која тие ја спроведуваат.

JAR-FCL 4.065 Земја на издавање на дозвола

(Види JAR-FCL 4.010(с))

(Види JAR-FCL 4.070)

(а) Кандидатот мора да покаже пред надлежниот орган на 'земјата на издавање на дозволи' дека во потполност ги исполнува условите за издавање на дозвола (Види JAR-FCL 4.010) (с)).

(б) Ако постои договор помеѓу надлежните органи на двете земји, на кандидат кој започнал со обука кај еден од тие органи, може да му се дозволи да ја заврши обуката кај другиот надлежен орган.

Договорот мора да го опфаќа следното:

(1) обука и испити за теоретско знаење;

(2) лекарски прегледи и проценка на способноста;

(3) обука и испити по летање.

Надлежните органи се договараат која земја ќе биде 'земјата на издавање на дозволи'.

(с) Понатамошни овластувања можат да се добијат согласно условите наведени во JAR-FCL 4, во која било земја членка на ЈАА, а земјата на издавање на дозволи ќе ги впише во дозволата.

(д) Заради поедноставување на административните постапки, на пример, за продолжување на важноста, имателот на дозвола може подоцна да пренесе дозвола издадена од страна на земјата на издавање на дозволи во друга земја членка на ЈАА, под услов дека е вработен или постојано престојува во таа земја (види JAR-FCL 4.070). Потоа таа земја станува земјата на издавање на дозволата и ја презема одговорноста за издавање на дозволи во смисла на наведеното во (а) погоре.

(е) Кандидат во исто време може да има само една JAR-FCL дозвола (за инженер-летач) и само едно лекарско уверение.

[Ам. 1.01.09.03]

JAR-FCL 4.070 Постојан престој

Под постојан престој се подразбира местото каде лицето живее најмалку 185 дена во секоја календарска година поради лични, приватни и деловни врски, или, во случај на лице без деловни врски поради лични, приватни врски кои укажуваат на тесна поврзаност на тоа лице и местото каде тој или таа живее.

JAR-FCL 4.075 Образец и содржина на дозволи на екипаж за летање

(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.075)

Дозвола на член на екипаж за летање издадена од страна на земја членка на ЈАА согласно JAR-FCL 4 ќе ги исполнува следните услови/спецификации.

(а) *Содржина.* Бројот на ставката секогаш се пишува покрај насловот на ставката. Стандардниот образец на ЈАА дозвола е прикажан во Додаток 1 на JAR-FCL 4.075. Ставките од I до XI се 'постојани' ставки, додека ставките од XII до XIV се 'променливи' ставки, кои може да бидат во вид на посебен или засебен додаток на главниот образец. Секој посебен или засебен додаток мора јасно да се означи дека е дел од дозволата.

(1) *Постојани ставки*

(I) Земјата на издавање на дозволата

(II) Називот на дозволата

Дел 1**JAR-FCL 4**

(III) Серискиот број кој започнува со поштенскиот број на земјата на издавање на дозволата, после кој следи шифра од броеви и/или букви, броевите се арапски броеви, а буквите со латинско писмо.

(IV) Име на имателот (напишано на латиница, ако националната азбука не е латиница).

(V) Адреса на имателот.

(VI) Државјанство на имателот.

(VII) Потпис на имателот.

(VIII) Надлежниот орган и, ако е потребно, условите под кои е издадена дозволата.

(IX) Потврда за важноста на дозволата и овластувањето за правата.

(X) Потпис на службеното лице кое ја издава дозволата и датумот на издавање.

(XI) Печат или жиг на надлежниот орган.

(2) *Променливи ставки.*

(XII) Овластувања – за тип, инструктор и.т.н, со датумите на престанок на важноста на истите. Правата за користење на радио–телефонија (R/T) може да се внесат во дозволата или во посебно уверение.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

(XIII) Забелешки – т.е. посебни одредби во врска со ограничувањата и правата.

(XIV) Сите останати детали кои надлежниот орган ги бара.

(b) *Материјал.* Хартијата или другиот материјал кој се користи мора да спречи какви било исправки или бришење или пак јасно да укажува на истите. Надлежниот орган мора да го одобри секое допишување, внесување или бришење во образецот.

(c) *Боја.* За дозвоите на инженер–летач издадени согласно JAR–FCL 4 се користи бел материјал.

(d) *Јазик.* Дозвоите се пишуваат на националниот јазик и на англиски јазик, како и на други јазици за кои надлежниот орган смета дека се соодветни.

[Ам. 1, 01.12.00; Ам. 5, 01.12.06]

JAR–FCL 4.080 Евидентирање на налет

Податоците за секој налет во улога на инженер–летач веродостојно се запишуваат во книшка со формат прифатлив за надлежниот орган (види IEM–FCL 4.080 (треба да се изработи)).

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.005**

Минимални услови за издавање на JAR-FCL дозвола/овластување(авторизација) врз основа на национална дозвола / овластување(авторизација) издадени во земја членка на ЈАА

(Види JAR-FCL 4.005(b)(3))

(Види AMC FCL 4.005 и 4.015)

1 Дозволи за инженери-летачи

Дозвола за инженер-летач која е издадена од страна на земја членка на ЈАА согласно националните прописи на таа земја може да се замени со JAR-FCL дозвола која подлежи, ако е применливо, на услови. За замена на овие дозволи имателот на дозволата мора:

(а) да ги исполни, како проверка на стручноста, условите за продолжување наведени во JAR-FCL 4.245 за овластување за летање на тип, а кои се соодветни на правата од дозволата што ја има;

(б) да покаже пред надлежниот орган дека стекнал задоволително познавање за соодветните делови на JAR-OPS и JAR-FCL (види AMC FCL 4.005 и 4.015);

(в) да покаже знаење по англиски јазик согласно JAR-FCL 4.160

(д) да ги исполнува условите за искуство и сите други дополнителни услови наведени подолу во табелата:

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет во својство на инженер-летач	Дополнителни услови согласно ЈАА	Замена за JAR-FCL дозвола	Укинување на ограничувања	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(а)
Инженер-летач	>1500 како инженер-летач на авиони	Нема	F/EL	Не е применливо	

2. Овластувања за инструктор

Национално овластување, овластување и права кои се поседуваат	Искуство	Дополнителни услови согласно ЈАА	Замена со JAR-FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
TRI(E)	Како што се бара согласно JAR-FCL 4 (инженери-летачи) за соодветното овластување	Да демонстрира пред надлежниот орган задоволително знаење од соодветните делови од JAR-FCL 4 (инженери-летачи) и JAR-OPS како е наведено во AMC FCL 4.005 и 4.015	TRI(E)*

* На инструкторите од земји членки на ЈАА кои ги исполнуваат сите горенаведени услови за замена, но кои не се во можност да добијат соодветни дозволи/овластувања согласно JAR-FCL поради моменталниот статус на спроведување во нивните земји кои издаваат дозволи, може да им се дозволи да вршат обука за JAR-FCL дозволи и/или властувања.

Дел 1

JAR-FCL 4

3 Овластување/авторизација за SFI(E)

(овластување за инструктор за обука за летање на синтетички тренажни средства)

SFI(E) овластување издадено од страна на земја членка на JAA во согласност со националните услови на таа држава, може да се замени со JAR-FCL овластување, под услов имателот да ги исполнува условите за искуство и сите други услови наведени во табелата дадена подолу во текстот:

Национално овластување што се има	Искуство	Дополнителни услови согласно JAA	Замена со JAR-FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(E)	>1500 часа како инженер – летач на авиони	(i) има или имал дозвола за инженер–летач издадена од страна на земја членка на JAA или не JAR-FCL дозвола за инженер–летач прифатлива за надлежниот орган; (ii) да има завршено курс за обука на симулатор за овластување на соодветен тип вклучувајќи и MCC	SFI(H)
SFI(E)	3-годишно претходно искуство како SFI(E), прифатливо за надлежниот орган	да има завршено курс за обука на симулатор за овластување на соодветен тип, вклучувајќи и MCC	SFI(E)

Ова овластување се издава најмногу за период од 3 години.

Повторното издавање на овластувањето зависи од исполнувањето на условите наведени во JAR-FCL 2.415.

[Ам. 1, 01.11.02; Ам. 3, 01.09.03; Ам. 4, 01.08.06]

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.015****Минимални услови за валидација/прифаќање на дозволи за инженери-лечаи од земји кои не се членки на JAA**

(Види JAR-FCL 4.015)

(Види AMC FCL 4.005 и 4.015)

1 Дозволите за инженер-лечаи издадени во земји кои не се членки на JAA може да се валидираат/прифатат во земја членка на JAA под следните минимални услови:

2 Дозвола за инженер-лечаи издадена од страна земја која не е членка на JAA, а во согласност со ICAO Анекс 1, може да се валидира/прифати согласно условите на земја членка на JAA, со цел да се одобрат летови (освен оние за обука по летање) во авиони регистрирани во таа земја членка на JAA. За да може да се прифатат овие дозволи, имателот мора:

(а) да ги исполни, како испитот за практична оспособеност, условите наведени во JAR-FCL 4.245 за стекнување на овластување за тип кое се однесуваат на правата кои му ги дава дозволата;

(б) да демонстрира пред надлежниот орган дека поседува доволно знаење за соодветните делови на JAR-OPS и JAR-FCL (види AMC FCL 4.005 & 4.015);

(в) да покаже знаење по англиски јазик согласно JAR-FCL 4.160(d);

(г) да поседува важечко JAR-FCL лекарско уверение-класа 1;

(е) да ги исполни сите објавени дополнителни услови за кои земјата членка на JAA смета дека се потребни; и

(ф) да ги исполни условите за потребно искуство кои се наведени во колона (2) во табелата што следи, а кои се однесуваат на условите за валидација/прифаќање наведени во колона (3):

Дозвола што се поседува (1)	Вкупно налет како инженер-лечаи (2)	Услови за валидација/прифаќање на дозвола (3)	
Инженер-лечаи	>1000 часа како инженер-лечаи на авиони во не комерцијалниот воздушен сообраќај	Летање во не комерцијален воздушен сообраќај со авиони во својство на инженер-лечаи	(а)
Инженер-лечаи	>1500 часа како инженер-лечаи на авиони во комерцијалниот воздушен сообраќај	Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони во својство на инженер-лечаи	(а)

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1а на JAR-FCL 4.055**

Организации за обука за стекнување на овластување за тип (TRTO), за издавање само на овластувања за тип

(Види JAR-FCL 4.055 (b)(c))

(Види JAR-FCL 4.261(c) за одобрување на курсеви)

(Види IEM FCL 4.055)

ВОВЕД

1 Организација за обука за стекнување на овластување за тип (TRTO) претставува организација со потребен персонал, опремена и сместена во соодветна средина, која нуди обука за стекнување на овластување за тип, и/или обука за MCC, и/или обука на тренажери и/или, ако е применливо, настава по теоретско познавање за одредени програми за обука.

2 TRTO која нуди одобрена обука согласно условите наведени во JAR-FCL, мора да добие одобрение од надлежниот орган на земја членка на JAA. Надлежниот орган на земјата членка ќе издаде вакво одобрение, само ако:

- (а) надлежниот орган може да ги применува условите наведени во JAR-FCL; и
- (б) TRTO ги исполнува сите услови наведени во JAR-FCL.

Во овој Додаток се дадени условите за издавање, продолжување на важноста и измена на одобрението на TRTO.

ДОБИВАЊЕ НА ОДОБРЕНИЕ

3 TRTO која бара одобрение ги доставува до надлежниот орган оперативниот прирачник и прирачникот за обука, вклучувајќи ги и системите за квалитет, описот на методите за обука како што се бара согласно став 17 и 25 до 27 на овој Додаток. После разгледување на барањето за издавање на одобрение, ќе се изврши преглед на TRTO-та за да се обезбеди дека таа ги исполнува условите наведени во овој Додаток. Во случај на задоволителна проверка, TRTO-та ќе добие првично овластување за период од една година. Може да се даде продолжување на овластувањето за последователен период до три години. Ниеден надлежен орган не е обврзан да даде овластување на TRTO надвор од земјите членки на JAA, ако нема на располагање ресурси од персонал или ако тропочите за обработка на барањето и за прегледите се неприфатливи за надлежниот орган.

4 Сите курсеви за обука мора да бидат одобрени (види IEM FCL 4.055 (треба да се изработи)).

5 Надлежниот орган ќе го промени, суспендира или повлече одобрението ако кој било од условите или стандардите за овластување престанат да се одржуваат на минималното одобрено ниво.

6 Ако TRTO сака да направи измени во одобрен курс или во оперативниот прирачник или прирачникот за обука, таа, пред да ги спроведе промените, мора да добие одобрение од надлежниот орган. TRTO-те не се должни да го известуваат надлежниот орган за помали измени кои се однесуваат на секојдневните активности. Ако постои сомнеж во поглед на тоа дали предложената измена е мала или не, треба да се консултира надлежниот орган.

7 TRTO може да склучува договори за обука со други организации или да користи други аеродроми како алтернативни бази како дел од севкупната организацијата за обука, што подлежи на одобрение од надлежниот орган.

ИЗВОРИ НА ФИНАНСИРАЊЕ

8 (а) TRTO мора да му докаже на надлежниот орган дека располага со доволно финансиски средства за спроведување на обука по летање согласно одобрените стандарди.

(б) TRTO наменува лице прифатливо за надлежниот орган, кое на задоволство на надлежниот орган ќе докаже дека на располагање стојат доволно финансиски средства за спроведување на обука по одобрените стандарди. Ова лице е познато како одговорен директор (accountable manager).

Дел 1**JAR-FCL 4****ИНСПЕКЦИЈА/ПРЕГЛЕД**

9 Покрај првичниот преглед, надлежниот орган ќе изврши определени прегледи за да утврди дека TRTO-те се придржуваат кон JAR-те и одобрението.

10 За време на овие посети, TRTO-та мора да обезбеди пристап до сите документи за обука, издадени одобренија, технички дневници, предавања, забелешки од предавањата и подготовките за лет /брифинзите како и до другиот соодветен материјал. Примерок од секој извештај од прегледот на една TRTO се доставува до таа TRTO.

РАКОВОДСТВО И ПЕРСОНАЛ

11 Раководната структура обезбедува надзор врз работата на персоналот, од страна на лица кои имаат искуство и квалитети потребни за да се обезбеди одржување на високите стандарди. Во Оперативниот прирачник на TRTO-та се опфатени деталите за раководната структура, со прикажување на поединечните одговорности.

12 Мора да се наменува НТ (раководител на обуката) прифатлив за надлежниот орган. Одговорностите на НТ-от ја опфаќаат и одговорноста за обезбедување дека TRTO е во согласност со условите наведени во JAR-FCL. Ова лице директно одговара пред надлежниот орган.

13 TRTO-та мора да има соодветен персонал кој е потребен да се исполнат целите на обуката. Должностите на секој инструктор мора да бидат определени и документирани.

ИНСТРУКТОР ЗА ОБУКА НА ИНЖЕНЕР-ЛЕТАЧ

14 Инструкторите за обука на инженери-летачи мора да имаат:

(а) дозвола за инженер-летач и овластување(а) кои се однесуваат на курсевите за обука по летање за кои тие се назначени да ги спроведуваат;

(б) овластување/одобрение од надлежниот орган за спроведување на определена обука во TRTO (види JAR-FCL 4.300).

ИНСТРУКТОРИ ЗА ОБУКА НА УРЕДИ ЗА СИМУЛИРАНО ЛЕТАЊЕ

15 За вршење на должностите за обука по летање, инструкторите мора да имаат или имале дозвола за инженер-летач и мора да имаат искуство како инструктори кое е соодветно за курсевите за обука за кои тие се наменувани да ги спроведуваат. За овластување за летање на тип со екипаж од повеќе члена и/или МСС обука на симулатор за летање и/или на FTD, инструкторите мора да имаат овластување за инструктор за обука на инженери-летачи или овластување за SFI(E)

ОБУКА ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

16 Обуката/наставата по теоретското познавање ја врши овластен инструктор кој има соодветно овластување за тип или кој било друг инструктор кој има соодветно искуство во воздухопловството и познавање за односниот воздухоплов, на пример, инженер-летач, инженер за одржување, службеник за операции за летање.

СТАНДАРДИ ЗА ОБУКА

17 TRTO-та воспоставува систем со кој се обезбедува дека работата на центарот за обука и самата обука се одвиваат ефикасно и успешно. Системот за квалитет треба да ја утврди ефикасноста на политиката, процедурите и обуката на TRTO.

Дел 1**JAR-FCL 4****ДОКУМЕНТАЦИЈА**

18 Соодветниот административен персонал на TRTO мора, најмалку 5 години, да ја чува следната документација:

- (а) оценките на кандидатите за F/E, пред и за време на обуката;
- (б) податоците за обуката по теоретското знаење, по летање и обуката по летање на уредите за вежбање на летање/симулаторите за секој кандидат на обуката; и
- (в) личните податоци, (датуми кога истекува важноста на лекарските уверенија, овластувањата и др.), кои се однесуваат на персоналот на TRTO.

19 Обрасците на документацијата за обуката на еден ученик се дадени во Прирачникот за обука.

20 На барање на надлежниот орган TRTO-та мора да ги достави документите и извештаите за обука.

ПРОГРАМА ЗА ОБУКА

21 За секој тип на понуден курс се изработува програма за обука. Оваа програма ги содржи во детали фазите на теоретската и практичната обука, разработена по неделен или фазно-тематски принцип, списокот на стандардните вежби и содржината на наставната програма. На пример, обуката на симулатори за летање и теоретската обука треба да се распореди по фази на таков начин за да се обезбеди дека кандидатите ќе бидат способни да го применат знаењето стекнато за време на обуката на земја во вежбите од обуката по летање. Распоредите треба да се направат така што проблемите кои се јавуваат за време на обуката може да се решат за време на подоцнежната обука.

Обуката по летање за стекнување на овластување за тип на авиони со екипаж од повеќе члена, кои вклучуваат и F/E се спроведува со екипаж на летање составен од три члена користејќи го МСС концептот. Курсот за инженер-летач за стекнување на овластување за тип го спроведува инструктор за инженер-летач.

АВИОНИ ЗА ОБУКА

22 Секој авион мора да е опремен како што е пропишано во спецификацијата за обуката која се однесува на одобрениот курс за кој се користи авионот.

ОПРЕМА

23 Мора да се обезбеди соодветна опрема за обука.

УСЛОВИ ЗА УПИС ЗА ОБУКА

24 TRTO-та е одговорна да обезбеди дека кандидатите/учениците ги исполнуваат најосновните предуслови за обука за стекнување на овластување за тип, кои се пропишани во JAR-FCL 4.250.

ПРИРАЧНИК ЗА ОБУКА И ОПЕРАТИВЕН ПРИРАЧНИК

25 TRTO изготвува и одржува Прирачник за обука и Оперативен прирачник кои содржат податоци и упатства кои им овозможуваат на персоналот да ги врши своите должности и да им дава напатствија на кандидатите/учениците за тоа како да ги исполнат условите на курсот. TRTO на персоналот, а по потреба и на кандидатите/учениците им обезбедува податоци кои се содржат во Прирачникот за обука, Оперативниот прирачник и увид во документацијата за одобрението на TRTO. Мора да се пропише процедура за изменување и дополнување, а измените и дополнувањата треба правилно да се контролираат.

26 Во Прирачникот за обука се наведени стандардите и целите на обуката за секоја фаза од обуката кои од кандидатите/учениците се бара да се придржуваат, вклучувајќи ги и условите за упис на

Дел 1**JAR-FCL 4**

секој курс, како што е пропишано.

Прирачникот за обука мора да ги содржи податоците наведени во IEM FCL 4.055, ако е применливо.

27 Оперативниот прирачник ги содржи соодветните податоци за одредени групи на персонал, на пример, за TRI(E)-и, инструкторите за обука за летање на симулатори, инструкторите за обука на земја, за оперативниот персонал и персоналот за одржување и.т.н., и мора да ги содржи податоците наведени во IEM FCL 4.055, ако е применливо.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.075****Спецификации за дозволите на екипаж на летање****ОПШТО**

- 1 Инженерот-летач, секогаш кога ги користи правата од дозволата, мора да носи со себе важечка дозвола, вклучувајќи го и важечкото лекарско уверение.
- 2 Заради целите за идентификација, имателот мора да носи документ кој содржи фотографија.
- 3 Кое било медицинско помагање (на пример, користење на наочари, и.т.н.) се впишува во лекарското уверение (види JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100), а по дискреционо право на надлежниот орган, и во дозволата.
- 4 Во овој Поддел, под поимот "надлежен орган" се подразбира надлежниот орган на земјата која ја издава дозволата.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4**

Додаток 1 на JAR-FCL 4.075 (продолжение)

СТАНДАРДЕН ОБРАЗЕЦ НА ЈАА ДОЗВОЛА

Насловна страна

Назив и ознака на надлежниот орган (на англиски и национален јазик)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (само на англиски јазик)
FLIGHT CREW LICENCE ДОЗВОЛА ЗА ЕКИПАЖ НА ЛЕТАЊЕ (на англиски и национален јазик)
Издадена согласно стандардите на ICAO и JAR-FCL (на англиски и национален јазик)

Услови

Големината на секоја страница не смее да е помала од една осмина од А4 формат.

Страница 2

I	Земја на издавање
III	Број на дозвола
IV	Презиме и име на имателот
XIV	Датум (види упатство) и Место на раѓање
V	Адреса Улица, град, област, поштенски број
VI	Државјанство
VII	Потпис на имателот
VIII	Надлежен орган кој издава дозволи
X	Потпис на службено лице и датум
XI	Печат на надлежниот орган кој издава дозволи

Услови

Бројот на дозволата секогаш започнува со U.N. поштенскиот број на земјата која ја издава дозволата

Се користи стандардно обележување на датуми, на пример, ден/месец/цел број на годината (21/01/1995)

Види JAR-FCL 4.070

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 1 на JAR-FCL 4.075 (продолжение)

Страница 3

II	Називни на дозволи, датум на првото издавање и код на земјата
IX	Важност: Оваа дозвола треба повторно да се издаде најдоцна до ____ Правата од дозволата може да се користат само ако имателот има важечко лекарско уверение за наведените права. Со примената на JAR-FCL 2.015(a)(1), имателот на дозволата има право да ги користи правата од дозволата на воздухоплови регистрирани во која било земја членка на ЈАА. Документ со фотографија мора да се носи заради проверка на идентитетот на имателот на дозволата.
XII	Права за користење на радиотелефонија: Имателот на оваа дозвола покажал оспособеност да користи R/T уреди на воздухоплов на англиски јазик (да се наведат другите јазици).
XIII	Забелешки:

Страница 4

Услови

XII Овластувања кои треба да се ревалидираат	
Тип/IR	Забелешки / ограничувања
Инструктори	

Овие страници се наменети за надлежниот орган за впишување на условите кои следат по првото издавање на дозволата или овластувањата, или за продолжување на истечени овластувања.

Првото издавање и обновување на овластувањата секогаш ги внесува надлежниот орган.

Оперативните ограничувања се внесуваат во делот Забелешки / ограничувања покрај односното ограничено право, на пример, ограничени права да држи обука само за еден тип на воздухоплов и.т.н.,

Дел 1**JAR-FCL 4**

Додаток 1 на JAR-FCL 2.075 (продолжение)

Страници 5, 6 и 7:

За продолжување на проверките на стручноста за овластувања за тип, стандардниот образец на ЈАА дозвола дозволува на испитувачот кој ги врши проверките за стручноста да ги внесува на овие страници во дозволата. Исто така, надлежното орган, по дискреционо право, може во дозволата да внесе податоци за продолжувањето.

Исто така, овластувањата за инструктор може, по дискреционо право на надлежниот орган, да се продолжат во дозволата од страна на испитувачот кој учествува во постапката за продолжување. Ако во постапката за продолжување не е вклучен испитувач, записот за продолжување го внесува надлежниот орган.

Овластувањата кои не се важечки се бришат од дозволата, по дискреционо право на надлежниот орган, најдоцна 5 години од денот на последното продолжување.

XII

Овластување	Датум на испит	Важи до	Овластување на испитувачите Бр.	Потпис на испитув.

(Секоја страница треба да има 10 места за прво издавање и продолжување на овластувања)

Страница 8:

Кратенки кои се користат во оваа дозвола	

*пр., F/EL; дозвола за инженер-летач
пр., TRI(E); инструктор за инженер-летач
пр., MPA: авиони со повеќе члена
пр., R/T радиотелефонија*

[Ам. 1, 01.11.02]

Дел 1

JAR-FCL 4

ПОДДЕЛ D – ДОЗВОЛА ЗА ИНЖЕНЕР–ЛЕТАЧ – F/EL

JAR-FCL 4.135 Кандидат за инженер–летач

Кандидат за дозвола за инженер–летач мора да ги исполнува условите утврдени од страна на надлежниот орган на земјата во која кандидатот планира да се обучува.

JAR-FCL 4.140 Минимална старосна граница

Кандидат за F/EL мора да има најмалку 18 години.

JAR-FCL 4.145 Здравствена способност

Кандидат за F/EL мора да има важечко лекарско уверение – класа 1. За да ги користи правата од F/EL, тој мора да има важечко лекарско уверение – класа 1.

JAR-FCL 4.150 Права и услови

(а) *Права.* Во зависност од кои било други услови наведени во JAR-овите, правата на имател на F/EL се да дејствува во својство на инженер–летач во кој било авион со екипаж од повеќе члена кој вклучува и F/EL:

(б) *Услови.* Кандидат за F/EL кој ги исполнува условите наведени во JAR-FCL 4.140, 4.145 и 4.160, до 4.170 мора да ги исполни и условите за издавање на F/EL [вклучувајќи ги и оние за] овластувањето за тип за авионот кој се користи [на] испитот по практична оспособеност.

(с) *Ограничен период*

(1) правата на F/EL ќе бидат ограничени се додека тој не постигне искуство во летање од 100 часа како F/EL под директен надзор на TRI(E).

(2) од 100-те часа искуство во летање, може да се признаат 50 часа за симулатор на лет во својство на F/EL со ограничување од страна на TRI(E) од кои до 25 часа може да бидат заменети како пилот.

[Ам. 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.160 Теоретско и практично познавање и практична оспособеност

(Види Додаток 1, 2 и 3 на JAR-FCL 4.160)

Кандидат за F/EL мора:

(а) (1) да има теоретско познавање за ATP(A) согласно JAR-FCL 1.285; или

(2) да го положил ICAO ATP(A) испитот по теоретско познавање, вклучувајќи ги и правата за RT или да има уверение/дозвола за R/T во земја членка на JAA во која се издава дозволата;

(б) (1) да завршил одобрен курс за техничка обука за одржување на JAR 25/FAR 25, BCAR, или AIR 2051 авиони како што е наведено во Додаток 1 на JAR-FCL 4.160; или

(2) да има универзитетско ново на образование по воздухопловно инженерство и искуство во областа на одржувањето, кое е прифатливо за надлежниот орган, согласно JAR 25/FAR 25, BCAR, или AIR 2051 авиони; или

(3) да има дозвола за одржување на воздухоплови, класа B1/B2/C согласно JAR 66 или истоветна национална дозвола/одобрение.

(с) да завршил "курс за оценување на лет" (види Додаток 2 на JAR-FCL 4.160);

(д) да демонстрира способност да се користи со англискиот јазик како што е наведено во Додаток 3 на JAR-FCL 4.160.

JAR-FCL 4.165 Обука по летање и искуство

(а) Кандидат за ограничена F/EL мора да заврши одобрен курс за обука по летање за стекнување на овластување за тип на авион со екипаж од повеќе члена кој вклучува и F/E во овластена Организација за обука за стекнување на овластување.

(б) На кандидат кој има или имал ICAO дозвола за професионален пилот на авиони со IR или има соодветно искуство како воен пилот му се признава "курсот за запознавање (appreciation flight course)" согласно наведеното во JAR-FCL 4.160(с).

JAR-FCL 4.170 Практична оспособеност

(Види Додаток 1 и 2 на JAR-FCL 4.240)

Кандидат за F/EL мора да демонстрира способност да ги извршува во авион во својство на инженер–летач процедурите и маневрите опишани во Додатоците 1 и 2 на JAR-FCL 4.240.

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.160**
Курс за техничка обука (TTC)
(Види JAR-FCL 4.160(b)(1))**ВОВЕД**

1 Кандидат за F/EL кој нема претходно искуство за одржување на JAR 25/FAR 25, BCAR или AIR 2051 авиони мора да оди на TTC.

2 Целта на TTC е:

- да се запознае кандидатот со основните процедури за одржување;
- да му се обезбеди на кандидатот дополнително техничко знаење, посебно што се однесува на резултатите од дефектите на системите;
- да се обучи кандидатот за процедурите за контрола на одржувањето во секојдневните и рутински активности за одржување кои се однесуваат на MEL.

ИНСТРУКТОРИ

3 Инструкторите за TTC мора да се прифатливи за надлежниот орган.

НАСТАВА/ОБУКА ЗА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

4 Наставата/обуката за теоретско познавање се спроведува во овластена FTO или JAR 147 организација за обука.

5 Наставата/обуката за теоретско познавање се состои од 100 часа покрај следните делови од наставната програма за ATPL(A) наведена во JAR-FCL 1:

1	Структура на авион и системи	21 01
2	Електроника	21 02
3	Погонска група и опрема за во случај на опасност	21 03/04
4	Инструменти за навигација/лет и автоматски систем за управување на лет	22 01/02

ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

6 Практичниот дел од TTC се спроведува во центар за обука во овластена организација за одржување согласно JAR 145.

7 Обуката за практичниот дел не треба да се однесува на тип на авион со еден пилот.

8 Кандидатот мора да работи заедно со искусен персонал за одржување на следните делови:

1	Труп на авион и команди за лет	5 дена
2	Мотори	5 дена
3	Инструменти	5 дена
4	Стоен трап и сопирачки	5 дена
5	Кабина/пилотска кабина/опрема за во случај на опасност	5 дена
6	Опслужување на земја	5 дена

Дел 1**JAR-FCL 4****УВЕРЕНИЕ ЗА ЗАВРШЕН КУРС**

9 После успешно завршена техничка обука, Организацијата за обука која ја спроведува наставата/обуката за теоретско познавање и/или обуката за практична оспособеност, му доделува на кандидатот уверение за успешно завршен курс, или дел од истиот.

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 2 на JAR-FCL 4.160****Курс за запознавање (appreciation flight course)**

(Види JAR-FCL 4.160(c))

ВОВЕД

1 Секој кандидат за F/EL без претходно искуство за IR во својство на професионален или воен пилот мора да го помине курсот за запознавање (appreciation flight course).

2 Целта на курсот за запознавање на лет е да се запознае кандидатот со основните пилотски вештини и користење на инструментите и средствата за навигација заради придржување кон IFR процедурите за време на заминување, меѓу и за време на завршниот приод до фазите на летот за слетување.

ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА КУРСЕВИТЕ

3 Курсот за запознавање (appreciation flight course) се одржува во FTO овластена согласно JAR-FCL Додаток 1 на 1.055 или во TRTO која е овластена согласно JAR-FCL Додаток 1 на 4.055.

4 Курсот мора да биде прифатлив за надлежниот орган.

5 Курсот се спроведува на симулатор за лет, на FNPT II или во авион опремен за летање по IR. Елементите од курсот кој се однесуваат на процедурално летање може да се спроведат на FNPT II.

6 Курсот може да се комбинира заедно со курсот за овластување за тип, кој се бара за крајното издавање на F/EL.

ИНСТРУКТОРИ

7 Инструкторите за курсот за запознавање (appreciation flight course) мора да се иматели на:

- a) овластување за FI(A), ако се спроведува во авион;
- b) овластување за SFI(A) или овластување за TRI(A), ако се спроведува на симулатор;
- c) овластување за FI(A) или овластување за SFI(A), ако се спроведува на FNPT II.

ПРОГРАМА НА ОБУКАТА

8 Програмата за обука се разработува на начин соодветен за типот на авионот, симулаторот или FNPT II кои треба да се користат на курсот. Програмата за обука мора да биде прифатлива за надлежниот орган.

9 Програмата за обука се состои од не помалку од 8 часа на обука по летање на авион или на симулатор или на FNPT II, и не помалку од 10 часа на подготовки за лет и обука на земја. Обуката по летање го опфаќа следното:

- a) опслужување на воздухоплов во чиста конфигурација и во конфигурација на приод и слетување;
- b) стабилизација на воздухоплов и ефектите од промена на конфигурацијата/снагата
- c) приод до губење на брзина и опоравување од почетната фаза на предупредување за губење на брзина;
- d) летање со основни инструменти на цела инструментална табла;
- e) користење на авто-пилот;

Дел 1**JAR-FCL 4**

- f) користење на команден навигациски уред, ако е применливо;
- g) следење на VOR/NDB радио насоки;
- h) приод и продолжување на друг круг;
- i) свесност за ситуација;

НИВО НА СТРУЧНОСТ

10 Инструкторот гарантира дека кандидатот постигнал задоволително разбирање на основите за опслужување на авион и за користење на инструментите и средствата за навигација

11 По завршување на курсот, инструкторот му дава на кандидатот документ со податоци за подготовка за лет (брифинг) или упатство за времето на летање и извршените вежби како и изјава во смисла дека целта на курсот е постигната. Кандидатот го задржува записот/рекордот за да го поднесе до надлежниот орган кога ќе поднесува барање за издавање на дозвола.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 3 на JAR-FCL 4.160**
Користење на англиски јазик
(Види JAR-FCL 4.160)

1 Кандидат за F/EL мора како член на екипаж во авион кој лета со екипаж од повеќе члена:

(а) да биде во состојба да ја следи комуникацијата на англиски јазик за време на сите фази на летот, а која се одвива помеѓу авионот и станиците на земја, вклучувајќи ги и податоците за временската состојба.

(б) да биде способен да ги чита и разбира техничките прирачници напишани на англиски јазик, на пр., Оперативниот прирачник, Прирачникот за летање на авионот и др.

(с) да биде во состојба да комуницира со останатите членови на екипажот на англиски јазик за време на сите фази од летот кои се однесуваат на функциите во авионот, вклучувајќи ја и подготовката за лет.

2 Ова се демонстрира со исполнување на еден од следните алтернативни услови:

(а) со уверение за завршен I/R или ATP курс спроведен на англиски јазик, или курс согласно Додаток 1 на JAR-FCL 4.160 кој се спроведува на англиски јазик; или

(б) со положен:

– IR; или

– испит по практична оспособеност за ATP или проверка на стручноста; или

– испит по практична оспособеност или проверка на стручноста согласно JAR-FCL 4.170 во текот на кои се одвива двонасочна комуникација на англиски јазик; или

(с) со положен посебен испит во име на надлежниот орган, после завршен курс за обука со кој се овозможува кандидатот да ги исполни целите наведени во 1(a), (b) и (c).

[Ам. 1, 01.11.02]

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1

JAR-FCL 4

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

01.09.05

1-D-7

Амандман 3

Дел 1

JAR-FCL 4

ПОДДЕЛ F - ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП (Инженер-летач)

JAR FCL 4.220 Овластувања за тип (F/E)

(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.220)

Листа. Овластувањата за летање на тип на авиони ќе се издаваат согласно листата на типови на авиони (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.220). Исто така може да се издаваат овластувања за летање на тип на авиони со екипаж од повеќе члена кој вклучува и F/E. За да се изврши промена на друга варијанта на авион во рамките на едно овластување за тип, потребно е да се заврши обука за разлики или обука за запознавање (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.220).

JAR FCL 4.225 Окожности во кои се бара овластувања за летање на тип

Имателот на дозвола за инженер-летач не смее да делува во никакво својство на инженер-летач на авион, освен како инженер-летач кој полага испит за практична оспособеност или е на обука по летање, освен ако имателот нема важечко и соодветно овластување за летање на тип. Кога се издава овластување за летање на тип со ограничување на правата, или кои било други услови договорени во рамките на JAA, овие ограничувања мора да се впишат во овластувањето.

JAR-FCL 4.235 Овластувања за тип –
Права, број и варијанти

(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.220)

(а) *Права.* Под услов дека се исполнети условите од JAR-FCL 4.220, правата на имателот на овластување за летање на тип се да може да лета како инженер-летач на тип на авион наведен во овластувањето.

(б) *Број на овластувања за летање на тип кои може да се имаат.* Во JAR-FCL не постои ограничување што се однесува до бројот на овластувањата кои може да се имаат во исто време. Меѓутоа, JAR-OPS може да го ограничи бројот на овластувања кои можат да се користат во исто време.

(с) *Варијанти.* Доколку инженерот-летач не летал на варијанта во период од 2 години, после обуката за разлики, во тој случај потребна е дополнителна обука за разлики или проверка на стручноста за таа варијанта.

(1) Обуката за разлики бара дополнително знаење и обука на соодветен уред за обука или на авион.

Обуката за разлики се внесува во книшката на инженерот-летач или во друг еквивалентен документ потпишан од страна на TRI(E) или SFI(E), што е соодветно.

(2) Обуката за запознавање бара стекнување на дополнително знаење.

JAR FCL 4.240 Овластувања за тип – Услови

(Види Додаток 1 и 2 на JAR-FCL 4.240)

(Види IEM FCL 4.240(b))

(а) *Општо*

(1) Кандидат за стекнување на овластување за летање на тип на авион кој лета со екипаж од повеќе члена кој вклучува и F/E мора да ги исполни условите за овластувања за летање на тип пропишани во JAR-FCL 4.250, 4.261 и 4.262.

(2) Курсот за овластување за летање на тип, вклучувајќи ја и обуката по теоретското познавање, мора да се заврши во рок од 6 месеци пред полагање на испитот за практична оспособеност.

(3) Надлежниот орган, по свое дискреционо право, може да му издаде овластување за летање на тип на авион на кандидат кој ги исполнува условите за тоа овластување, а кои услови ги поставила земја која не е членка на JAA, под услов дека се исполнети условите наведени во JAR-FCL 4.250. Ова овластување ќе се ограничи на авиони кои се регистрирани во таа земја која не е членка на JAA, или на авиони со кои лета авиопревозник на таа земја која не е членка на JAA. Ограничувањето може да се повлече откако имателот ќе оствари налет од најмалку 500 часа во својство на F/E на типот и ги исполнил условите за продолжување наведени во JAR-FCL 4.245.

(4) Овластување за летање на тип кое е внесено во дозвола издадена од страна на земја која не е членка на JAA, може да се пренесе во JAR-FCL дозвола, што е предмет на соодветна проверка на стручноста, под услов дека кандидатот моментално посетува практична обука по летање и има најмалку 500 часа искуство на летање во својство на инженер-летач на тој тип, под услов дека се исполнети условите наведени во JAR-FCL 4.250.

(б) *Испит за практична оспособеност*

(1) Содржината на испитот за практична оспособеност и на деловите кои се однесуваат на овластување на F/E за летање на авиони со екипаж од повеќе члена, за кој е потребен екипаж од минимум 3 члена се дадени во Додаток 1 и 2 на JAR-FCL 4.240; и

(2) Секој важечки дел од соодветниот испит за практична оспособеност мора успешно да се помине во рок од шест месеци, кој период му претходи на денот на приемот на барањето за овластување.

[Ам. 1, 01.11.02]

Дел 1**JAR FCL 4.245 Овластувања за летање на тип –
Важност, продолжување
и обновување**

(Види Додаток од 1 и 2 на JAR-FCL 4.240)

(а) *Овластувања за летање на тип, авион – Важност.* Овластувањата за летање на тип на авиони важат една година од денот на издавање, или од денот на истекот ако се продолжени во периодот на важноста.

(б) *Овластувања за тип, авиони – Продолжување.* За продолжување на важноста на овластувањата за летање на тип на авион, кандидатот мора:

(1) да ја помине проверката на стручноста согласно Додаток 1 на JAR-FCL 4.240, на соодветен тип на авион, во рок од 3 месеци непосредно пред денот на истекот на овластувањето; и

(2) да изврши најмалку десет сектори на рута во својство на инженер-летач на соодветниот тип на авион, или еден сектор на рута како инженер-летач на соодветниот тип на авион со TRE(E) и тоа во рокот на важноста на овластувањето.

(с) Кандидат кој нема да ги положи сите делови од проверката на стручноста за овластување на тип пред датумот на истекот на овластувањето за тип, не смее да ги користи правата за тоа овластување се додека успешно не ја помине проверката за стручност.

(д) Продолжување на рокот на важноста или продолжување на овластувања во посебни случаи:

(1) Кога правата од овластување за летање на тип на воздухоплов се користат исклучиво на авион регистриран во земја која не е членка на ЈАА, надлежниот орган може, по свое дискреционо право, да го продолжи периодот на важноста на овластувањето, или да го продолжи овластувањето под услов дека се исполнети условите на таа земја која не е членка на ЈАА.

(2) Кога правата од овластување за летање на тип на воздухоплов се користат на авион регистриран во ЈАА, а со кој авион лета оператор на земја која не е членка на ЈАА согласно одредбите наведените во член 83bis од Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство, Чикаго, надлежниот орган може, по свое дискреционо право, да го продолжи периодот на важноста на овластувањето, или да го продолжи овластувањето под услов дека се исполнети условите на таа земја која не е членка на ЈАА.

(3) Секое овластување кое е проширено или чиј период на важност е продолжен согласно одредбите наведени погоре во (1) и (2), мора да се продолжи согласно JAR-FCL 4.245(b) пред да се користат правата на авиони регистриран во и со кои лета оператор на земја членка на ЈАА.

(4) Овластување издадено или кое се користи во земја која не е членка на ЈАА може, по дискреционо

JAR-FCL 4

право на надлежниот орган, да остане во JAR-FCL дозвола, под услов дека се исполнети условите на таа земја која не е членка на ЈАА, а овластувањето е ограничено на авиони регистрирани во таа земја која не е членка на ЈАА.

(е) *Овластувања со истечена важност.* Ако поминала важноста на овластување за летање на тип, тогаш кандидатот мора да ги исполни сите услови на обуката за обновување на знаење утврдени од страна на надлежниот орган и да ја помине проверката на стручноста согласно Додаток 1 на JAR-FCL 4.240. Овластувањето ќе важи од денот на исполнување на условите за обновување.

**JAR-FCL 4.250 Овластувања за летање на тип
– соработка во екипаж од
повеќе пилоти (MCC)**

Кандидат за прво издавање на овластување за летање на тип мора да има уверение за успешно завршен курс за соработка во екипаж од повеќе пилоти (MCC) (види JAR-FCL 4.261). Ако курсот за MCC се додава на курсот за обука за овластување за летање на тип, овој услов не се применува.

**JAR-FCL 4.261 Овластувања за летање на тип
– Познавање и обука по летање
(Види Додаток 2 на JAR-FCL 4.240)
(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.261)
(Види AMC FCL 4.261)**

(а) *Услови за теоретска обука/настава и за проверка.* Кандидат за овластување за летање на тип на авиони со екипаж од повеќе члена кој екипаж вклучува и F/E мора да ја заврши потребната обука по теоретско познавање (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.261(a)) и да покаже ниво на знаење кое е потребно за безбедно управување со соодветниот тип на авион.

(б) *Обука по летање.* Кандидат за овластување за летање на тип на авиони со екипаж од повеќе члена кој екипаж вклучува и F/E мора да заврши курс за обука по летање за односниот испит за практична оспособеност за овластување за летање на тип (види Додаток 2 на JAR-FCL 4.240)

(с) *Спроведување на курсевите за обука*

(1) Курсевите за обука наменети за горенаведените цели мора да се спроведуваат во FTO или TRTO. Исто така, курсевите за обука може да се спроведуваат и во установа или установа со која е склучен под-договор, а кои се ангажирани од страна на оператор или производител.

(2) Овие курсеви мора да ги одобри надлежниот орган, а установите мора да ги исполнуваат односните услови наведени во Додаток 1 на JAR-FCL 4.055, како што е утврдено од страна на надлежниот орган.

Дел 1**JAR-FCL 4**

(d) *Обука за соработка во екипаж од повеќе пилоти/тимска работа (MCC).* Обуката за MCC треба да се комбинира со курсот за стекнување на прво овластување за летање на тип. Обуката за MCC мора да опфати најмалку 25 часа теоретска обука/настава и вежби и 4 часа обука на симулатор покрај курсот за овластување за летање на тип (види AMC FCL 4.261).

JAR-FCL 2.262 Овластувања за летање на тип**- Практична оспособеност**

(Види Додаток 1 и 2 на JAR-FCL 4.240)

(a) *Испит за практична оспособеност на инженер-летач.* Кандидат за овластување за летање на тип на авион кој лета со екипаж на летање кој вклучува и F/E мора да покаже практична оспособеност потребна за безбедно управување со соодветниот тип на авион во средина на екипаж со повеќе члена како што е пропишано во Додаток 1 и 2 на JAR-FCL 4.240.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.220****Листа на типови на авиони**

(Види JAR-FCL 4.220(c))

1 Во овој Додаток се опфатени типовите на авиони со уверенија издадени во земји членки на ЈАА и не ги опфаќаат:

(а) авионите кои немаат уверенија за тип согласно FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 воздухопловите за кратки линии (за регионален сообраќај), FAR/JAR 25, BCAR или AIR 2051;

(б) авионите со уверенија издадени во земја членка на ЈАА, под посебна регистрација како што се воените, поранешно воените, експерименталните или старите типови на авиони, олд-тајмерите.

Авионите кои не се наведени во списокот може да се внесат во JAR-FCL дозвола, но правата од овластувањето се ограничуваат на авиони од регистарот на земјата која го издава овластувањето.

2 Објаснување на табелата (се однесува на JAR-FCL 4.235(c)):

(а) ознаката (D) во колоната под број 3 укажува дека е потребна обука за разлики кога се врши префрлање помеѓу варијантите или другите типови на авиони, што се одвојува со користење на линија во колона 2;

(б) иако внесот/одобрението во дозволата (колона под број 4) ги содржи сите авиони наведени во листата во колона под број 2, сепак мора да се заврши потребната обука за запознавање или за разлики;

(с) посебната варијанта за која треба да се спроведе испитот за практична оспособеност за овластување за летање на тип се запишува согласно JAR-FCL 4.080 (треба да се подготви).

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4**

Додаток 1 на JAR-FCL 4.220 (продолжение)

**Листа на типови на АВИОНИ–
За кои е потребен и инженер–летач***

1 Производител	2 Уверение на А/С	3	4 Одобрение во дозвола
Aerospatiale/BAC	Concorde		Concorde
Aero Spaceline	377 SGTF Super Guppy		Super Guppy
Airbus	A300 - B1 - B2 серија - B4 серија - C4-200 серија - F4-200 серија		A300
	A300 - 300-600ST (Beluga)		A300-600ST
Boeing	B707 - 100 серија - 300 серија - 400 серија		B707
	B727 - 100 серија - 200 серија		B727
	B747 - 100 серија - 300 серија - 400 серија	(D)	B747 100-300-S.P.
	- S.P.		
Boeing/McDonnell-Douglas	Douglas-3A-S1C3G		DC3
	DC4		DC4
	DC6 серија		DC6
	DC7C		DC7
	DC8-33 DC8-50, 60, 70 серија		DC8
	DC10 серија		DC10
Lockheed	L382 G		Hercules
	L188 Electra серија A	(D)	L188 Electra
	L188 Electra серија C		
	L1011 серија		L1011
Short Brothers	SC5 Belfast		Belfast

* Авиони со екипаж од повеќе члена може да летаат со F/E како дополнителен член на екипажот за летање.

[Ам. 1, 01.11.02]

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR FCL 4.240****Испит за вештини/практична оспособеност и проверка на стручноста за овластувања за типови на авиони**

(Види JAR-FCL од 4.240 до 4.262)

1 Кандидатот мора да ја заврши потребната обука согласно наставната програма наведена во Додаток 2 на JAR-FCL 4.240. Надлежниот орган ги утврдува административните постапки со кои се потврдува дека кандидатот ги исполнува условите за полагање на испитот, вклучувајќи ги и оние за увид на овластениот испитувач во досието за обука на кандидатот.

2 Предметите кои треба да се опфатат со испитите за практична оспособеност, односно проверките за стручноста се дадени во важечкиот Додаток 2 на JAR-FCL 4.240. Со одобрение од надлежниот орган, може да се разработат неколку различни сценарија за испитот за практична оспособеност, односно проверката на стручноста, кои содржат симулирани операции на линија. Испитувачот ќе одбере едно од овие сценарија. Ако се достапни, мора да се користат симулатори за летање и друга одобрена опрема за обука.

3 Кандидатот мора да ги положи сите делови од испитот за практична оспособеност, односно проверката на стручноста. Ако не положи кој било предмет од еден дел, тој дел се смета за неположен. Ако кандидатот не положи повеќе од еден дел, тој повторно ќе го полага целиот испит, односно проверка. Кандидат кој нема да положи само еден дел, повторно го полага тој дел што не го положил. Ако на повторното полагање не положи која било дел, вклучувајќи ги и оние делови кои ги положил во претходниот обид, кандидатот повторно го полага целиот испит, односно проверка.

4 После неположен испит, односно проверка може да се побара дополнителна обука. Ако во два наврата кандидатот не успее да ги положи сите делови, потребна е дополнителна обука како што ќе определи испитувачот. Не постои ограничување на бројот на обидите за полагање на испитите за практична оспособеност/проверки за стручноста.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТ, ОДНОСНО ПРОВЕРКА – ОПШТИ ОДРЕДБИ

5 Надлежниот орган му дава на испитувачот совети во врска со безбедносните критериуми кои треба да се следат за време на спроведување на испитот, односно проверката.

6 Ако кандидатот одлучи да го прекине испитот, односно проверката од причини за кои испитувачот смета дека се неоправдани, ќе се смета дека кандидатот паднал по оние предмети кои не се обидел да ги полага. Ако испитот, односно проверката се прекинат од причини за кои испитувачот смета дека се оправдани, во тој случај на следниот лет ќе се полагаат само оние делови од испитот, односно проверката кои не се спроведени во претходниот лет.

7 По дискреционо право на испитувачот, кандидатот може само еднаш да повтори кој било маневар или процедура од испитот, односно проверката. Испитувачот може да го прекине испитот, односно проверката во која било фаза, доколку смета дека способноста на кандидатот не е доволна и дека е неопходно да се повтори целиот испит, односно проверка.

8 Проверките и процедурите мора да се спроведуваат согласно одобрените листи за проверка – чек листи за авионот кој се користи на испитот, односно проверката и, ако е применливо, заедно со концептот за соработка на екипаж од повеќе пилоти (MCC). Кандидатот, согласно оперативниот прирачник или прирачникот за летање на авионот кој се користи, ги пресметува техничките податоци за полетување, приод и слетување.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ИСПИТОТ ЗА ПРАКТИЧНАТА ОСПОСОБЕНОСТ, ОДНОСНО ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТА

9 Испитот односно проверката се спроведува во средина на екипаж со повеќе членови.

10 Испитот односно проверката треба да се спроведат по правилата за IFR, секогаш кога е тоа можно, во симулирани услови за комерцијален воздушен сообраќај. Клучен елемент претставува способноста да се испланира и изврши летот врз основа на материјалот даден на вообичаената подготовка на летот (брифингот).

Дел 1**JAR-FCL 4****КРИТЕРИУМИ ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ ПО ЛЕТАЊЕ ОДНОСНО ЗА ПРОВЕРКАТА**

11 Кандидатот мора да покаже дека е способен за следното:

- (а) да ги користи и работи со системите на авионот во рамките на неговите ограничувања;
- (б) да прикаже сигурност во донесување на одлуки и да применува летачки способности;
- (в) да го применува стекнатото знаење за воздухопловството;
- (г) да ги разбира и применува процедурите за соработка во рамките на екипажот, како и процедурите во случај на неспособност, ако е применливо; и
- (е) успешно да комуницира со останатите членови на екипажот.

**СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ,
ОДНОСНО ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ**

12 (а) Содржината и деловите од испитот за практична оспособеност и проверката на стручноста се пропишани во Додаток 2 на JAR-FCL 4.240. Форматот и образецот на пријавата за испит за практична оспособеност може да ги утврди надлежниот орган.

(б) Испитот за практична оспособеност се спроведува со екипаж за летање кој вклучува и F/E, користејќи го MCC концептот.

(в) Кога курсот за овластување за летање на тип не опфаќа повеќе од 2 часа обука за летање во авион, испитот за практична оспособеност може да се спроведе само на симулатор и пред обуката за летање во авион. Во таков случај, уверението за завршен курс за овластување за летање на тип, вклучувајќи ја и обуката за летање на авион, мора да се достави до надлежниот орган пред да се впише во дозволата на кандидатот новото овластување за летање на тип.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 2 на JAR-FCL 4.240**

Содржина на испитот за практична оспособеност односно проверката на стручност за овластувања за летање на тип на авиони за F/E, на авиони со повеќе пилоти за кои е потребен екипаж составен од најмалку три члена
(Види JAR-FCL 4.240 до 4.262 и 4.295)

1 Значењето на следните симболи е следно:

F/E = Обучен за издавање на овластување за летање на тип.

X = За оваа вежба се користат симулатори за лет, ако има, а ако нема се користи авион, ако е соодветен за маневарот или процедурата.

N/A = Не се однесува на инженери-летачи.

[F/E# = Обуката мора да биде дополнета со надзор во авионот]

2 Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на тренажна опрема за обука, прикажано како F/E, или на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на тренажната опрема која се користи:

A	=	Авион
FS (Flight Simulator)	=	Симулатор на лет
FTD (Flight Training devices)	=	Тренажер за обука за летање
OTD (Other Training Devices)	=	Други уреди за обука

3 Онаму каде се појавува буквата "M" во колоната за испитот за практична оспособеност односно проверката на стручност, истата укажува на задолжителна вежба.

4 Симулатор на лет се користи за практичната обука и за испитување, ако симулаторот претставува составен дел од одобрениот курс за овластување за летање на тип. За одобрување на курсот в предвид се земаат следните услови:

- (a) квалификацијата на симулаторот за лет или на FNTP II пропишана во JAR-STD;
- (b) квалификациите на инструкторот и испитувачот;
- (c) број на вежби за обука на линиско летање обезбедена на курсот;
- (d) квалификациите и претходното искуство за линиско летање на инженерот која се обучува; и
- (e) број на летање на линии под надзор, што се спроведува после издавањето на новото овластување за летање на тип.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 2 на JAR-FCL 4.240 (продолжение)

Маневри/Процедури (вклучувајќи и MCC)	Практична обука					F/L овласт. тип, испит за веш./пров. стручност	
	OTD	FTD	FS	A	Пот. на инст. по завршена обука	Пров. на FS A	Пот. на испит, по завршување на испит
ДЕЛ 1							
1. Подготовка на лет	F/E						
1.1 Пресметка на перформансите							
1.2 Надворешен преглед на авионот на секој склоп и цел на проверката	[F/E#]			F/E		M ако се користи A/C	
1.3 Проверка на кабината		F/E-->	----->	----->		M	
1.4 Користење на чеклисти пред придвижување на моторите, процедури за придвижување на моторите, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на навигациските и комуникациските фреквенции:	F/E-->	----->	----->	----->		M	
1.5 Возење по земја по инструкции на контролата на летање или инструкторот			F/E-->	----->			
1.6 Проверки пред полетување		F/E-->	----->	----->		M	
ДЕЛ 2							
2. Полетувања							
2.1 Нормални полетувања со различна поставеност на закрилцата, вклучувајќи и полетување без застанување			F/E-->	----->			
2.2 Полетување по инструменти, преод на лет по инструменти се бара за време на ротација или веднаш по полетувањето			F/E-->	----->	N/A	N/A	N/A
2.3 Полетување со страничен ветар (A, ако е можно)			F/E-->	----->	N/A	N/A	N/A
2.4. Полетување со максимална маса на полетување (стварна или симулирана)			F/E-->	----->			
2.5 Полетување со симулиран дефект на мотор			F/E-->	----->		M	
2.5.1 непосредно по достигнување на V ₂ , или			F/E	X		M само FS	
2.5.2 помеѓу и V ₁ V ₂ , или			F/E	X		M	
2.6 Прекинатото полетување при умерена/разумна брзина пред достигнување на V ₁			F/E-->	X		M	

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 2 на JAR-FCL 4.240 (продолжение)

Маневри/Процедури (вклучувајќи и MCC)	Практична обука					F/L овласт. тип, испит за веш./пров.стручност	
	OTD	FTD	FS	A	Пот. на инст. по завршена обука	Пров. на FS Λ	Пот. на испит, по завршување на испит
ДЕЛ 3							
3. Маневри и процедури во лет			F/E-->	----->			
3.1 Свртувања со и без спојлери							
3.2 Ударни бранови (осцилации) после постигнување на критичниот Махов број и други специфични карактеристики на авионот во лет (на пр. Dutch Roll – "холандски чекор")			F/E-->	X оваа вешба може да биде без A/C			
3.3 Нормална работа на системите и на контролната табла на инженерот	F/E-->	----->	----->	----->		М	
3.4 Нормална и невообичаена работа на следните системи:						Задолжително мора да се одберат мин. 3 абнормал. од 3.4 до 3.4.14, вклуч. и М	
3.4.0 На моторите (ако треба и на елисите)	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.1 На кабинскиот притисок и климатизација	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.2 На питотот/системот за статички притисок	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.3 На системот за гориво	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.4 На електронскиот систем	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.5 На хидрауличниот систем	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.6 На системот за контрола на лет и урамнотежување/тримување	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.7 На системот против замрз. и за одмрзнување, затоплув. на ветробранското стакло	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.8 На автопилотот/уредот за оптимално управување	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.9 На уредите за предупредување за губење на брзина или на уредите за избегнување на губиток на узгон и уредите за зголемување на стабилност	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.10 На системот за предупредување на опасно приближување на земја, метео радарот, радио алтиметарот, транспондер		F/E-->	----->	----->			
3.4.11 На комуникациската и навигацииската опрема, инструментите, системот за управување на лет (FMS)	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.12 На стојниот трап и копирачките	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.13 На системот за преткрилица и задкрилица	F/E-->	----->	----->	----->			
3.4.14 На помошната погонска група	F/E-->	----->	----->	----->			
3.5 Намерно оставено празно							

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 2 на JAR-FCL 4.240 (продолжение)

Маневри/Процедури (вклучувајќи и МСС)	Практична обука				Пот. на инст. по завршена обука	F/L овласт. тип, испит за веш./пров. стручност	
	OTD	FTD	FS	A		Пров. на FS A	Пот. на испит, по завршување на испит
3.6 Абнормални и процедури во случај на неисправност:						Задолжително мора да се одберат мин. 3 абнормал. од 3.4 до 3.4.14, вклуч. и М	
3.6.1 Противпожарни вежби, на пр. пожар на мотор, АРУ, оддел за багаж, пилотска кабина, крило и електрич. систем, вклучувајќи и вежби за евакуација		F/E-->	----->	----->			
3.6.2 Процедура за неутрализација и отстранување на чад		F/E-->	----->	----->			
3.6.3 Дефект на мотор, гасење и повторно придвижување на безбедна висина		F/E-->	----->	----->			
3.6.4 Испуштање на гориво (симулирано)		F/E-->	----->	----->		само FS	
3.6.5 Удари/проместување на ветер при полетување/слетување			F/S	X		само FS	
3.6.6 Симулиран дефект на системот за притисок во кабина/принудно спуштање/понирање			F/E-->	----->			
3.6.7 Онеспособеност на член на екипаж за летање		F/E-->	----->	----->			
3.6.8 Други процедури за опасни ситуации како што е дадено во соодв. Прирачник за летање на авионот		F/E-->	----->	----->			
3.6.9 ACAS настани	F/E-->	----->	----->			само FS	
3.7 Остро свртување со нагиб од 45°, 180° до 360° на лево и десно		F/E-->	----->	----->	N/A	N/A	N/A
3.8 Рано препознавање и против мерки за приближув. на губење на узгон (до активирање на уредот за предупредување за губење на узгон) во конфигурација на полетување (закрилца во положба на полетување), во конфигурација на лет во режим на крстарење и во конфигурација за слетување (закрилца во положба за слетување, извлечен стоен трап)			F/E-->	----->			
3.8.1 Опоравување после потполно губење на брзина или после активирање на уредот за предупредување за губење на узгон во конфигурација на качување, крстарење и приод			F/E-->	X			
3.9 Процедури за летање по инструменти							
3.9.1 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон АТС упатствата		F/E-->	----->	----->			
3.9.2 Процедури за круг на чекање		F/E-->	----->	----->	N/A	N/A	N/A
3.9.3 Прецизен приод до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft)			F/E-->	----->			
3.9.3.1 рачно, без помош на уредот за оптимално управување			F/E-->	----->		N/A	N/A
3.9.3.2 рачно, со помош на командно навигационен уред за лет			F/E-->	----->		N/A	N/A
3.9.3.3 автоматски, со автопилот			F/E-->	----->			

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 2 на JAR-FCL 4.240 (продолжение)

Маневри/Процедури (вклучувајќи и MCC)	Практична обука					F/L овласт. тип, испит за веш./пров.стручност	
	OTD	FTD	FS	A	Пот. на инст. по завршена обука	Пров. на FS Λ	Пот. на испит, по завршување на испит
3.9.3.4 рачно, со еден симулирано неоперативен мотор;					N/A	N/A	N/A
дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод до поминување на надворешниот маркер (OM) па се до приземјување или во комплетна процедура за неуспешен приод			F/E-->	----->		M	
3.9.4 непрецизен приод до MDH/A			F/E-->	----->			
3.9.5. Приод од кружење во следниве услови : (а) приод до дозволената минимална висина за приод од кружење на аеродромот за кој станува збор согласно локалните карактеристики за приод по инструменти во симулирани услови за летање по инструменти; <u>проследено со:</u> (б) приод од кружење до друга полетно-слетна патека, која е најмалку 90° од оската од завршниот приод кој се користи во точка а), на дозволената минимална висина за приод од кружење; Забелешка: ако а) и б) не се можни заради АТС причини, може да се симулира низок круг со слаба видливост			F/E-->	----->			

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 2 на JAR-FCL 4.240 (продолжение)

Маневри/Процедури (вклучувајќи и MCC)	Практична обука					F/L овласт. тип, испит за веш./пров. стручност	
	OTD	FTD	FS	A	Пот. на инст. по завршена обука	Пров. на FS A	Пот. на испит, по завршување на испит
ДЕЛ 4							
4. Процедури за неуспешен приод							
4.1 Продолжување на друг круг со сите мотори во функција после приод по ILS при постигнување на висината на одлука			F/E-->	---->			
4.2 Останати процедури за неуспешен приод			F/E-->	---->			
4.3 Рачно, продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор, после приод по инструменти при постигнување на DH, MDH или MAPt			F/E-->	---->			
4.4 Прекинато слетување на 15 м (50 ft) над прагот на ПСП и продолжување на друг круг			F/E-->	---->			
ДЕЛ 5							
5 Слетувања							
5.1 Нормални слетувања, после приод по ILS со преод кон визуелен лет по постигнување на DH			F/E-->	---->			
5.2 Слетување со симулирано заглавен хоризонтален стабилизатор во која било неуррамнотежена позиција (out-of-trim)			F/E-->	X оваа вежба може да биде без A/C			
5.3 Слетување со бочен ветер (авион, ако е можно)			F/E-->	---->	N/A	N/A	N/A
5.4 Школски круг и слетување без извлечени или со делумно извлечени закрилца и преткрилца			F/E-->	---->			
5.5 Слетување со симулиран дефект на критичниот мотор			F/E-->	---->		M	
5.6 Слетување со два неоперативни мотора - Авиони со три мотори: централен мотор и еден надворешен мотор ако е можно согласно податоците од AFM. - Авиони со четири мотори, два мотори откажале на едната страна			F/E	X		M само FS (само испит по вештина)	

Општи забелешки:

Посебни услови за проширување на овластување за летање на тип за приоди по инструменти до висина на допесување на одлука, помала од 200 стапки (feet) (60m), т. е CAT II/III операции (се однесува на Поддел E, JAR-FCL 1.180)

Дел 1

JAR-FCL 4

Додаток 2 на JAR-FCL 4.240 (продолжение)

Маневри/Процедури (вклучувајќи и MCC)	Практична обука				Пот. на инст. по завршена обука	F/L овласт. тип, испит за веш./пров. стручност	
	OTD	FTD	FS	A		Пров. на FS A	Пот. на испит, по завршување на испит
ДЕЛ 6							
6 Дополнително овластување за одобрувања за приоди по инструменти до висина на донесување на одлуки помала од 60 м (200 ft) (CAT II/III) Следните маневри и процедури се минималните услови за обука за да се дозволи приод со помош на инструменти до DH помала од 60м (200ft). За време на следните приоди со помош на инструменти и процедури за неуспешен приод треба да се користи целата опрема на авионот која е потребна за издавање на овластување за тип за приоди по инструменти до DH помала од 60 м (200 ft).							
6.1 Прекинатото полетување на минимално дозволена RVR.			F/E-->	X оваа вежба може да биде без A/C		M	
6.2 Приоди по ILS кај симулирани услови за лет со помош на инструменти до прикладна DH, со користење на систем за водење во лет. Мора да се користат стандардните процедури за соработка на екипаж (поделба на задачи, процедури за повик, заеднички надзор, размена на податоци и поддршка).			F/E-->	----->		M	
6.3 Продолжување на друг круг после приоди како што е наведено во 6.2 по постигнување на DH. Обуката исто така мора да опфаќа и продолжување на друг круг поради (симулирана) недоволна RVR, преместување/удари на ветер, скршнување на авион поголемо од ограничувањата за успешен приод и дефект на опремата земја/авион пред да се постигне DH и, продолжување на друг круг со симулиран дефект на авио-опремата. Посебно внимание мора да се обрне на процедурите за продолжување на друг круг со претходно пресметана рачно или автоматски висина за продолжување на друг круг.			F/E-->	----->		M	
6.4 Слетување(а) со визуелна референца определена кај DH после приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење во лет, мора да се изведе автоматско слетување.			F/E-->	----->		M	

Забелешка: CAT II/III операциите мора да се извршат согласно Оперативните правила.

[Ам. 1, 01.11.02; Ам. 2, 01.09.03; Ам. 3, 01.09.05]

01.09.05

1-F-14

Амандман 3

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR FCL 4.261(a)****Обука/настава по теоретско познавање и услови за проверка за издавање на овластувања за летање на тип**

(Види JAR-FCL 4.261(a))

1 Обуката/наставата по теоретско познавање мора да ја врши овластен инструктор кој има соодветно овластување за летање на тип или кој било друг инструктор кој има соодветно искуство во воздухопловството и знаење за односниот тип на воздухоплов, на пример, инженер-летач, инженер за одржување, службеник за летачка оператива.

2 Обуката/наставата по теоретско познавање ја опфаќа наставната програма дадена во AMC FCL 4.261(a), којашто е соодветна за типот на односниот авион со следната содржина:

- (a) Структура и опрема на авионот, нормална работа на системите и дефекти
 - Димензии
 - Мотори, вклучувајќи го и помошниот извор на енергија (APU)
 - Систем за гориво
 - Систем за пресуризација и климатизација
 - Заштита од мрзнење, бришачи за стакло и средство за одбивање на дожд (заштита од дожд)
 - Хидраулични системи
 - Стоен трап
 - Команди за лет и уреди за зголемување на узгонот
 - Систем за напојување со електрична енергија
 - Инструменти за навигација, комуникација, радар и навигациска опрема
 - Пилотска кабина, патничка кабина и простор за багаж
 - Опрема за случаи на опасност
- (b) Ограничувања
 - Општи ограничувања
 - Ограничувања на моторите
 - Ограничувања на системите
 - Листа на минимална опрема
- (c) Перформанси, планирање и следење на летот
 - Карактеристики/перформанси
 - Планирање на лет
 - Следење на лет
- (d) Оптоварување, центража и опслужување
 - Оптоварување и рамнотежа/центража
 - Опслужување на земја
- (e) Процедури во случаи на опасност
- (f) Посебни услови за проширување на овластување за летање на тип за приоди по инструменти до висина на одлука помала од 200 ft (60m)
 - Опрема на авион, процедури и ограничувања
- (g) Посебни услови за авиони со "glass cockpit"
 - Системи на електронски инструменти за летање (на пр., EFIS, EICAS)
- (h) Системи на програмирано оптимално управување со лет (Flight Management Systems – FMS)

3 За прво издавање на овластувања за летање на тип, писмениот испит или испитот кој се спроведува на компјутер мора да се состои од најмалку сто прашања со избор од повеќе понудени одговори, кои прашања се соодветно распределени по главните предмети од наставната програма. Испитот е успешно положен ако кандидатот точно одговори на 75% од прашањата на секој од главните предмети од наставната програма.

4 Теоретскиот дел од проверките на стручност се проверува преку прашања со избор од повеќе понудени одговори или на друг соодветен начин.

[Ам. 1, 01.01.02]

01.09.05

1-F-15

Амандман 3

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.261 (d)****Курс за соработка на екипаж составен од повеќе членови (Авион)**

(Види JAR-FCL 4.261(d))

(Види AMC FCL 4.261(d))

1 Целта на курсот е да се постигне вештина, т.е. оспособување за соработка во екипаж составен од повеќе членови (МСС), заради безбедно управување со повеќе-моторни авиони по IFR правила, и за таа цел мора да се обезбеди дека:

а. Водачот на воздухопловот ги извршува своите должности за управување и донесување на одлуки без разлика дали е PF или PNF.

б. Задачите на PF и PNF и F/E се јасно наведени и распределени на таков начин што PF може целото свое внимание да го насочи на управувањето и контролата на воздухопловот.

в. Уредно се спроведува соработката и тоа на соодветен начин во зависност од ситуациите, на пример во нормални, вонредни и опасни ситуации со кои се соочува екипажот.

д. За цело време е обезбедено постоење на взаемен надзор, информирање и поддршка.

ИНСТРУКТОРИ

2 Инструкторите за обука за МСС мора во детали да се запознаени со човечките фактори и управувањето со човечки можности (CRM). Тие треба да се во тек со најновите достигнувања во обуката за човечките фактори и техниките за соработка на екипаж составен од повеќе членови.

ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

3 Наставната програма за теоретскиот дел е дадена во AMC FCL 4.261(d). Одобрен курс за теоретската обука за МСС мора да содржи најмалку 25 часа.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

4 Наставната програма за обуката по летање е дадена во AMC FCL 4.261(d).

УВЕРЕНИЕ ЗА ЗАВРШЕН КУРС

5 После завршување на курсот, на кандидатот му се издава уверение за успешно завршен курс.

ВЗАЕМНО ПРИЗНАВАЊЕ/КРЕДИТИРАЊЕ

6 Имателот на уверение за завршена обука за МСС на авиони се ослободува од обврската за исполнување на условот за посетување на наставната програма за теоретската обука како што е наведено во AMC FCL 4.261(d).

[Ам. 1, 01.11.02]

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1

JAR-FCL 4

ПОДДЕЛ Н - ИНСТРУКТОРИ [Овластувања]

JAR-FCL 4.300 Обука - Општо

(а) Лице не смее да држи обука по летање за издавање на каква било дозвола за инженер-летач ниту какво било овластување, освен ако тоа лице нема:

(1) дозвола за инженер-летач која содржи и овластување за инструктор; или

(2) посебно овластување издадено од земја членка на ЈАА во случај:

(i) кога се воведуваат нови авиони; или

(ii) кога се регистрираат авиони кои имаат посебна вредност (олдтајмери) или авиони од посебно производство, а за кои не постои лице со овластување за инструктор за истите.

(б) Лице не смее да држи обука на симулатор/тренажер на лет, освен ако не поседува овластување за TRI(E) или одобрение за SFI(E).

Ставот (а)(2) исто така важи и за обуката на симулатор/тренажер на лет.

JAR-FCL 4.305 Овластување и овластување/авторизација за инструктор - Цели

Постојат две категории на инструктори:

(а) Овластување за инструктор за инженер-летач TRI(E).

(б) Овластување/авторизација за инструктор за на симулатор/тренажер на лет за инженер-летач SFI(E).

JAR-FCL 4.310 Овластувања за инструктор – Општо

Предуслови. Сите инструктори мора да ја имаат дозволата и овластувањето за кои се дава обуката (освен ако не е утврдено поинаку).

JAR-FCL 4.315 Овластувања за инструктори - Период на важност

(а) Сите овластувања и овластувања/авторизации за инструктор се со рок на важност од 3 години.

(б) Периодот на важноста на овластување / авторизација (види JAR-FCL 2.305(a)(2)) не смее да е подолг од 3 години.

(с) Кандидат кој нема да ги положи сите делови од проверката за стручност пред истекот на датумот на овластувањето за инструктор не смее да ги користи правата од тоа овластување се додека успешно не ја 01.02.07

положи проверката за стручност.

[Ам.2, 01.09.03]

JAR-FCL 4.360 Овластување за инструктор за инженер – летач (TRI(E)) – Права (Види JAR-FCL 4.245)

Правата на имателот на овластување за TRI(E) се да врши настава за издавање на дозвола за инженер-летач и за овластувања за тип и да спроведува обука за F/E за соработка во екипаж од повеќе члена (види JAR-FCL 4.245).

JAR-FCL 4.365 TRI(E) – Услови (Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365) (Види AMC FCL 4.365)

Кандидат за прво издавање на овластување за TRI(E) мора:

(а) (1) со успех да го заврши одобрениот курс за TRI(E) во овластена FTO или TRTO (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365);

(2) да има налет од најмалку 1500 часа како инженер-летач (F/E);

(3) да помине, во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата, најмалку 30 сектори на рута, кои вклучуваат полетувања и слетување како инженер-летач на важечки тип на авион, или на сличен тип, одобрен од страна на надлежниот орган, од кои не повеќе од 15 сектори може да се поминат на симулатор за лет; и

(4) да помине на комплетен курс за овластување за летање на тип најмалку 3 часа обука по летање, кои се однесуваат на должностите на TRI(E), на соодветен тип на авион и/или на симулатор за лет и тоа под надзор и на задоволство на TRI(E), кој за оваа цел е определен од страна на надлежниот орган.

(б) Пред проширување на правата за други типови, имателот мора:

(1) да помине, во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата, најмалку 15 сектори на рута како инженер-летач на важечки тип на авион, или на сличен тип, одобрен од страна на надлежниот орган, од кои не повеќе од 7 сектори може да се поминат на симулатор за лет;

(2) успешно да ја помине односната комплетна содржина за техничката обука, на еден одобрен курс за TRI(E) (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365) во FTO или TRTO; и

(3) да изврши на комплетен курс за овластување

Дел 1

за летање на тип најмалку 3 часа обука по летање, кои се однесуваат на должностите на TRI(E), на соодветен тип на авион и/или на симулатор за лет и тоа под надзор и на задоволство на TRI(E), кој за оваа цел е определен од страна на надлежниот орган.

**JAR-FCL 4.370 Овластување за TRI(E) –
Продолжување и обновување**
(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365)

(а) За продолжување на важноста на овластувањето за TRI(E), имателот мора, во текот на последните 12 месеци пред истекот на овластувањето:

(1) да изврши еден од следните делови на одобрен курс за овластување за летање на тип/за освежување на знаењето или за обновување:

(i) една сесија на симулатор за лет од најмалку 3 часа;

(ii) една вежба по летање од во траење најмалку 1 час, која опфаќа 2 полетувања и слетувања;

(2) да помине обука за обновување на знаење за TRI(E), која е прифатлива за надлежниот орган.

(б) Ако поминала важноста на овластувањето, имателот мора:

(1) да помине, во текот на последните 12 месеци, пред поднесување на молбата, најмалку 30 сектори на рута, кои вклучуваат полетувања и слетувања во својство на инженер–летач на соодветен тип на авион, или на сличен тип, одобрен од страна на надлежниот орган, од кои не повеќе од 15 сектори може да се поминат на симулатор за лет; и;

(2) успешно да ги помине односните делови од одобрен курс за TRI(E) (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365), имајќи го предвид скорешното искуство на кандидатот; и

(3) да помине на комплетен курс за овластување за летање на тип најмалку 3 часа обука по летање, што се однесува на должностите на TRI(E), на соодветен тип на авион и/или на симулатор за лет и тоа под надзор и на задоволство на TRI(E), кој за оваа цел е определен од страна на надлежниот орган.

**JAR-FCL 4.405 Овластување/авторизација за
инструктор на тренажер
SFI(E) – Права**
(Види JAR-FCL 4.261(d))

Правата на имателот на овластување/авторизација за SFI(E) се да врши обука по летање на тренажер за овластувања за летање на тип, како и обука која се бара за F/E за соработка во екипаж од повеќе члена (види JAR-FCL 4.261(d)).

JAR-FCL 4

JAR-FCL 4.410 SFI(E) – Услови
(Види Додаток 1 на JAR-FCL 4.240)
(Види Додаток 3 на JAR-FCL 4.365)

(а) Кандидат за овластување/авторизација за SFI(E) мора:

(1) да има или да имал дозвола за инженер–летач издадена од страна на земја членка на ЈАА или од страна на земја која не е членка, а е прифатлива за надлежниот орган;

(2) да го заврши делот за на симулатор на соодветен важечки курс за овластување за летање на тип во овластена FTO или TRTO;

(3) да има најмалку 1500 часа искуство на летање како инженер–летач;

(4) да заврши одобрен курс за TRI(E) (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365);

(5) да спроведе на комплетен курс за овластување за летање на тип најмалку 3 часа обука по летање на синтетичко тренажно средство, која се однесува на должностите на TRI(E) на симулатор за лет за соодветниот тип на авион и тоа под надзор и на задоволство на TRI(E), кој за оваа цел е определен од страна на надлежниот орган;

(6) да ја помине, во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата, проверката за стручност како што е наведено во Додаток 1 на JAR-FCL 4.240 на симулатор за лет за соодветниот тип; и

(7) [(i)] да помине, во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата, најмалку 3 сектори на рута, како набљудувач (observer) во пилотска кабина на соодветниот тип или сличен тип одобрен од надлежниот орган[; или]

[(ii)] да помине, во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата, најмалку 2 LOFT базирани сесии на симулатор за лет, кои ги спроведува квалификуван/стручен екипаж за летање, и тоа во својство на набљудувач во пилотска кабина на соодветниот тип или сличен тип одобрен од надлежниот орган. Овие сесии на симулатор мора да го опфаќаат следното:

(А) лет помеѓу два различни аеродрома, а секој во траење од најмалку 2 часа, и

(В) соодветното планирање пред лет и анализата после лет.]

(б) Ако треба да се прошират правата на други типови на авиони, имателот мора:

(1) успешно да ја помине содржината за на симулатор за односниот курс за овластување за летање на тип; и

(2) да помине на комплетен курс за овластување за летање на тип најмалку 3 часа обука по летање на

Дел 1**JAR-FCL 4**

синтетичко тренажно средство, која се однесува на должностите на TRI(E) на симулатор за лет за соодветниот тип на авион и тоа под надзор и на задоволство на TRI(E), кој за оваа цел е определен од страна на надлежниот орган

[Ам. 2, 01.09.03; Ам 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.415 SFI(E) – Продолжување и обновување

(а) За продолжување на важноста на овластувањето/авторизацијата за SFI(E), кандидатот мора во рок од последните 12 месеци на периодот на важност на овластувањето/авторизацијата:

(1) да изведе една сесија на симулатор од најмалку 3 часа, како дел од комплетен курс за обука за овластување/за освежување на знаењето или за обновување; и

(2) да ја помине проверката на стручноста на симулатор за лет за соодветниот тип како што е наведено во Додаток 1 на JAR-FCL 4.240.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

(b) Ако поминала важноста на овластувањето, имателот мора:

(1) да ја помине содржината за на симулаторот за соодветниот курс за овластување за летање на тип;

(2) успешно да го заврши одобриениот курсот за TRI(E), согласно условите на надлежниот орган (види Додаток 1 на JAR-FCL 4.365);

(3) да помине на комплетен курс за овластување за летање на тип најмалку 3 часа обука по летање на синтетички тренажер, а која се однесува на должностите на TRI(E), на соодветен тип на авион и тоа под надзор и на задоволство на TRI(E), кој за оваа цел е определен од страна на надлежниот орган.

(4) да ја помине проверката на стручноста согласно наведеното во Додаток 1 на JAR-FCL 4.4.240 на симулатор за лет за соодветниот тип.

[Ам. 1, 01.11.02]

Дел 1**JAR-FCL 4****Додаток 1 на JAR-FCL 4.365****Курс за инструктор за овластување за летање на тип за инженери-летачи (TRI(E))**

(Види JAR-FCL 4.365)

1. Целта на курсот за TRI(E) е да се обучат имателите на дозвола за инженер-летач со повеќе од 1500 часа налет во својство на F/E до ниво на стручност која е потребна за издавање на овластување за TRI(E) или SFI(E). Курсот мора да биде организиран на начин кој ќе му овозможи на кандидатот соодветна обука за теоретскиот дел, обука за летање и/или обука на синтетички тренажер како би можел истиот да врши обука за кое било овластување за летање на тип.

ПРЕДАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2. Наставната програма е наведена во AMC FCL 4.365. Еден одобрен курс за предавање и учење за TRI(E) се состои од најмалку 25 часа. Пилотите кои имаат или имале овластување за FI(A) или за TRI(A) се ослободуваат од делот за предавање и учење од курсот за TRI(E).

ТЕХНИЧКА ОБУКА

3. Наставната програма за техничката обука е наведена во AMC FCL 4.365.

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

Дел 1

JAR-FCL 4

ПОДДЕЛ I - ИСПИТУВАЧИ

JAR-FCL 4.425 Испитувачи – Општи одредби

(а) *Предуслови.*

(1) Испитувачите мора да имаат F/E дозвола и овластување кои се барем еднакви на дозволата и овластувањето за кои се тие овластени да спроведуваат испити за практична оспособеност и проверки на стручноста и, ако не е поинаку утврдено, право да обучаваат за стекнување на таа дозвола или овластување.

(2) Испитувачите мора да се стручни/квалификувани да ги извршуваат должностите на инженер–летач во авион за време на испитот за практична оспособеност или проверката на стручноста, освен ако не е поинаку утврдено, и мора да ги исполнуваат соодветните услови за искуство наведени во JAR-FCL 4.370. Ако нема квалификувани испитувачи и, надлежниот орган може, по свое дискреционо право, посебно да овласти испитувачи, односно инспектори, иако тие не ги исполнуваат односните услови за овластување за летање на тип како што е наведено погоре.

(3) Кандидатот за овластување за испитувач мора да спроведе барем еден испит по практична оспособеност во улога на испитувач за што се бара овластувањето, вклучувајќи го и брифингот, спроведувањето на испитот по практична оспособеност, процената за кандидатот кој полага испит, анализата после лет (дебрифингот) и заведувањето/документацијата. Овој "Испит за прифаќање на овластување за испитувач" е под надзор на инспектор од надлежниот орган или на постар испитувач кој за оваа цел е посебно овластен од страна на надлежниот орган.

(б) *Придржување кон JARs.* Испитувачите се овластуваат согласно JAR-FCL 4.030. Испитувачот мора да се придржува кон договорите за стандардизација на испитувачи склучени и одобрени од страна на надлежниот орган.

(с) *Впишување во дозвола:* Во дозволите во кои испитувачот може да впише продолжување на овластување, испитувачот:

(1) ќе ги впише следните детали: овластувањата, датумот на проверката, рокот на важноста, бројот на овластувањето/авторизацијата и потпис;

(2) ќе му го достави на надлежниот орган оригиналниот образец од испитот за проверка на стручноста, а еден примерок од образецот од испитот за проверка на стручноста ќе задржи во личното досие.

[Ам. 3, 01.09.05]

JAR-FCL 4.430 Испитувачи – рок на важност

Овластувањето/ авторизацијата на испитувач важи најмногу 3 години. Испитувачите можат повторно да се овластат по дискреционо право на надлежниот орган.

JAR-FCL 2.440 Испитувач за инженер–летач (TRE(E)) – Права и услови

Правата на FE(H) се да спроведува:

(а) испити по практична оспособеност за издавање на дозвола и овластувања за тип за инженер–летач; [и]

(б) проверки на стручноста за продолжување или обновување на овластување[a] за летање на тип на [инженер–летач] под услов [дека] испитувачот остварил налет од најмалку 1500 часа во својство на инженер–летач на авион[и] со екипаж составен од повеќе члена, кој екипаж вклучува и F/E и има овластување/авторизација за TRI(E).

[Ам. 3, 01.09.05]

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО

1863.

Врз основа на член 149 став 2 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија” бр. 14/06, 24/07, 103/08 и 67/10) директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесе

П Р А В И Л Н И К
ЗА ОРГАНИЗАЦИЈАТА НА РАБОТНОТО ВРЕМЕ,
ВРЕМЕТО НА ЛЕТАЊЕ И ВРЕМЕТРАЕЊЕТО НА
ОДМОРОТ НА ЧЛЕНОВИТЕ НА ЕКИПАЖОТ НА
ВОЗДУХОПЛОВ

Член 1

Со овој правилник се пропишува организацијата на работното време, времето на летање и времетраењето на одморот на членовите на екипажот на воздухоплов.

Член 2

Одделни изрази употребени во овој правилник го имаат следното значење:

(1) „Работно време“ е кој било период во текот на кој работникот работи на располагање на работодавецот и ги извршува своите активности или должности во согласност со националните прописи;

(2) „Мобилен персонал во цивилното воздухопловство“ се членови на екипаж на цивилен воздухоплов, вработени од страна на правно лице основано во Република Македонија;

(3) „Блок време на летање“ е периодот помеѓу првото движење на воздухопловот од неговото паркинг место заради полетување, додека не запре на определено паркинг место и додека не запрат сите мотори.

Член 3

(1) Член на екипаж на цивилен воздухоплов има право на платен годишен одмор согласно Законот за работни односи и ЕУ Директивата 2000/79 за Европската спогодба за организирање на работното време на мобилниот персонал во цивилното воздухопловство, склучен од страна на Здружението на европски авиотранспорт (AEA), Европска федерација на работниците во сообраќајот (ETF), Европско здружение на авионските кабини (ECA), Здружение на авиотранспортот на европските региони (ERA) и Меѓународното здружение на авиопревозници (IACA) која е превземена со Анексот 1 на Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област („Службен весник на Република Македонија” бр. 27/2007 и 98/2009).

(2) Минималниот период на платен годишен одмор не се заменува со надоместок, освен кога ќе се прекине работниот однос, согласно прописите од областа на работните односи.

Член 4

(1) Работодавачот треба рамномерно да го распореди блок времето на летање на член на екипаж, дури и ако работи за повеќе од еден работодавец, така што максималното вкупно време на летање да не изнесува повеќе од 900 часа во текот на една календарска година.

(2) Работодавачот треба рамномерно да го распореди работното време на член на екипаж на воздухоплов во текот на една година, вклучувајќи го и времето на подготвеност за работа.

(3) Работното време од став (2) на овој член не може да изнесува повеќе од 2000 работни часа во една календарска година, без оглед дали членот на екипаж на воздухоплов работи за повеќе од еден работодавец.

Член 5

(1) Работодавачот треба да ги распореди работните часови така што член на екипаж на воздухоплов, да има постојан одмор без работни обврски и подготвеност за работа од:

- најмалку седум календарски дена во текот на секој календарски месец и

- најмалку 96 календарски дена во текот на секоја календарска година.

(2) Работодавачот треба да го објави распоредот на работното време на вработените најмалку една недела однапред и со важење од најмалку една недела.

Член 6

Организацијата на работното време, траењето на летот и одморот на членовите на екипаж на цивилен воздухоплов се пропишани во ЕУ Регулативата 3922/91 за усогласување на техничките услови и административните процедури во областа на цивилното воздухопловство изменета со ЕУ Регулативата 1899/2006, Поддел Q, која е превземена со Анексот 1 на Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област („Службен весник на Република Македонија” бр. 27/2007 и 98/2009) која е дадена во прилог и е составен дел на овој правилник.

Член 7

Со влегувањето во сила на овој правилник престанува да се применува Правилникот за времето на летање, времето на летање во долголиниски сообраќај, времето на летање ноќе, дневното работно време, бројот на полетување и слетување во текот на работното време и должината на дневниот одмор на членовите на екипажот на воздухоплов („Службен лист на СФРЈ” 42/88, 9/89 и 57/90).

Член 8

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија”.

Бр.03-529/6
12 јуни 2010 година
Скопје

в.д. Директор,
Зоран Крстевски, с.р.

ПРИЛОГ

Поддел Q

ОГРАНИЧУВАЊА НА ТРАЕЊЕТО НА ЛЕТОТ И НА РАБОТНОТО ВРЕМЕ И УСЛОВИ ЗА ОДМОР

OPS 1.1090

Цел и опфат

1. Операторот утврдува ограничувања на траењето на летот и на работното време, како и распоред за одмор (ФТЛ) за членовите на екипажот.

2. Операторот осигурува дека за сите негови летови:

2.1. Ограничувањата на траењето на летот и на работното време и распоредот за одмор се во согласност со:

(а) одредбите на овој поддел; и

(б) кои било дополнителни одредби кои ги применува надлежниот орган во согласност со одредбите од овој поддел, заради одржување на безбедноста.

2.2. Се планира летовите да се извршат во дозволеният период на работно време при летање, земајќи го предвид потребното време за предполетни задолженија, летот и периодите за подготовка на авионот за следно полетување.

2.3. Работните смени ќе се подготват и објават доволно време однапред, за да им се обезбеди можност на членовите на екипажот да испланираат соодветен одмор.

3. Одговорности на операторот

3.1. Операторот определува основна база за секој член на екипажот.

3.2. Од операторите се очекува да ја проценат врската помеѓу зачестеноста и распределеноста на периодите на работно време при летање и времиња на одмор, како и да посветат должно внимание на кумулативните влијанија на долгото работно време, во комбинација со минимален одмор.

3.3. Операторите го распределуваат работното време, така да избегнат несакани практики како менување на дневната/ноќната работа или утврдување на местото на членовите на екипажот, така што може сериозно да се наруши утврдениот распоред на спиење/работа.

3.4. Операторите планираат локално слободни денови и однапред ги известуваат членовите на екипажот.

3.5. Операторите осигуруваат дека времињата на одмор се доволни, за да му се овозможи на екипажот да ги надмине ефектите од претходната работа и да биде добро одморен до почетокот на следниот период на работно време при летање.

3.6. Операторите осигуруваат дека се планираат периоди на работно време при летање, за да им се овозможи на членовите на екипажот да бидат ослободени од замор доволно долго време, така да можат да работат до задоволително ниво на безбедност во сите околности.

4. Одговорности на членови на екипажот

4.1. Членот на екипаж нема да управува со авион ако тој/таа знае дека тој/таа е или постои можност да се чувствува уморен или неспособен, до степен до кој може да се загрози летот.

4.2. Членовите на екипажот можат оптимално да ги искористат обезбедените можности и капацитети за одмор и соодветно да ги планираат и користат нивните времиња за одмор.

5. Одговорности на цивилните воздухопловни власти

5.1. Отстапувања

5.1.1. Во согласност со одредбите на член 8, надлежниот орган може да одобри отстапувања од условите во овој поддел, во согласност со применливите закони и процедури во односните земји-членки и во консултација со заинтересираните страни.

5.1.2. Секој оператор ќе треба да му покаже на надлежниот орган, употребувајќи го оперативното искуство и земајќи ги предвид другите релевантни фактори како тековните научни факти, дека неговото барање за отстапување гарантира подеднакво ниво на безбедност. Тие отстапувања се придружени со соодветни мерки за олеснување, каде што одговара.

OPS 1.1095

Дефиниции

За целите на оваа Регулатива се применуваат следниве дефиниции:

1.1. Зголемен летечки екипаж

Летечки екипаж, кој се состои од поголем број од минималниот број потребен за управувањето со авионот и во кој секој член на летечки екипаж може да ја напушти неговата/нејзината позиција и да се замени со друг соодветно квалификуван член на летечки екипаж.

1.2. Блок време

Времето од првото придвижување на авионот од неговото паркинг место, заради полетување, додека не застане на определеното место за паркинг и не запрат сите мотори или елиси.

1.3. Пауза

Периодот во кој нема никакви задолженија, кои се сметаат за работа, а е пократок од времето за одмор.

1.4. Задолжение

Која било задача која треба да ја исполни членот на екипажот, поврзана со работењето на имателот на Уверението за исполнување на безбедносни услови за вршење на јавен воздушен превоз (АОС). Освен ако со оваа Регулатива не се предвидени специфични правила, надлежниот орган дефинира дали и до кој степен состојбата на готовност се смета за задолжение.

1.5. Работно време

Период кој започнува кога операторот бара од членот на екипаж да започне со работа и завршува кога членот на екипаж е ослободен од сите должности.

1.6. Период на работно време при летање

Периодот на работно време при летање (ФДП) е кое било време во текот на кое лицето управува со воздухопловот како член на неговиот екипаж. ФДП започнува кога операторот бара од членот на екипажот да се пријави за лет или за серија на летови; завршува на крајот на последниот лет на кој тој/таа е оперативен член на екипажот.

1.7. Основна база

Локацијата на членот на екипажот, определена од страна на операторот, каде што членот на екипажот обично започнува и завршува со работното време или со серија на работни времиња и каде, во нормални услови, операторот не е одговорен за сместување на односниот член на екипаж.

1.8. Локален ден

Период од 24 часа, кој започнува во 00:00 локално време.

1.9. Локална ноќ

Период од осум часа кој спаѓа во границите помеѓу 22:00 часот и 08:00 часот локално време.

1.10. Еден слободен ден

Еден слободен ден вклучува две локални ноќи. Времето за одмор може да се вклучи како дел од слободниот ден.

1.11. Оперативен член на екипаж

Член на екипаж кој ги извршува своите задолженија во воздухопловот при летање или во текот на кој било дел од летот.

1.12. Утврдување на местото

Преместување на не-оперативен член на екипаж од едно место на друго, по желба на операторот, со исклучок на времето на патување. Времето на патување се дефинира како:

-времето од дома до определеното место на пријавување и обратно;

-времето за локално преместување од местото на одмор до започнувањето на должноста и обратно.

1.13. Време на одмор

Непрекинат и определен временски период во текот на кој членот на екипаж нема никакви задолженија и не е во состојба на готовност на аеродромот.

1.14. Состојба на готовност

Определен временски период во текот на кој операторот бара од членот на екипажот да биде достапен и да добие задача за летот, утврдување на местото или друго задолжение, без да се нарушува времето за одмор.

1.15. Период на циркаден ритам со најслаба активност (WOCL):

Периодот на циркаден ритам со најслаба активност (WOCL) е периодот помеѓу 02:00 часот и 05:59 часот. Во рамките на три часовни зони, периодот на циркаден ритам со најслаба активност се однесува на времето во основната база. Надвор од овие три часовни зони, периодот на циркаден ритам со најслаба активност се однесува на времето во основната база за првите 48 часа по заминувањето од основната база и за локалното време по тоа.

OPS 1.1100

Ограничувања на траењето на летот и на работното време

1.1. Кумулативно работно време

Операторот осигурува дека вкупното работно време на членот на екипажот не изнесува повеќе од:

(а) 190 работни часа за кои било 28 последователни дена, распределени колку што е можно порамномерно во овој период; и

(б) 60 работни часа за секои седум последователни денови.

1.2. Ограничувања на вкупното блок време

Операторот осигурува дека вкупното блок време на летовите на поединечен член на екипаж како оперативен член на екипаж не изнесува повеќе од

(а) 900 блок часа во календарска година; или

(б) 100 блок часа за секои 28 последователни денови.

OPS 1.1105

Максимален дневен период на работно време при летање (ФДП)

1.1. Овој OPS не се применува за операции со еден пилот и за вонредни медицински дејства.

1.2. Операторот ги определува времињата за пријавување, кои реално го одразуваат времето за должности на земја поврзани со безбедноста, одобрени од страна на надлежниот орган.

1.3. Максималното основно работно време при летање е 13 часа.

1.4. Овие 13 часа се намалуваат за 30 минути за секој сектор почнувајќи од третиот сектор со максимално вкупно намалување од два часа.

1.5. Кога работното време при летање започнува со циркадниот ритам на најслаба активност (WOCL), максимумот наведен во точка 1.3 и точка 1.4 се намалува за 100% од времето на ограничување до максимум два часа. Кога работното време при летање завршува или целосно го опфаќа циркадниот ритам на најслаба активност (WOCL), максималното работно време при летање наведено во точка 1.3 и точка 1.4 ќе се намали за 50% од неговото ограничување.

2. Продолженија:

2.1. Максималното дневно работно време при летање може да се продолжи најмногу за еден час.

2.2. Продолженијата не се дозволени за основно работно време при летање од шест сектори или повеќе.

2.3. Кога работното време при летање го ограничува циркадниот ритам со најслаба активност за најмногу два часа, продолженијата се ограничуваат најмногу на четири сектори.

2.4. Кога работното време при летање го ограничува циркадниот ритам со најслаба активност за повеќе од два часа, продолженијата се ограничуваат најмногу на два сектора.

2.5. Максималниот број на продолженија е два за секој седум последователни дена.

2.6. Кога се планира работното време при летање да се продолжи, минималниот одмор пред и по летот се зголемува за два часа, а одморот по летот се зголемува за четири часа. Кога продолженијата се користат за последователни работни времиња при летање претходниот и последователниот одмор помеѓу двете операции се врши последователно.

2.7. Кога работното време при летање со продолженија започнува во периодот од 22:00 до 04:59 часот операторот ќе го ограничи работното време при летање на 11.45 часа.

3. Кабински екипаж

3.1. За кабински екипаж кој е назначен за лет или за серија на летови, работното време при летање на кабинскиот екипаж може да се продолжи за разликата помеѓу времето за пријавување помеѓу кабинскиот екипаж и летечкиот екипаж, сè додека разликата не надмине еден час.

4. Оперативна робустност

4.1. Планираните распореди мора да овозможат да се извршат летовите во рамките на максимално дозволеното работно време при летање. За да помогнат во постигнување на ова, операторите ќе преземат мерки за промена на распоредот или распределбата на екипажот

најкасно кога реалното работење ќе го надмине максималното работно време при летање на повеќе од 33% на летовите во тој распоред во текот на планираната сезона.

5. Утврдување на местото

5.1. Целото време поминато на утврдување на местото се смета како работно време.

5.2. Утврдувањето на местото по пријавувањето, но пред работењето се вклучува како дел од работното време при летање, но не се смета како сектор.

5.3. Сектор по утврдување на местото, кој веднаш следи по сектор за работа се зема предвид заради пресметување на минималниот одмор, како што е определено во OPS 1.1110(1.1) и (1.2).

6. Продолжено работно време при летање (разделено работно време)

6.1. Надлежниот орган може да даде одобрение за работа, врз основа на продолжено работно време при летање, вклучувајќи и пауза, во согласност со одредбите на член 8.

6.2. Секој оператор ќе треба да му покаже на надлежниот орган, употребувајќи го оперативното искуство и земајќи ги предвид другите релевантни фактори како тековните научни факти, дека неговото барање за продолжено работно време при летање гарантира подеднакво ниво на безбедност.

OPS 1.1110

Одмор

1. Минимален одмор

1.1. Минималниот одмор што мора да се обезбеди пред да се започне со работното време при летање, кое започнува од основната е најмалку толку долг колку претходниот работен период од 12 часа, во зависност од тоа кој е подолг;

1.2. Минималниот одмор кој мора да се обезбеди пред започнување на работното време при летање, што започнува надвор од основната база е најмалку онолку долго колку претходното работно време или 10 часа, во зависност од тоа кое е подолго; кога се наоѓа на минимален одмор надвор од основната база, операторот мора да овозможи сон од осум часа, земајќи ги предвид патните и другите физиолошки потреби;

1.3. Операторот ќе осигури дека ефектите на членовите на екипажот од разликите на временската зона ќе се компензираат со дополнителен одмор, како што е регулирано од страна на надлежниот орган, во зависност од одредбите на член 8.

1.4.1. По исклучок на (1.1) и (1.2) и во согласност со одредбите на член 8, надлежниот орган може да одобри намалување на времето за одмор.

1.4.2. Секој оператор ќе треба да му покаже на надлежниот орган, со употреба на оперативното искуство и земајќи ги предвид другите релевантни фактори, како тековните научни факти, дека неговото барање за намалување на времето за одмор гарантира подеднакво ниво на безбедност.

2. Време за одмор

2.1. Операторот осигурува дека минималниот одмор обезбеден како што е наведено погоре се зголемува повремено до време на одмор од една недела, кој е период од 36 часа, вклучувајќи и две локални ноќи, така што никогаш нема да има повеќе од 168 часа помеѓу крајот на одмор од една недела и почетокот на следната. По исклучок на OPS 1.1095(1.9) надлежниот орган може да одлучи дека втората од тие локални ноќи може да започне од 20:00 часот доколку неделниот одмор трае најмалку 40 часа.

OPS 1.1115

Продолжување на периодот на работа при летање поради одмор во време на лет

1. Во согласност со одредбите од член 8 и под услов секој оператор да му покаже на надлежниот орган, користејќи го оперативното искуство и земајќи предвид други релевантни фактори, како тековните научни факти, дека неговото барање гарантира еднакво ниво на безбедност:

1.1. Зголемување на летечкиот екипаж

Надлежниот орган ги пропишува условите во врска со зголемувањето на основен летечки екипаж заради продолжување на работниот период при летање надвор од границите на OPS 1.1105 погоре;

1.2. Кабински екипаж

Надлежниот орган ги определува условите во врска со минималното време за одмор при летање од страна на член, -ови на кабински екипаж, кога работното време при летање ги надминува ограничувањата од OPS 1.1105;

OPS 1.1120

Непредвидени околности во текот на летот-проценка на водачот

1. Земајќи ја предвид потребата за внимателна контрола на случаите опишани подолу, во текот на летањето, која започнува од времето на пријавување, ограничувањата на работното време при летање, работното време и времето за одмор предвидени во овој поддел можат да се изменат во случај на непредвидени околности.

Кои било такви измени мора да бидат прифатливи за водачот по консултација со сите други членови на екипаж и мора, во сите случаи, да бидат во согласност со следново:

1.1. Максималното работно време при летање од OPS 1.1105(1.3) погоре не може да се зголеми за повеќе од два часа, освен ако не се зголеми летечкиот екипаж, а во тој случај максималното работно време при летање може да се зголеми најмногу за три часа;

1.1.2. Ако во рамките на последниот сектор на работното време при летање дојде до непредвидени околности по полетувањето, кои ќе доведат до надминување на дозволеното зголемување, летот може да продолжи до планираното одредиште или до резервниот аеродром;

1.1.3. Во случај на такви околности, времето за одмор по работното време при летање може да се намали, но никогаш под минималниот одмор, определен со OPS 1.1110(1.2) на овој поддел;

1.2. Водачот, во случај на посебни околности, кои можат да доведат до тежок замор и по консултација со засегнатите членови на екипажот, го намалува реалното работно време при летање и/или го намалува времето за одмор за да се исклучи каков било штетен ефект врз безбедноста на летањето;

1.3. Операторот осигурува дека:

1.3.1. Водачот поднесува извештај до операторот секогаш кога работното време при летање се зголемува по негова/нејзина проценка или кога времето за одмор се намалува при реалното работење и

1.3.2. Кога зголемувањето на работното време при летање или намалувањето на времето за одмор надминува еден час, копија од извештајот на која операторот може да ги додаде своите коментари се испраќа до надлежниот орган најдоцна 28 дена по настанот.

OPS 1.1125

Состојба на готовност

1. Состојба на готовност на аеродромот

1.1. Член на екипажот се наоѓа во состојба на готовност на аеродромот од пријавување на вообичаеното место за пријавување до крајот на пријавениот период на состојба на готовност.

1.2. Состојбата на готовност на аеродромот целосно се вклучува во кумулативното работно време.

1.3. Кога по состојбата на готовност на аеродромот веднаш следи работно време при летање, поврзаноста помеѓу таквата состојба на готовност на аеродромот и

работното време при летање ги определува надлежниот орган. Во тој случај, состојбата на готовност на аеродромот се додава кон работниот период од OPS 1.1110 под точките 1.1 и 1.2 заради пресметување на минимален одмор.

1.4. Кога состојбата на готовност на аеродромот не доведува до исполнување на работно време при летање, по неа следи најмалку време на одмор, како што е определено од страна на надлежниот орган.

1.5. Кога е во состојба на готовност на аеродромот операторот ќе му обезбеди на членот на екипажот мирно и удобно место, кое не е достапно за јавноста.

2. Други форми на состојба на готовност (вклучувајќи и состојба на готовност во хотел)

2.1. Во согласност со одредбите од член 8, сите други форми на состојба на готовност ги регулира надлежниот орган, земајќи го предвид следново:

2.1.1. За целата активност се прави распоред и/или се дава известување однапред.

2.1.2. Почетокот и крајот на состојбата на готовност се дефинираат и за нив се известува однапред.

2.1.3. Се определува максималното траење на која било состојба на готовност на место кое не е наведено место се пријавување.

2.1.4. Земајќи ги предвид достапните капацитети за одмор на членот на екипажот и другите релевантни фактори, се дефинира односот помеѓу состојбата на готовност и кое било друго работно време при летање, кое е резултат на состојбата на готовност.

2.1.5. Се определува начинот на броење на времиња на готовност, заради кумулативното работно време.

OPS 1.1130

Исхрана

Мора да се осигури можност за оброк и пијалак, за да се избегне незадоволителна изведба од страна на член на екипаж, особено кога работното време при летање изнесува повеќе од шест часа.

OPS 1.1135

Евиденција на работно време при летање, работно време и време за одмор

1. Операторот осигурува дека во евиденцијата на членот на екипаж спаѓа:

(а) блок време;

(б) почеток, траење и крај на секој работен период или работен период при летање;

(в) времиња на одмор и денови кога нема никакви задолженија; и таа се одржува за да се осигури сообразување со условите од овој поддел; копии од оваа евиденција му се ставаат на располагање на членот на екипаж на барање.

2. Ако евиденцијата која ја води операторот под став 1 не го опфаќа целото негово/нејзино работно време при летање, работното време и времињата за одмор, односниот член на екипажот води поединечна евиденција на неговите/нејзините

(а) блок време;

(б) почеток, траење и крај на секој работен период или работен период при летање; и

(в) времиња за одмор и денови кога нема никакви задолженија.

3. Членот на екипажот ја покажува својата евиденција на барање на кој било оператор кој ги користи неговите/нејзините услуги пред тој/таа да започне со работен период при летање.

4. Евиденцијата се чува најмалку 15 календарски месеци од датумот на последното впишување или подолго, доколку се бара во согласност со националните закони.

5. Исто така, операторите посебно ги чуваат сите извештаи по проценка на водачот на воздухопловот за продолжените работни времиња при летање, продолжените часови на летање и намалените времиња за одмор најмалку шест месеци по настанот.



www.slvesnik.com.mk
contact@slvesnik.com.mk

Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, ц.о.-Скопје
бул. "Партизански одреди" бр. 29. Поштенски факс 51.
Директор и одговорен уредник - Тони Трајанов.
Телефон: +389-2-55 12 400.
Телефакс: +389-2-55 12 401.

Претплатата за 2010 година изнесува 9.200,00 денари.
„Службен весник на Република Македонија“ излегува по потреба.
Рок за рекламации 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД - Скопје.
Печат: ГРАФИЧКИ ЦЕНТАР ДООЕЛ, Скопје.

ISSN 0354-1622

